

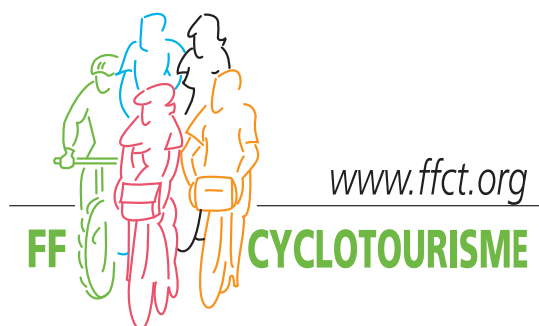


Unité sécurité

La sécurité,
la priorité de la FFCT !



Chapitre 1 :	
Le cyclotouriste et son environnement	page 2
Le cyclotouriste et les infrastructures routières	page 3
Chapitre 2 :	
Le cyclotouriste : son vélo et son équipement	page 4
Chapitre 3 :	
Les déplacements individuels et en groupe	page 12
Chapitre 4 :	
Le VTT : ses particularités, ses exigences liées au milieu	page 19
Annexe 1 :	
La chute à vélo	page 22
Annexe 2 :	
Appréhender la sécurité dans sa globalité	page 24
Annexe 3 :	
Les assurances	page 25
Annexe 4 :	
La réglementation générale	page 27
Manifestations sportives sur la voie publique	page 27
Affiches et marques sur la voie publique	page 28
Annexe 5 :	
Règles techniques relatives aux manifestations cyclistes sur la voie publique	page 30
Annexe 6 :	
Les actions de la FFCT	page 31
Annexe 7 :	
A ne pas faire !	page 32



- COMMISSION NATIONALE DE FORMATION
- COMMISSION NATIONALE DE SÉCURITÉ

Édition : décembre 2005.

Groupe de travail :

Steve Jackon, Monique Loride, Samuel Neulet, Jean-Michel Richefort, Maurice Taillefer.

Document réalisé avec le soutien financier du ministère de la Jeunesse, des Sports et de la Vie associative.

Chapitre 1

Le cyclotouriste et son environnement

La pratique du cyclotourisme nécessite de préserver la liberté de circuler à vélo, en toute sécurité, sur les routes et les chemins. La particularité de cette activité de loisir à la fois sportive, touristique et culturelle, a comme cadre :

- ✓ l'espace naturel,
- ✓ les voies ouvertes à la circulation du public,
- ✓ les voies privées sous certaines conditions.

Notre stade est la route. Il est donc nécessaire de prendre en compte tous les autres usagers, dans leur comportement, leur encombrement, leur vitesse et de respecter la tranquillité des habitants.

De même, le respect du *Code de la route* et des panneaux le définissant doit faire partie des soucis du cyclotouriste. Trop d'accidents sont dus à des inobservations dans ce domaine.

Le *Code de la route* protège tous les usagers, soyons les premiers à le défendre. Si nous voulons que les automobilistes nous respectent, nous devons aussi les respecter.

LE RESPECT DES AUTRES USAGERS

La courtoisie

Quand nous croisons des automobilistes irascibles ou dangereux, évitons de répondre par une insulte verbale ou gestuelle. Il est arrivé qu'un conducteur fasse demi-tour et charge un groupe de cyclistes. Réfléchissons aux conséquences possibles pour nous-mêmes et pour les autres cyclistes.

Le savoir-vivre

En règle générale, il est plus utile d'encourager les bons comportements en remerciant les automobilistes qui font preuve de courtoisie à notre égard. En toutes circonstances, il faut s'intégrer dans la circulation en utilisant l'espace dévolu aux cyclistes.

Les usagers vulnérables

Pensons à avertir les piétons et les rollers de notre approche, d'autant plus qu'ils ont tendance à traverser sans regarder s'ils n'entendent pas de moteur. Ceci est particulièrement vrai sur les voies vertes et les chemins, où tous les usagers se sentent en sécurité.

Le plus simple, c'est de donner un petit coup de sonnette... ou un "*bonjour*" sympathique.

LA CIRCULATION À VÉLO

Le cyclotouriste et sa machine.

L'acquisition d'une bonne maîtrise de la bicyclette évitera bien des désagréments.

Pour les débutants, il existe un apprentissage de base à prendre en considération (jeux cyclistes, école de cyclotourisme).

La vigilance est de rigueur pour éviter l'accident ou la chute.

Le cyclotouriste est un usager vulnérable de la route. IL est particulièrement sensible à la qualité des aménagements routiers et à la prise en compte des besoins des cyclistes.

DEUX TYPES D'AMÉNAGEMENT À ABORDER AVEC PRUDENCE

1 — Les rétrécissements de la voirie

Ceux-ci visent à protéger un tourne-à-gauche (îlots centraux) ou à ralentir la circulation (effet de pincement). Dans les deux cas, il est rarement possible pour un automobiliste de respecter l'espace de sécurité lors du dépassement d'un cycliste. Nous devons donc être particulièrement vigilants. S'il existe un "by-pass" ou une bande cyclable, utilisez-les.



Le cyclotouriste et les infrastructures routières

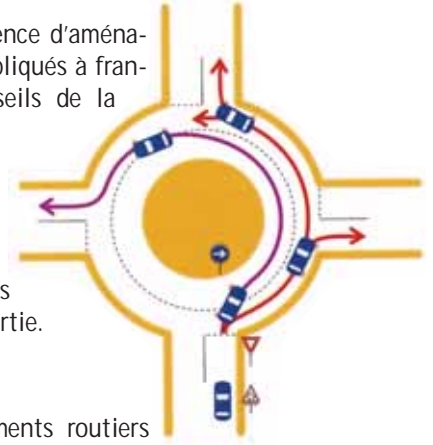
2 — Les giratoires

Les giratoires sont conçus pour fluidifier la circulation. En l'absence d'aménagements spécifiques pour les cyclistes, les giratoires restent compliqués à franchir. Pour notre part, nous préférons nous en tenir aux conseils de la *Prévention routière* :

"Vous êtes cycliste : pour votre sécurité, restez à droite dès lors qu'il n'existe pas de piste ou de bande cyclable".

Ce comportement nous semble être le mieux adapté pour la majorité des cyclistes.

Dans tous les cas soyez particulièrement vigilants aux trajectoires des autres véhicules et signaler franchement vos intentions de sortie.



CIRCULATION DE JOUR

Des conditions atmosphériques imprévisibles ou des aménagements routiers (tunnels) nécessitent la présence d'un dispositif d'éclairage et de signalisation en état de fonctionnement.

CIRCULATION DE NUIT

Le risque d'accident est multiplié par trois, l'acuité visuelle est divisée par trois. Selon le ministère des Transports 30 % des accidents corporels (tous usagers) se produisent la nuit alors que la circulation est cinq fois moins dense dans la journée. La fatigue favorise la somnolence et diminue les réflexes.

Circonstances favorables aux accidents nocturnes :

- ✓ faible vitesse de roulage (automobiliste surpris),
- ✓ état des bas côtés de la chaussée,
- ✓ éclairage et signalisation inadaptés et quelques fois inexistantes.

Configuration de circulation :

- ✓ seul ou en groupe le respect du *Code de la route* et des autres usagers s'impose,
- ✓ de nuit en groupe la gestuelle est remplacée par des indications verbales,
- ✓ les vêtements et accessoires réfléchissants sont fortement recommandés.

LES PIÈGES DE LA ROUTE

L'état de la chaussée est l'un des principaux facteurs accidentogènes :

- ✓ le cyclotouriste ne roule pas trop près du bord de la route afin d'éviter les graviers et les nids de poule,
- ✓ il se méfie des sols humides et des traces d'hydrocarbures sur le bitume laissées par les véhicules à moteur.



En conclusion :

En toutes circonstances le cyclotouriste doit emprunter les aménagements cyclables conseillés ou obligatoires existants.

La voie verte

Aménagement polyvalent en site propre (séparé de la circulation), la voie verte est conçue pour les usagers non motorisés.

Cette infrastructure souvent créée sur chemin de halage ou ancienne voie ferrée doit s'intégrer au tissu socio-économique local et desservir les réseaux cyclables vélos locaux et les pôles d'activités.

La véloroute

Itinéraire cyclable sécurisé, linéaire, continu et jalonné, la véloroute emprunte principalement des petites routes tranquilles et des voies vertes. Elle doit relier les régions entre elles et traverser les villes dans de bonnes conditions.

Le cyclotourisme par définition c'est le tourisme à vélo. Il se pratique sur les routes et voies ouvertes à la circulation de toutes catégories de véhicules ou quelquefois sur des pistes et chemins spécialement aménagés. Dans tous les cas nous sommes soumis à une règle fondamentale le "Code de la route". Le Code de la route n'évoque pas non seulement l'application des conditions de circulation mais aussi l'équipement des véhicules.

Par son article R311-1, il définit le cycle de la manière suivante "véhicule ayant au moins deux roues et propulsé exclusivement par l'énergie musculaire des personnes se trouvant sur le véhicule, notamment à l'aide de pédales ou de manivelles".

LES ORGANES DE SÉCURITÉ LIÉS AU CODE DE LA ROUTE

Les freins : "Tout cycle doit être muni de deux dispositifs de freinage efficaces" (art. R315-3 du C.R.). Pour un freinage sûr et efficace : les freins doivent être entretenus et vérifiés régulièrement, les systèmes en mouvement légèrement huilés, les câbles, gaines et patins vérifiés, la course de câble rattrapée (écartement des patins à 2 mm de part et d'autre de la jante), les bords de jante nettoyés et dégraissés.

Additif à la trousse de réparation "un câble de frein arrière, un jeu de patins".

Eclairage :

(art. R313-4 § X du C.R.)

"La nuit, ou de jour lorsque la visibilité est insuffisante, tout cycle doit être muni d'un feu de position émettant vers l'avant une lumière non éblouissante, jaune ou blanche".

(art R313-5 § V du CR)

"La nuit, ou de jour lorsque la visibilité est insuffisante, tout cycle doit être muni d'un feu de position arrière. Ce feu doit être nettement visible de l'arrière lorsque le véhicule est monté".

Se référant aux articles ci-dessus le vélo doit être équipé en permanence des organes d'éclairage avant et arrière de jour en raison des circonstances atmosphériques (pluie, brouillard, manque de luminosité), des lieux, (sous-bois, passage de tunnel) ainsi que la nuit.

Additif à la trousse de réparation "ampoules de rechange et batteries si votre système d'éclairage en est nanti".

Signalisation :

Catadioptre arrière :

"Tout cycle doit être muni d'un ou plusieurs catadioptres arrière de couleur rouge" (art. R313-18 al. V du C.R.)

Catadioptres latéraux :

"Tout cycle doit être muni de catadioptres orange visible latéralement" (art R313-19 al. III du C.R.)

Autres catadioptres :

(art. R313-20 § III du C.R.)

Extrait :

"Les pédales de tout cycle doivent comporter des catadioptres sauf dans le cas de cycles à deux roues à pédales rétractables".

(art R 313-20 § IV du C.R.)

"Tout cycle doit être muni d'un catadioptre blanc visible de l'avant".

(art R313-20 § V du C.R.)

"Tout cycle peut comporter à l'arrière et à gauche un dispositif écarteur de danger".

Additif de l'éclairage avant :

Le fait de mettre en oeuvre des dispositifs d'éclairage avant supplémentaires (lampes torches à iode, lampe frontale et autres systèmes) n'est pas en conformité avec la réglementation, le cycle doit être muni que d'un seul feu avec lumière blanche ou jaune non éblouissante.

Additif de l'éclairage arrière :

Idem au paragraphe précédent le cycle ne doit posséder qu'un seul feu arrière. L'utilisation d'un feu de position arrière intermittent n'est pas réglementaire, mais il est cependant toléré sachant toutefois que nous ne sommes pas dans le cadre légal. Il est conseillé de se procurer le feu arrière à iode à deux positions fixe et intermittent très efficace surtout par temps de brouillard.

Signalisation : "Les pédales automatiques" :

L'emploi de pédales automatiques supprime dans la plupart des cas la mise en place de catadioptres tel qu'il est prévu à l'article R313-20 du C.R. Il faut savoir que l'adjonction de bandes réfléchissantes sur les chaussures ou chevilles, n'enlève rien à l'absence de ces dispositifs de couleur orange.

Qu'en déduire ? Suivant le Code de la route les pédales automatiques ne sont pas réglementaires sur la voie publique. Elles sont réservées aux coureurs sur circuits ou routes dont le passage est protégé, soit par les forces de l'ordre soit par des signaleurs. Dans ce cas les règles de circulation et d'équipement ne s'appliquent plus.

Il faut cependant admettre que les forces de l'ordre se penchent rarement sur ce problème et qu'un zeste de courtoisie fera certainement l'affaire de tous. En cas d'accident la partie adverse fera remarquer l'absence de ces dispositifs afin de vous faire endosser une partie de responsabilité par un défaut de signalisation ou une signalisation non-conforme.

Adjonction d'une remorque derrière un cycle : (éclairage)

Fait référence à l'article R313-5 § V ci-dessus et § VI suivant.

Extrait :

"lorsque la remorque d'un cycle ou son chargement sont susceptibles de masquer les feux de position arrière du véhicule tracteur, la remorque doit être munie du ou des dispositifs correspondants, dont le nombre est fixé à deux obligatoirement si la largeur de la remorque dépasse 1,30 m".

Nota : si la largeur de la remorque est inférieure à 1,30 m, bien qu'il n'y ait pas obligation, il est cependant raisonnable d'y placer feux et catadioptres de chaque côté suivant le type de remorque utilisé. Par ailleurs si c'est une remorque utilisée pour le transport d'enfants, la capote cache systématiquement les équipements d'éclairage et de signalisation, des précautions sont à prendre pour la mise en conformité.

Couleur conventionnelle des réflecteurs ou catadioptres :

- ✓ Avant : blanche.
- ✓ Latéral : orange.
- ✓ Arrière : rouge.

Signaux d'avertissement :

(art. R313-33 du C.R.)

Extrait :

"Tout cycle doit être muni d'un appareil avertisseur constitué par un timbre ou un grelot dont le son peut être entendu à 50 mètres au moins. L'emploi de tout autre signal sonore est interdit".

LES ACCESSOIRES

Il n'y a aucune norme en vigueur résultant d'un équipement accessoiriste type de la monture du cyclotouriste. Chacun trouvera suivant sa manière de rouler et les outils ou accessoires qui lui rendront service ou qui le dépanneront.

Nous opterons pour l'essentiel du randonneur à la journée, sachant que ce même randonneur se lançant dans des déplacements de plusieurs jours, en fonction du terrain, du climat et de la distance sera certes plus précautionneux :

- ✓ la trousse de réparation qui accompagne généralement tous les cyclotouristes chevronnés ou non,
- ✓ porte bidon et bidon,
- ✓ pompe,
- ✓ garde-boue,
- ✓ rétroviseur.

Les bagages :

Accessoires de transport :

- ✓ porte-bagages avant et (ou) arrière,
- ✓ **Sacoche de guidon** : c'est un accessoire pratique que beaucoup de cyclotouristes ont installé. Mais c'est aussi un achat sérieux qui mérite attention. Outre son volume, son imperméabilité, vérifiez bien qu'elle comporte l'estampille "C.E." et que son système de fixation au guidon soit doublé d'un câble acier qui sera ajusté au montage. Il permet d'empêcher la dégringolade de la sacoche dans le cas de rupture de l'attache, ce qui évitera votre chute et celle de vos accompagnateurs éventuels. Ne pas surcharger, un surplus de poids altère la réaction de la direction et le comportement dans les virages. D'autres types de sacoches de guidon reposent sur le porte-bagages avant ou repose sac et sont fixées par des sangles à un décaleur orientable.
- ✓ **Sacoche de selle** : même principe que la sacoche de guidon. Attention à ne pas dépasser la charge autorisée.
- ✓ **Porte-sacoches avant et arrière** : généralement en alliage léger mais résistant, ils s'adaptent de manière à surbaïsser le point de gravité lors du chargement des sacoches afin d'obtenir une stabilité et tenue de route maximum.

- ✓ **Sacoches avant et arrière** : en toile imperméable, d'un volume variable, multi poches, elles sont particulièrement destinées aux cyclotouristes pratiquant la grande randonnée, voyage et le cyclo-camping. S'assurer de la bonne fixation, les sangles, des cordons et de leur mise à longueur pour éviter la prise dans les rayons.
- ✓ **Les bagages proprement dits** : effectuer un plan d'organisation sur petite fiche cartonnée pour savoir où se trouvera ce que vous recherchez. Cette répartition vous permet d'équilibrer également au niveau du poids dans chaque sacoche et évite de tout vider à chaque recherche (sous réserve de remettre au même endroit).
- ✓ **La répartition des charges** : c'est prioritairement à l'avant que l'on doit mettre le maximum de poids et non pas à l'arrière. N'oublions pas que la roue arrière supporte environ 60% du poids du cycliste et plus en côte. Réservez l'arrière pour les objets volumineux (duvet).
- ✓ **Respectez la règle de répartition** de 1/3 à l'arrière au plus et 2/3 à l'avant au moins.
- ✓ **L'arrimage des accessoires et des bagages** doit faire l'objet d'une attention toute particulière. Les manches, cordons, sangles non ajustés ou se balançant le long du porte-bagages sont sources d'ennui mécanique ou de chute par l'intégration dans les rayons, la chaîne et le dérailleur. Le transport d'objets, bagages, sacoches hors gabarit doit être pris en compte par le conducteur dans le cadre de la circulation et du dépassement pour éviter tous risques d'accrochage avec un tiers.

UN VÉLO BIEN ÉQUIPÉ

Votre vélo doit être muni de :

- 1 - un avertisseur sonore dont le son peut être entendu à 50 m au moins,
- 2 - deux freins dont vous devez vérifier régulièrement l'état,
- 3 - des catadioptres latéraux orange,
- 4 - des catadioptres dans les pédales,
- 5 - un catadioptre blanc à l'avant et rouge à l'arrière,
- 6 - un éclairage avant émettant une lumière jaune ou blanche, un feu rouge fixe à l'arrière,
- 7 - vous pouvez installer à l'arrière et à gauche un dispositif écarteur de danger.



Cyclotouristes, vous devez avoir un vélo correctement équipé et respecter le *Code de la route*. À défaut, vous risquez d'encourir des sanctions.

Quelques infractions à vélo et leurs sanctions (réf. : 01/2005)

Nature de l'infraction	Montant de l'amende			Peine complémentaire sur décision du juge
	Minorée	Forfaitaire	Majorée	
Absence d'éclairage	—	11 €	33 €	non
Absence de sonnette	—	11 €	33 €	non
Rouler sur un trottoir	90 €	135 €	375 €	Suppression du permis de conduire pendant 3 ans*
Non respect d'un Stop	90 €	135 €	375 €	Suppression du permis de conduire pendant 3 ans*
Non respect d'un feu rouge	90 €	135 €	375 €	Suppression du permis de conduire pendant 3 ans*
Non respect d'un sens interdit	90 €	135 €	375 €	Suppression du permis de conduire pendant 3 ans*

* Nota : une infraction à vélo est sanctionnée par une amende, mais elle ne peut entraîner de retrait de points sur votre permis. Cependant, le juge pénal peut, à titre de peine complémentaire et en fonction de la gravité des faits, vous imposer une suspension, voir une annulation de votre permis de conduire.

En résumé pour votre sécurité :

Obligation : de respecter des règles de circulation en toutes circonstances. Le cycliste est un conducteur de véhicule à part entière, ce qui implique prudence et discipline. Il en va de sa sécurité, mais aussi de celle des autres.

Vivement conseillé : de porter un casque normalisé (étiqueté C.E.) et bien réglé.

Demander à votre médecin de vous faire subir les tests d'effort, un électrocardiogramme, même si vous vous sentez en pleine forme.

Présidents de club, ne négligez pas la remise d'un certificat de non contre-indication à la pratique du vélo pour les nouveaux licenciés.

Conseillé : de porter des vêtements clairs et l'adjonction d'équipements réfléchissants en particulier pour la circulation de nuit.

Des gants et lunettes pour la protection des mains et des yeux.

Une nourriture équilibrée et appropriée en prévision d'un parcours long ou accidenté.

Un ou plusieurs bidons d'eau seront emportés sur le vélo.

Une trousse de réparation.

Les commandements du cyclotouriste

Signalisation, tu respecteras.

Eclairage à la nuit tombée, tu auras.

Casque cycliste, tu porteras.

Utilisation d'une bicyclette en bon état, tu vérifieras.

Responsable sur la route, tu seras.

Intersections, priorité tu laisseras.

Tenue claire de préférence tu choisiras,

En groupe, vigilance tu redoubleras.

LES ÉQUIPEMENTS VESTIMENTAIRES

Les soucis essentiels du cyclotouriste dans sa protection vestimentaire sont de lutter contre les éléments extérieurs et notamment la pluie, le froid et l'humidité.

Se vêtir correctement signifie également de ne pas serrer les vêtements et se méfier des élastiques aux poignets, aux mollets et aux chevilles. Le papier journal offre une bonne protection calorifuge, le glisser entre le tee-shirt et le maillot.

Protection du froid et de l'humidité :

Nez, bouche, oreilles seront protégés par une cagoule qui permettra également de réchauffer l'air aspiré. **Les yeux** seront abrités par des lunettes à verre large ou enveloppant. (Verres incolores par temps gris ou jaune en cas de brouillard).

Protection des extrémités des membres :

- ✓ **les pieds** : couvre-chaussures en néoprène ou Windstopper, une ou deux paires de chaussettes dans les chaussures plus larges. Les chaussures sont déterminées par le choix de l'utilisateur et en fonction des pédales utilisées. Elles doivent être confortables, sans point de compression pour un usage prolongé et adaptées à la fois à la marche et au pédalage.
- ✓ **les mains** : deux paires de gants superposées, la première en soie recouverts d'une paire de gants cyclistes de qualité, doublés d'un tissu isolant.
- ✓ **Les jambes** arboreront des collants longs molletonnés. Dans la mesure où vous en superposez deux, supprimer la peau de chamois du second pour éviter le risque d'échauffement cutané.
- ✓ **Le buste** : superposer plusieurs couches d'habits (concept peaux d'oignons) dont la première directement sur la peau devra être hydrophobe c'est-à-dire chasser l'humidité sans l'absorber. Les couches suivantes devront assurer l'effet de chaleur. La dernière couche devra servir de coupe vent et d'imperméable en assurant étanchéité, respiration et transfert d'humidité.

LES ÉQUIPEMENTS INDIVIDUELS CONSEILLÉS

Être vu :

un des premiers éléments relatifs à la sécurité c'est "**d'être vu en toutes circonstances**". Le plus simple et le plus facile à faire si ce n'est déjà par la tenue vestimentaire. Optez pour des tons clairs, contrastés et agressifs pour votre équipement vestimentaire tant pour le collant que pour la veste. Ainsi vous serez plus vite repéré par les autres utilisateurs de la voie publique.

le casque :

Le port du casque relève de la responsabilité personnelle et de liberté individuelle sauf dans les cas suivants :

- ✓ cyclotouristes mineurs,
- ✓ écoles de cyclotourisme,
- ✓ obligation par le club ou l'organisateur.

La FFCT a développé la politique "**Convaincre plutôt que contraindre**" et nous sommes arrivés en 2005 à ce que 93 % des licenciés portent le casque (pour mémoire : 3,20% en 1989).

Des conseils à appliquer :

Pour obtenir une protection optimum, le casque doit être :

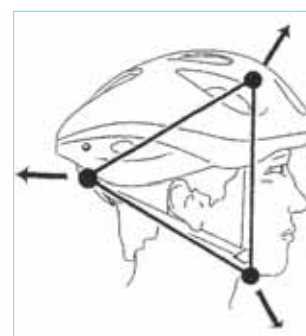
- ✓ acheté neuf,
- ✓ d'un modèle homologué (présence de l'étiquette "C.E."),
- ✓ adapté à la taille de la tête du porteur, il ne doit ni bouger ni comprimer les tempes,
- ✓ porté en l'inclinant légèrement vers l'avant de manière à ce qu'il protège le front, ne portez jamais le casque relevé, découvrant le front,
- ✓ maintenu par sa jugulaire correctement réglée pour qu'il ne se déplace pas en cas de chute,
- ✓ échangé après un choc ou une chute même en l'absence de fissure visible.



Positionnement sur la tête



Réglage du triangle équilatéral



Le cyclotouriste : le vélo et son équipement

Le vététiste aura le choix d'un casque avec visière ou l'adjonction de cet élément à un casque classique pour protéger ses yeux et le visage des branches basses.

L'utilisation d'un couvre-casque ou d'un filet intégré dans le casque empêche également l'introduction de branches ou d'insectes dans les interstices prévus pour la ventilation.

Dans le cadre de la couverture de l'assurance "Petit ou Grand braquet" l'assureur fédéral indemnise les dommages occasionnés au casque et cardio-fréquence-mètre lorsqu'ils sont dus à un accident de la circulation avec ou sans tiers impliquant le vélo. Il sera demandé une pièce justificative de l'achat.



Casque Route



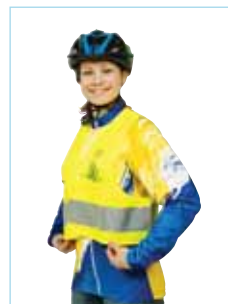
Casque VTT



Casque enfant

Le baudrier :

De couleur jaune fluo, entouré d'une bande large réfléchissante, et d'une longueur suffisante, pratique, peu encombrant, il se glisse facilement dans une poche. Il vous aidera à être mieux vu par les automobilistes de jour comme de nuit.



Le Roll-strap :

Ce bracelet réfléchissant s'enroule autour des chevilles, mollets, il épouse parfaitement le mouvement des jambes. Son efficacité permet de vous apercevoir de très loin dans le faisceau des phares d'un véhicule.



L'écarteur de danger :

Le *Code de la route* prévoit la possibilité d'utiliser un écarteur de danger (art. R313-20 §V) "Tout cycle peut comporter à l'arrière et à gauche un dispositif écarteur de danger".

Il se compose d'une partie réfléchissante blanche sur l'avant et d'une partie rouge vers l'arrière, d'un bras articulé se repliant en cas d'accrochage. Son rôle très efficace consiste à inciter les automobilistes à respecter la distance de sécurité (1 m en ville - 1,50 m sur route).



Le cardio-fréquencemètre :

Cet appareil qui, comme son nom l'indique, permet de mesurer la fréquence cardiaque de manière permanente est tout à fait recommandé non seulement pour ceux qui veulent progresser mais également pour tout cycliste.

Il permet de s'auto surveiller et d'éviter l'essoufflement et les poussées hypertensives liées à l'effort. L'idéal est de déterminer les seuils de fréquence cardiaque lors d'une épreuve d'effort. Si cela n'a pas été réalisé on peut conseiller au sujet qui souhaite rester en aérobie de respecter une fréquence cardiaque correcte (ne dépassant pas 85 % de la fréquence cardiaque maximale).

Les lunettes :

Outre la protection du froid en période hivernale, les lunettes empêchent l'introduction dans l'œil de moustiques, de poussières susceptibles de provoquer une chute. Suivant les verres employés elles sont efficaces pour la protection des yeux contre les rayons du soleil.

Les gants :

Dans le chapitre "*protection des extrémités des membres*" (page 7) nous avons vu l'utilisation des gants en période hivernale, cependant même en été les gants sont d'une grande utilité. De conception plus légère, aéré ou non, de type mitaine, ils sont en peau du côté palmaire ce qui évite le glissement des mains et la protection en cas de chute.

Le rétroviseur :

Accessoire très sécurisant par rapport aux voitures, d'un poids négligeable, des différents systèmes de fixation sont proposés (en bout de guidon, sur le guidon, sur le casque, la fourche). Il permet de voir en permanence ce qui se passe derrière, de faire un écart en sécurité pour éviter l'ornière ou un trou, de rouler à deux de front sans se retourner constamment, de suivre l'évolution d'un groupe de cyclotouristes dont on a la responsabilité.

Les bandes autocollantes réflectorisées et pastilles : le "plus" signalétique !.

De couleur blanche pour l'avant et rouge pour l'arrière, elles se découpent facilement et se mettent en place sur tous supports (vélo, sacoches, équipement vestimentaire, remorque). Il est recommandé de respecter les couleurs conventionnelles sur les parties du véhicule.

5 — Dépannage spontané

Nous n'aborderons pas ici les problèmes de "grosses pannes". Cependant en randonnée si votre vélo se met à "couiner, grincer, frotter" il vous avise d'une anomalie. Il est bon de s'arrêter et de procéder à une vérification générale afin d'y palier :

- ✓ procéder au contrôle des serrages : roues, jeu de direction, pédalier, manivelles et accessoires divers,
- ✓ vérifier les bagages arrimés sur le porte bagages (sangles et tendeurs),
- ✓ contrôler la tension des rayons, des freins et de la chaîne,
- ✓ des passages de roue.

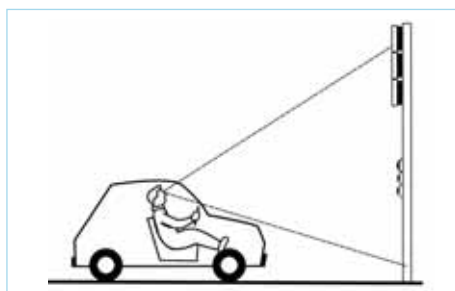
Ces quelques minutes d'arrêt vous éviteront certainement une panne plus importante ou une chute avec toutes les conséquences qu'elle comporte.



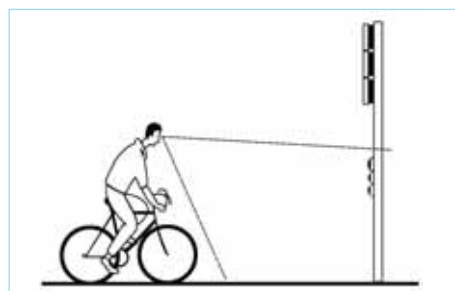
6 — Comportement routier et champ de vision du cycliste

Dans son comportement habituel, il circule instinctivement sur la partie extrême droite de la chaussée. Il est plus sensible que l'automobiliste à tout ce qui l'environne. En particulier, il perçoit avec beaucoup plus d'acuité que celui-ci les bruits ambiants par temps calme ou s'il a le vent dans le dos. En revanche s'il progresse par vent de face, il n'entend pas nettement les bruits venant derrière lui. Sa vision latérale est meilleure que celle de l'automobiliste dont le véhicule présente des angles morts. Sa vision en hauteur est moins élevée en raison de sa position inclinée à 45° environ.

Le cyclotouriste :
le vélo et son équipement



Champ visuel de l'automobiliste...



... et du cycliste.

Il roule presque constamment en attention concentrée, rarement en attention diffuse pour diriger son engin aux endroits les mieux viabilisés de la partie de la chaussée. Il a la hantise des poids lourds et des caravanes en raison de l'aspiration importante provoquée par le déplacement de l'air de ces véhicules et leur difficulté de manœuvre pour laisser l'espace réglementaire de 1,50 m comme le prescrit le *Code de la route*.

Il craint également les véhicules venant de face lorsqu'ils effectuent des dépassements et qui empruntent à grande vitesse la voie de circulation sur laquelle il se trouve.

Il cherche toujours à exploiter les avantages de son véhicule (mobilité, souplesse) et à en éviter les inconvénients (pénibilité et lenteur au démarrage, danger du revêtement, médiocrité des accélérations, insuffisance du freinage par temps de pluie et en forte déclivité, marche arrière pratiquement impossible). Le deux roues léger choisira par principe les trajets les plus courts et les plus confortables. Il essaie de maintenir la vitesse acquise, d'éviter les trajectoires sinueuses, de freiner et de s'arrêter.



Chapitre 3

Les déplacements individuels et en groupe

Se comporter en citoyen digne d'appartenir à la *Fédération française de cyclotourisme* en respectant :

- ✓ la charte des déplacements à bicyclette,
- ✓ le *Code de la route*,
- ✓ les règlements municipaux,
- ✓ les règlements fédéraux,
- ✓ les consignes écrites et verbales des organisateurs,
- ✓ les autres usagers de la route,
- ✓ les propriétés privées et publiques,
- ✓ la tranquillité des citoyens,
- ✓ la nature et son environnement.

Règles fondamentales de sécurité à l'intention des cyclotouristes

Le cyclotouriste doit se conformer aux obligations légales et fédérales ainsi qu'aux consignes écrites et verbales des organisateurs de manifestations de cyclotourisme ou du responsable sécurité de son club, dans toutes circonstances de circulation ; charge à lui d'évaluer les risques encourus en fonction de la pratique.

POUR ROULER EN SÉCURITÉ À VÉLO

La charte des déplacements du cyclotouriste :

J'applique le Code de la route en toutes circonstances.

Je porte toujours un casque.

J'utilise un vélo équipé réglementairement, et en parfait état mécanique.

Je suis correctement assuré.

J'adapte mon comportement aux conditions de circulation.

Je maintiens un espace de sécurité avec le cycliste qui me précède.

Je vois et je prends toutes les dispositions pour être vu.

Je choisis un parcours convenant à mes capacités physiques.

Je roule sans mettre en cause ma propre sécurité ni celle des autres usagers de la route.

Je connais la procédure d'appel des secours en cas d'accident.

Je respecte la nature et son environnement.

Je respecte les autres usagers de la route.

J'observe les consignes des organisateurs quand je participe à une randonnée.



En pratique :

Le cyclotouriste assure sa propre sécurité comme il l'entend à condition de respecter les règlements en vigueur ainsi que les exigences de la circulation. Il ne doit pas mettre en péril la sécurité des autres usagers de la route.

- ✓ Appliquer le *Code de la route* pour les cyclistes.
- ✓ Savoir maîtriser sa bicyclette.
- ✓ Rouler avec une bicyclette équipée réglementairement et en parfait état de fonctionnement (freins, pneumatiques, éclairage et signalisation).
- ✓ Contrôler sa vitesse. Par temps pluvieux l'efficacité des freins diminue.
- ✓ Rouler sur les pistes cyclables et les bandes cyclables lorsqu'elles existent.
- ✓ En cas de circulation dans les couloirs de bus, observer la signalisation.
- ✓ Attention à l'ouverture des portes de voiture coté chaussée.
- ✓ Respecter la signalisation lumineuse et les panneaux de signalisation.
- ✓ Ne pas rouler sur les autoroutes, les voies et les tunnels réservés uniquement à la circulation des automobiles.
- ✓ Bien signaler ses changements de direction en tendant le bras.
- ✓ Ne pas faire de slalom entre les files de voitures.
- ✓ Attention au déséquilibre causé par l'appel d'air provoqué par les dépassements de caravanes et de poids lourds.
- ✓ Rouler sur la partie droite de la chaussée sauf avant de tourner à gauche.
- ✓ Avant d'effectuer une modification de votre trajectoire, (changement de direction ou éviter une imperfection de la chaussée), assurez-vous de pouvoir l'exécuter sans risque pour votre sécurité et celle des autres.
- ✓ Rouler en simple file à la tombée du jour, lorsque les conditions atmosphériques l'exigent et à l'approche d'un véhicule ayant manifesté son intention de doubler.
- ✓ Ne pas rouler à plus de deux de front.
- ✓ Aborder et rouler avec prudence sur les trajets comportant des rails et/ou des ralentisseurs.
- ✓ Les pavés et les bandes de signalisation horizontale sont glissants par temps humide.
- ✓ Utiliser l'écarteur de danger, il "éloigne" le véhicule qui dépasse.
- ✓ Augmenter votre signalisation en utilisant de jour des produits fluorescents et de nuit des produits réfléchissants.



À bicyclette : pas de carrosserie, donc pas de manœuvres dangereuses !

Rouler en sécurité c'est : respecter, observer, anticiper, réagir.

Gardez vos distances !

Les trottoirs et les voitures en stationnement sont des pièges pour les cyclistes. Ne les rasez pas afin d'éviter l'ouverture brutale et inopinée des portières ou les écarts des piétons.

Montrez-vous !

Aux intersections, veillez à être bien visible. Par exemple, ne vous arrêtez pas le long d'un bus, car vous serez en dehors du champ de vision du conducteur (angle mort). N'oubliez pas non plus de signaler clairement votre intention de tourner, surtout à gauche.

Surveillez !

Les mouvements des voitures pour prévoir tout virage ou démarrage.

Évitez !

Tout changement brusque de direction sans prévenir.

Anticipez !

Vos mouvements suffisamment tôt.

Les intempéries

Attention !

Aux rafales de vent qui déportent, aux chaussées rendues glissantes par pluie ou le gel et qui augmentent les distances de freinage. Par temps de pluie le champ visuel est réduit. Tenez votre guidon fermement et conservez les distances de sécurité.

Anticipez !

D'avantage vos manœuvres.

Prudence !

Quand un véhicule vous double par temps de pluie, il peut vous faire perdre l'équilibre en vous éclaboussant.

Maintenez votre trajectoire !

Ne zigaguez pas entre les voitures.

Les piétons d'abord !

Dans une aire piétonne, la circulation des vélos est autorisée (sauf signalisation contraire) à l'allure du pas sans gêner les piétons, premiers usagers de ces zones de promenade.

Stop au feu rouge !

Le *Code de la route* impose les mêmes règles et les mêmes responsabilités aux cyclistes qu'aux automobilistes. Respectez scrupuleusement les feux de signalisation et arrêtez-vous pied à terre.

Appel d'air : attention !

Au passage d'un camion, le déplacement de l'air peut vous déséquilibrer.

De front ou en file ?

Il n'est pas interdit de rouler de front. Cela peut obliger les véhicules à des manœuvres dangereuses si la chaussée est étroite ou si la circulation est dense. En groupe, il faut rester en file indienne, l'un derrière l'autre, si un véhicule vous dépasse.

Où se placer ?

Pour éviter de dérapier sur des gravillons, circulez à une distance suffisante du bas-côté de la route. (espace d'équilibre, 1 m environ) Dans les virages, cependant, serrez au maximum à droite, car une voiture peut surgir et son automobiliste ne vous voit qu'au dernier moment.

La visibilité avant tout !

Votre vélo doit avoir un bon éclairage avant et arrière. De même, sur chaque pédale, à l'arrière et sur les côtés, il doit porter des catadioptrés qui réfléchissent la lumière du véhicule qui vous suit.

Un pneu usé ou mal gonflé !

Crève beaucoup plus facilement et tient moins bien la route. Ayez toujours de quoi réparer (pompe, rustines, démonte pneu..)



Le vol et l'accident

Protégez-vous contre le vol !

Utilisez un antivol de bonne qualité.

En cas d'accident, rédigez un constat amiable si le tiers n'est pas un cyclotouriste !

Ce qui permet, pour l'assurance, de décrire la situation et de relever les identités.

Relevez le numéro d'immatriculation

Si la partie adverse s'enfuit ou refuse de remplir le constat, demandez l'identité d'un témoin.

La gestuelle et le verbal

En groupe appliquez et faites pratiquer, le verbal et la gestuelle, il suffit d'un simple geste, d'une parole pour qu'une chute ou un accident soit évité.

Des gestes, des paroles que les écoles de cyclotourisme pratiquent depuis un grand nombre d'année.

Exemples :

Trou dans la chaussée :

- ✓ pointez le doigt en direction du trou,
- ✓ criez "**attention trou**",
- ✓ les suivants : passez le message.

Une crevaison en groupe :

- ✓ levez le bras,
- ✓ criez "**crevaison**",
- ✓ puis tendez le bras à droite pour signaler l'arrêt,
- ✓ les suivants : passez le message,
- ✓ réparez sur le bas côté.

Incident mécanique :

- ✓ levez le bras,
- ✓ criez stop,
- ✓ criez "**j'ai un problème**",
- ✓ les suivants : passez le message,
- ✓ réparez sur le bas côté.

Franchissement d'un carrefour à balise :

- ✓ arrêtez vous,
- ✓ chacun doit s'assurer que la route est libre avant de passer,
- ✓ respectez le *Code de la route*.

Entrée en agglomération ou de nuit :

- ✓ placez vous en simple file.

Relais simple à deux de front :

- ✓ le 1^{er} cyclotouriste de gauche se place devant celui de droite, qui lui à son tour se laisse glisser,
- ✓ le 2^e de droite se laisse glisser aussi, ainsi de suite,
- ✓ la file de gauche avance,
- ✓ ainsi une nouvelle équipe se trouve devant.

Relais sur une file :

- ✓ Le 1^{er} cyclotouriste se déporte sur la gauche et se laisse glisser jusqu'à l'arrière du peloton.

En agglomération (attention aux piétons) :

- ✓ soyez vigilant,
- ✓ servez-vous de votre sonnette,
- ✓ criez "**attention**".

Tourne à gauche seul :

- ✓ tendez le bras,
- ✓ assurez-vous que la voie est libre,
- ✓ déportez-vous sur la gauche.



Droite devant "deux de front" le danger vient de devant :

- ✓ le 1^{er} qui entend crie "**droite devant**",
- ✓ les suivants : passez le message,
- ✓ mettez vous en file sur un,
- ✓ la file de gauche ralentit,
- ✓ la file de droite avance, et laisse un espace et la file de gauche s'intercale.

Droite derrière "deux de front" le danger vient de l'arrière :

- ✓ le 1^{er} qui entend la voiture crie "**droite derrière**",
- ✓ les suivants : passez le message,
- ✓ mettez vous en file sur un,
- ✓ la file de gauche avance,
- ✓ la file de droite ralenti, et laisse un espace et la file de gauche s'intercale.

Le tourne à gauche en peloton :

- ✓ le 1^{er} tend le bras,
- ✓ criez "**à gauche**",
- ✓ les suivants : passez le message,
- ✓ après vérification, déportez-vous à gauche, laissant la voie libre sur la droite pour les voitures venant de l'arrière.

50 mètres avant un stop, feu rouge (orange) :

- ✓ levez le bras,
- ✓ criez "**stop**",
- ✓ les suivants ; passez le message,
- ✓ mettez vous en file sur un.



Vététistes, sortie de sentier :

- ✓ levez le bras,
- ✓ criez "**stop**",
- ✓ posez le pied à terre,
- ✓ regardez de chaque coté.

Pour doubler un autre vététiste sur un sentier (par la droite ou par la gauche) :

- ✓ celui qui double,
- ✓ criez "**je passe à droite**"
ou "**je passe à gauche**"



Contrôle dans la nature :

- ✓ tendez le bras pour déboucher.

Le mot "criez" peut surprendre, mais il est un moyen sûr d'être entendu, son efficacité est reconnue. Il faut avertir à l'avance les changements de trajectoire, et pour être vu ou entendu des autres, il est indispensable que chaque cyclotouriste connaisse les consignes ci-dessus et les applique.



La maîtrise du vélo

Cette phase, appelée également "jeux cyclistes" est indispensable avant toute sortie en groupe. Elle aura lieu sur une zone protégée, loin des voitures, avec un revêtement adapté, en absence d'obstacles dangereux.

Toute la sécurité repose sur la prévention et l'anticipation :

- ✓ tenir le guidon d'une main (main gauche et main droite) sans faire d'écart, paraît constituer un bon critère minimum. De même, tendre le bras gauche et le bras droit permet de vérifier la latéralisation,
- ✓ savoir rouler droit est indispensable. Cela peut être vérifié par le passage entre des quilles de plus en plus rapprochées ou dans un entonnoir,
- ✓ savoir freiner devant un obstacle matérialisé par une ligne tracée à la craie est tout aussi indispensable. Il convient d'insister sur le fait qu'il faut utiliser les deux freins.
Si le fait de n'utiliser que le frein avant risque de faire passer par-dessus le vélo, l'utilisation exclusive du frein arrière occasionne des dérapages.
- ✓ la maîtrise de la direction et des courbes peut être vérifiée par un slalom entre des quilles de plus en plus rapprochées.

Il est déconseillé d'emmener sur la route un enfant ou un débutant qui n'a pas atteint ce stade, même si cela vous paraît dur et quelles que soient les pressions de l'entourage, le risque est trop grand. On s'aperçoit que de nombreux enfants (même de 9 à 12 ans) ont des hésitations lorsqu'ils sont sur leur bicyclette.

Pour les éducateurs ce thème est développé dans les stages de formation FFCT et dans plusieurs de nos unités de formation ("Pédagogie et école de cyclotourisme", "Pratique du cyclotourisme").



Déplacements en groupe des cyclotouristes

L'article R. 431-7 du *Code de la route* autorise sous conditions la circulation à deux de front sans préciser la composition numérique d'un groupe. Dans le cadre des activités pratiquées et de la recherche constante de l'amélioration des conditions de sécurité, la FFCT recommande aux cyclotouristes de ne pas rouler en groupes importants qui génèrent des ralentissements de circulation, **mais de se fractionner par petits groupes sans jamais rouler** à plus de deux de front et **de respecter** en toutes circonstances les prescriptions de l'article R. 431-7 qui imposent **de se mettre** en simple file dans les circonstances suivantes :

- ✓ lorsqu'un conducteur de véhicule à moteur annonce son approche afin qu'il puisse effectuer en toute sécurité les manœuvres de dépassement et de rabattement définies dans l'article R. 414-4 I à IV,
- ✓ dès la chute du jour,
- ✓ dans tous les cas où les conditions de la circulation l'exigent.

PARTAGEONS LA ROUTE !

Les déplacements individuels et en groupe



Chapitre 4

Le VTT : ses particularités, ses exigences liées au milieu

DES LIEUX, DES PRATIQUES

Pour la partie VTT et VTC

- ✓ Chemins vicinaux.
- ✓ Allées forestières.
- ✓ Chemins de halage (*sous réserve d'autorisation*).
- ✓ Voies ferrées désaffectées.
- ✓ Dignes.
- ✓ Terrains herbeux, tondu et plats.
- ✓ Voies vertes.



Ces chemins sont empruntés par d'autres usagers ; les piédestres et les équestres.

IL est impératif de respecter les autres randonneurs.



Une maîtrise est indispensable car le terrain peut être :

- ✓ allées et chemins forestiers,
- ✓ sentiers de montagne,
- ✓ sols instables, sable, éboulis, neige,
- ✓ sols détremés, marécage, tourbières, lit de ruisseau, herbes, etc.

Les terrains souvent accidentés où l'on peut rencontrer : des ornières, des passages de talus, descentes pentues, dévers, sentiers étroits entre les arbres et les rochers, terrains instables, sable, zone humide.

Il est indispensable de savoir faire :

- ✓ des changements rapides et fréquents de vitesse (dérailleur avant et arrière),
- ✓ du pilotage (rouler droit, passage étroit, saut de roue),
- ✓ du déplacement du corps (avant, arrière, latéralement haut et bas),
- ✓ des appuis stables, pieds toujours sur les pédales et propulsion équilibrante.

LA RÉGLEMENTATION

Pour consulter les différents types de voies et chemins : le CADASTRE.

Voies communales

Les itinéraires empruntent essentiellement la voirie communale, celle-ci fait partie du domaine public de la commune.

Voies privées :

Appartenant aux particuliers, elles portent au cadastre des numéros de parcelles.

Sur ces voies, le passage dépend entièrement de l'autorisation du propriétaire.

Un chemin public peut traverser une propriété ou une forêt privée, mais il est interdit de s'en écarter pour pénétrer en propriété privée. Le propriétaire a le droit de s'opposer à tout balisage sur sa propriété.

Voies forestières :

Ces voies, autres que celles classées (routes nationales, départementales,...) appartiennent, soit à des particuliers, soit à l'État, soit aux départements ou aux communes.

Dans tous les cas, lorsque le gestionnaire de la forêt est l'ONF, c'est à cet organisme qu'il y a lieu de demander les autorisations nécessaires.

Un imprimé demande d'autorisation à l'O.N.F est disponible sur simple demande au siège fédéral

Chemins de halage

Il existe en France 9000 km de voies navigables le long desquelles ont été créés des chemins de halage. Sauf autorisation ponctuelle, le passage à vélo sur ces chemins est interdit.

Voies vertes

Interdites aux véhicules à moteur.

Quelques textes législatifs et réglementaires

Il est nécessaire de se référer à la législation, ne serait-ce que pour freiner nos propres ardeurs. Ce qui fait référence en la matière ce sont les différents codes (rural, route, eaux et forêts, maritime, VNF). La constitution de la vie publique défend sans équivoque la libre circulation des biens et des personnes. **Aucune déclaration ou autorisation, que ce soit en mairie ou en préfecture, n'est exigée pour une randonnée, à titre individuel, sur des voies ouvertes à la circulation du public.**

En résumé, on peut énoncer un certain nombre de règles ou usages.

En groupe ou solitaire, le vététiste doit connaître l'essentiel des lois qui régissent son terrain d'évolution ; les voici résumés, en quelques points. Souvenez-vous : "*nul n'est sensé ignorer la loi*".

- ✓ Toute limitation ou interdiction de circuler doit être indiquée officiellement par un panneau et faire l'objet d'un arrêté.
- ✓ Une réserve de chasse n'implique pas l'interdiction de circuler, sauf si le terrain et les chemins qui la traversent sont privés ou frappés d'un arrêté.
- ✓ Les chemins privés appartiennent à leur propriétaire. Sauf autorisation spéciale, ils sont interdits de fait à la circulation. Néanmoins, les panneaux "chemins privés, défense d'entrer" sont souvent abusifs. Dans le doute, mieux vaut faire demi-tour.
- ✓ Les chemins des forêts domaniales ou des territoires gérés par l'ONF peuvent être ou sont interdits à la circulation de véhicules tout terrain (4x4, motos, quads)... Et aussi aux VTT ! (articles 6 et 7 du Code rural, décret N° 69-897 de septembre 1969).
- ✓ Les GR (balisage blanc et rouge) ne sont pas réservés aux piétons. Il s'agit d'itinéraires balisés pour les randonneurs. Ces itinéraires empruntent tous types de voies. Les vététistes peuvent les emprunter.

CONSEILS AUX VÉTÉTISTES

Les vérifications

Avant le départ, je vérifie toujours si :

- ✓ j'ai dans ma poche mon nom et mes coordonnées,
- ✓ j'ai mon casque adapté, mes gants, et mes lunettes,
- ✓ j'ai à boire et à manger,
- ✓ j'ai pensé à prendre mon éclairage,
- ✓ mon VTT a ses catadioptrés et son avertisseur sonore,
- ✓ mes freins sont efficaces et mes pneus bien gonflés,
- ✓ j'ai ma trousse de réparation et ma trousse de secours.

Nos conseils :

- ✓ j'informe d'autres personnes de mon itinéraire et j'évite de partir seul(e),
- ✓ je respecte la nature et les propriétés privées,
- ✓ j'ai une carte détaillée du parcours, quel que soit le lieu de pratique (plaine, moyenne ou haute montagne),
- ✓ je m'informe des conditions atmosphériques avant de partir,
- ✓ je me munis d'un téléphone portable qui peut être utile.



La technique :

- ✓ je ne m'aventure pas sur des circuits trop physiques ou trop techniques par rapport à mon niveau.
- ✓ je maîtrise ma vitesse en toutes circonstances,
- ✓ je préviens quand je double en criant "**je passe à droite**" ou "**je passe à gauche**" et un remerciement est toujours bien reçu,
- ✓ je dépasse avec précaution ; les randonneurs pédestres et équestres sont toujours prioritaires.
- ✓ je suis attentif à la visibilité en particulier lors des passages en sous bois,
- ✓ je préviens que je m'arrête, puis je regarde de chaque côté avant de repartir,
- ✓ je m'arrête toujours sur le côté de la chaussée, pour ne pas gêner la circulation,
- ✓ je laisse une distance de sécurité avec le vélo qui me précède.

Le respect du Code de la route

Circulation sur le trottoir : seuls les enfants de moins de 8 ans peuvent emprunter les trottoirs, à condition de conserver l'allure du pas et de ne pas occasionner de gêne aux piétons ([article R412-341](#)).

La signalisation routière : elle doit être respectée, notamment les feux tricolores, les stops, les priorités et le sens de circulation.

Le transport des vélos à l'arrière de véhicule : les feux arrière et la plaque minéralogique doivent toujours être lisibles.



Charte du vététiste de randonnée

Je respecte la nature, son environnement et les propriétés privées.

[Je m'informe des conditions atmosphériques avant de partir en montagne.](#)

Je prends connaissance à l'avance des difficultés, de la distance du trajet choisi, et je ne prends pas de risques inutiles.

[J'emporte avec moi un nécessaire de réparation, une trousse de première urgence et une carte détaillée du parcours.](#)

Je porte toujours un casque.

[J'informe d'autres personnes de mon itinéraire et je ne pars jamais seul\(e\).](#)

J'observe en tous lieux et en toute circonstance le Code de la route, le Code forestier, les arrêtés municipaux et tous les panneaux d'interdictions.

[Je roule impérativement sur les sentiers, les chemins et les routes ouverts à la circulation publique.](#)

Je m'interdis de pénétrer en sous-bois et dans les parcelles en cours de repeuplement et/ou en cours de régénération.

[Je reste courtois\(e\) avec les autres usagers et je reste discret\(e\).](#)

Je maîtrise ma vitesse en toute circonstance.

[Je dépasse avec précaution les randonneurs pédestres et équestres, qui restent toujours prioritaires.](#)

Les risques liés à la pratique

Les chutes :

À vélo tout-terrain les chutes sont fréquentes. La plupart du temps, fort heureusement, sans gravité. Il est évident que le nombre de chutes, au cours d'une même sortie diminuera avec l'expérience et une bonne maîtrise. Malgré tout, certaines chutes peuvent occasionner des traumatismes.

Les parties du corps humain les plus exposées sont :
face et crâne – mains et poignets – épaules – chevilles.

En cas d'accident :

- ✓ éviter de laisser la victime seule,
- ✓ assurer les premiers soins d'urgence en tenant la victime au chaud,
- ✓ donner l'alerte en précisant : l'état de la victime, le lieu précis et l'heure de l'accident,
- ✓ se tenir à disposition des sauveteurs pour d'éventuelles précisions,
- ✓ signaler l'emplacement de la victime de façon visible dans l'attente des secours spécialisés.

Pour donner l'alerte, téléphoner au n° 18 ou au n° 112 (avec le téléphone portable).

Dans le message qu'il faudra adresser pour demander des secours, la personne doit indiquer clairement la position de l'accident. Le procédé par recoupement est recommandé. Il consiste à choisir deux, voire trois, points sur la carte, particulièrement identifiables, ayant toutes les chances de figurer sur toutes les cartes. Il suffit de donner la distance à vol d'oiseau du lieu d'accident par rapport à ces points.

En forêt domaniale avec le numéro de parcelles.

Pour la conduite à tenir en présence d'un accidenté se référer au dépliant "*La chute à vélo*". (Annexe 1).

D'abord se protéger.
 Protéger la victime.
 Protéger les témoins.
 Supprimer le danger.
 Signaler la zone de danger (150 à 200 mètres avant et après).
 Dégager délicatement la victime.
Si risque immédiat s'approcher et parler à la victime.

Le blessé se relève seul

- ✓ L'asseoir, lui parler, le calmer, le couvrir.
- ✓ Comprimer avec la main une plaie qui saigne.
- ✓ Caler et immobiliser les zones douloureuses.
- ✓ Surveiller son état de conscience.
- ✓ Alerter ou faire alerter.

Le blessé est conscient mais ne se relève pas



- ✓ Lui parler
- ✓ Le calmer, le couvrir,
- ✓ Comprimer avec la main une plaie qui saigne.
- ✓ Ne pas le déplacer.
- ✓ Caler et immobiliser les zones douloureuses.
- ✓ Surveiller son état de conscience.
- ✓ Alerter ou faire alerter.

Respire t-il ?

Le blessé est inconscient mais respire :

- ✓ Le tourner délicatement sur le côté et le placer en **position latérale de sécurité (PLS)**.
- ✓ Desserrer ou dégrafer ce qui gêne la respiration.
- ✓ Retirer prudemment le casque cycliste (s'il en porte un).
- ✓ Surveiller son état de conscience et sa respiration.
- ✓ Le couvrir.



Le blessé est inconscient et ne respire pas :

- ▶ **Libérez les voies aériennes :**
 - ✓ Desserrer ou dégrafer ce qui gêne la respiration,
 - ✓ Retirer prudemment le casque cycliste,
 - ✓ Basculer doucement la tête en arrière, tout en élevant le menton vers le haut.
 - ✓ Ouvrir la bouche de la victime avec la main qui tient le menton et retirer tout corps étranger (dentier, terre, ...) visible à l'intérieur de la bouche.



- ▶ **Contrôler de nouveau la respiration :**
 - ✓ Maintenir la tête basculée en arrière et se pencher au-dessus du visage.



Le blessé est inconscient et ne respire pas malgré la libération des voies aériennes :

▶ **Ventilation artificielle**

- 1- Obstruer le nez en le pinçant entre pouce et index.
- 2- Inspirer sans excès.
- 3- Appliquer la bouche largement ouverte autour de celle de la victime et souffler progressivement en 2 secondes.
- 4- Faire deux insufflations consécutives.



Respire t-il ?

▶ **Si oui :**

- ✓ mettre la victime en position latérale de sécurité et surveiller.

▶ **Si non :**

- ✓ il s'agit d'un arrêt cardio-respiratoire.
- ✓ il faut continuer la ventilation artificielle et procéder au massage cardiaque ...

À ce stade de réanimation, vous pouvez considérer que vous avez réalisé la meilleure assistance à personne en danger.

Ces gestes nécessitent un apprentissage enseigné par des moniteurs agréés en matière de Premiers Secours (Pompiers, Croix-Rouge, Protection Civile).

Donner l'alerte :

Alerter ou faire alerter nécessite le recueil de renseignements indispensables à l'arrivée rapide des secours.

Appeler le n° 15 ou 18 ou 112

Identifiez-vous :

- ✓ Donner votre nom, et le numéro de téléphone d'où vous appelez.
- ✓ Expliquez où vous êtes et comment accéder au lieu de l'accident.
- ✓ Donnez la nature de l'accident.
- ✓ Décrivez précisément ce qui s'est passé ainsi que l'heure de l'accident.

Précisez le nombre, l'âge et l'état apparent des victimes :

- ✓ Le blessé répond-il aux questions ?
- ✓ Peut-il bouger de partout ?
- ✓ A-t-il des lésions évidentes ? (hémorragie, plaie, déformations...)
- ✓ Est-il en train de s'affaiblir ?

Précisez s'il y a des risques persistants :

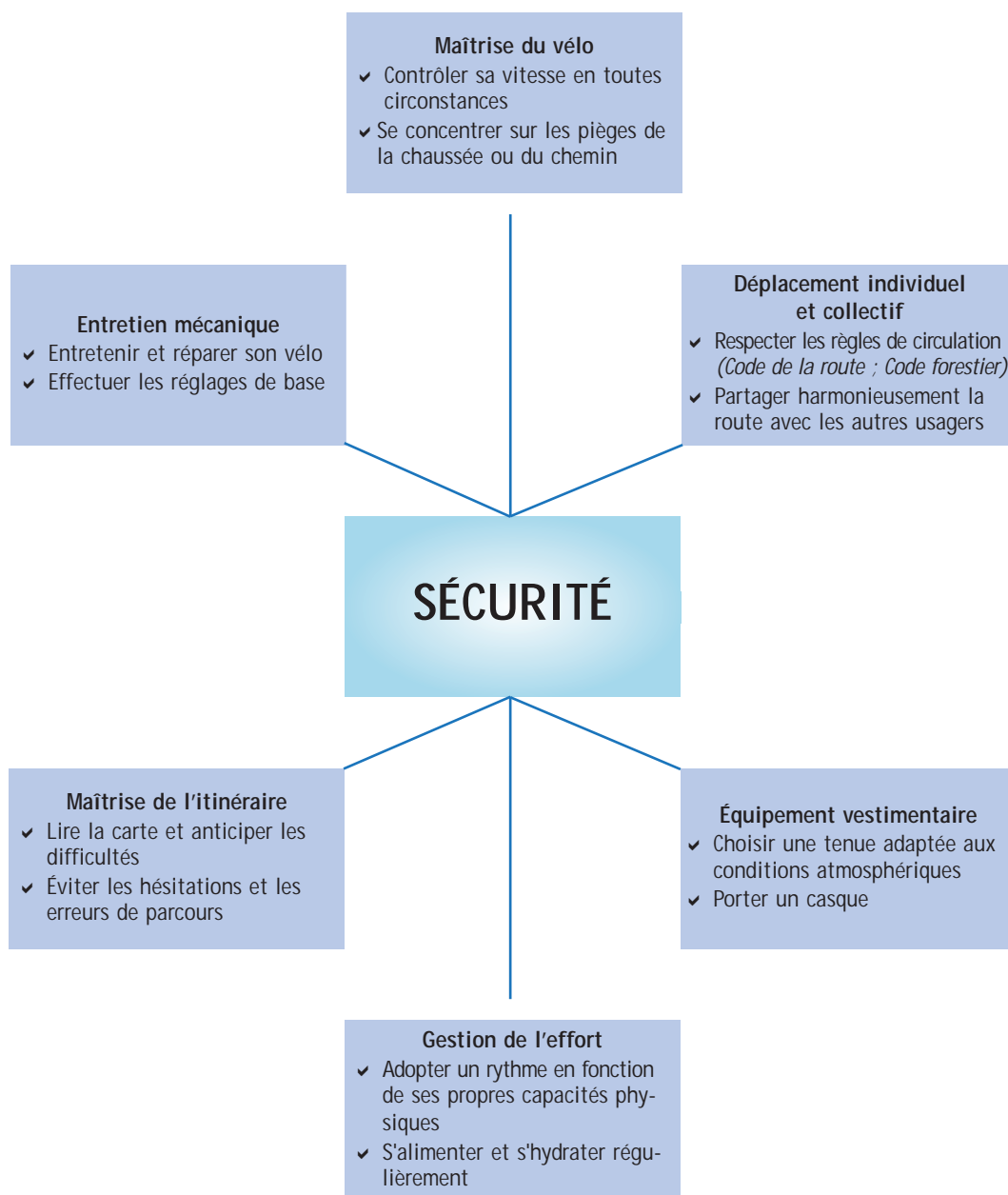
- ✓ Risque d'incendie, d'explosion, de collision...
- ✓ Ne raccrochez pas le premier,
- ✓ Attendez les instructions du service de secours.

NB : *cette annexe ne remplace en aucun cas une formation spécifique AFPS (attestation de formation aux premiers secours).*

Appréhender la sécurité dans sa globalité

La sécurité des pratiquants apparaît comme une préoccupation constante dans l'encadrement et l'organisation de nos activités.

Cette notion se retrouve à tous les niveaux de l'apprentissage et dans toutes les conditions de pratique. Apprendre à rouler en toute sécurité permet d'acquérir plus d'assurance et d'autonomie.



Rappel des principaux facteurs d'accidents :

- ✓ Non-respect de la signalisation (feux, stops, etc.), de la part des cyclistes comme des automobilistes,
- ✓ Automobilistes ne prenant pas en compte les cyclistes (vitesse excessive, croisement ou dépassement dangereux, tourne-à-droite trop rapide alors que le cycliste va tout droit),
- ✓ Défaut d'éclairage ou de visibilité des cyclistes,
- ✓ Le tourne-à-gauche mal négocié du cycliste alors que la voiture va tout droit.

Les dispositions apportées par la loi n° 84-610 du 16 juillet 1984 modifiée 2000-627 du 3 juillet 2000 relative à l'organisation et à la promotion des activités physiques et sportives (APS) et celles du décret n° 2003-371 du 15 avril 2003 modifiant le décret n° 93-392 pris en application de l'article 37 relatif aux contrats d'assurances, rendent obligatoire la souscription par le groupement sportif (le club) de garanties couvrant la responsabilité du club, de l'organisateur, de leurs préposés non rémunérés et des pratiquants du sport (licenciés et non-licenciés).

L'article 38 impose aux clubs d'informer leurs adhérents de leur intérêt à souscrire un contrat d'assurance de personne ayant pour objet de proposer des garanties individuelles forfaitaires couvrant les dommages corporels auxquels peut les exposer leur pratique sportive.

L'assurance fédérale

Le contrat fédéral propose à ses licenciés dans les conditions prescrites aux articles 37, 38 et 38-1 de la loi sur les APS et du décret d'application n° 2003-371 du 15 avril 2003 un contrat collectif conclu après un appel à la concurrence.

En fonction des formules, il comporte les garanties suivantes : Responsabilité civile, Protection juridique (Défense pénale et Recours), Assurance corporelle, Assistance rapatriement, Dommages aux vélos, aux vêtements, aux casques et aux cardiofréquencemètres.

Le contrat fédéral propose des options de garanties individuelles complémentaires.

Assurance des clubs

Elle est obligatoire (art 37 de la loi sur les APS et décret n° 2003-371 du 15 avril 2003). Elle couvre la Responsabilité civile des dirigeants, des organisateurs et des préposés non rémunérés. Les garanties sont gratuites et étendues aux ligues et aux comités départementaux.

L'occupation de locaux affectés à l'exercice des activités assurées pour une durée n'excédant pas 15 jours consécutifs, soit à plein temps, soit à temps partiel pour des usages intermittents est assurée.

Deux possibilités sont cependant offertes aux clubs :

- souscription auprès d'une compagnie d'assurance quand le club refuse le contrat fédéral,
- automatiquement incluse quand le club s'affilie ou se réaffilie.

Principales exclusions :

- organisation de compétitions et de cycloportives,
- mise en place de signaleurs.

Des garanties complémentaires sont proposées : assurance des remorques et des vélos transportés, vélos appartenant à des personnes morales.

Assurances des licenciés

Obligatoire :

- licenciés des clubs : l'assurance Responsabilité civile prévue par l'article 37 de la loi sur les APS et son décret n° 2003-371 du 15 avril 2003 est à souscrire par le club auprès du contrat fédéral ou d'une entreprise d'assurance quand il refuse le contrat fédéral,
- licenciés membres individuels : à souscrire auprès du contrat fédéral.

Facultative :

Les garanties suivantes :

- l'assurance corporelle prévue par l'article 38 de la loi sur les APS,
- des garanties individuelles complémentaires sont proposées par le contrat fédéral en corporelle, capitaux décès et invalidité permanente, perte de salaire et de revenus, en cas d'hospitalisation, dommages aux vélos et vol total.

Pour proposer des garanties individuelles complémentaires, les clubs ayant refusé de souscrire le contrat fédéral s'adressent à une entreprise d'assurance.

Formules proposées par le contrat fédéral :

- Mini-braquet : *Responsabilité civile + Protection juridique (Défense pénale et Recours)*,
- Petit-braquet : *Mini-braquet + assurance corporelle + assistance rapatriement*,
- Grand-braquet : *Petit-braquet + capital décès cardio-vasculaire + dommages aux vélos et vestimentaires + capitaux supérieurs en invalidité et décès*.

Principales exclusions :

- les voyages et séjours à l'étranger **d'une durée supérieure** à 3 mois,
- la pratique de la compétition et des cycloportives.

Assurance des non licenciés FFCT

Elle est obligatoire en application de l'article 37 de la loi sur les APS. La couverture minimum est la Responsabilité civile.

Le contrat fédéral propose des garanties égales à celles du Petit Braquet réparties en 3 options :

- **Option A** : accueil pendant 3 sorties du club avant la prise de la licence.
- **Option B** : participation à une randonnée.
- **Option C** : participation à une randonnée permanente labellisée ou non labellisée.

Les clubs n'optant pas pour le contrat fédéral souscrivent des garanties auprès d'une entreprise d'assurance.

Assurance des dirigeants sociaux ou Option D

C'est une Responsabilité civile personnelle avec Défense pénale. Souscription par une personne morale (tous les clubs, comités départementaux et ligues). Elle intervient en raison des dommages subis par autrui résultant des fautes (inobservation par l'assuré des dispositions légales ou statutaires, erreur de gestion commise par imprudence, négligence ou omission) commises dans l'exercice des fonctions par un dirigeant de droit ou de fait.

Quelques définitions

- **Responsabilité Civile** :

Obligation faite à l'homme de réparer les dommages causés à autrui par sa faute ou par sa négligence (articles 1382, 1383, 1384, 1385 du code civil).

- **Assurance corporelle ou Individuel accident** :

Prestation d'un montant défini à l'avance, servie à l'assuré après un accident. Elle peut se cumuler avec les dommages alloués par le tribunal et comprend généralement : invalidité permanente totale ou partielle, remboursement ou complément des frais médicaux, capital décès.

- **Défense pénale et Recours** :

Assistance juridique de l'assureur à un assuré victime ou auteur d'un accident.

- **Franchise** :

Montant de la somme restant à la charge de l'assuré.

Quelques rappels importants

- Les risques consécutifs à la participation à une compétition et à une cyclo sportive ne sont pas indemnisés par le contrat fédéral. C'est à l'organisateur de les assurer.
- En Responsabilité civile, la majorité des contrats personnels "Multirisques – Habitation" exclue la pratique du cyclotourisme exercée en tant que licencié d'un club y compris la participation aux courses ou compétitions sportives.
- Le capital décès n'est pas une assurance-vie. Il est versé aux ayants-droit après un décès consécutif à un accident corporel ou un décès d'origine cardio-vasculaire. La production d'un certificat médical valide de non contre-indication à la pratique du cyclotourisme est obligatoire.
- L'assistance rapatriement est une assistance corporelle après maladie et accident corporel. Pas d'assistance mécanique. Chaque intervention doit être déclenchée par l'assisteur.
- En Grand-braquet, obligation d'obtenir l'accord de l'assureur avant de faire procéder à la réparation des dommages aux vélos.
- L'assistance rapatriement est obligatoire pour participer aux séjours et voyages organisés par la fédération et les structures. Elle est exclue de la formule Mini-braquet.
- Fournir les justificatifs des matériels et équipements à indemniser et non ceux du remplacement.

Pour en savoir plus

Se reporter aux documents annuels publiés par le siège fédéral et l'assureur :

"Dossier assurance club" – "Dossier assurance MI" – "Notice support de la licence".

Principaux codes

Assurances – Civil – Domaine Fluvial – Forestier – Pénal – Procédure Pénale – Route – Rural – Urbanisme Voirie Routière.

Ordonnance n° 2000-916 du 19 septembre 2000

Porte adaptation en euros de la valeur exprimée en francs dans les textes législatifs.

Code civil

Les associations sont soumises aux prescriptions du *Code civil* en tant que personnes morales : elles peuvent donc être déclarées responsable d'un dommage causé à leurs membres ou à autrui.

Articles fondamentaux du Code civil :

- Article 1382 : "*tout fait quelconque de l'homme, qui cause à autrui un dommage, oblige celui par la faute duquel il est arrivé, à le réparer*",
- Article 1383 : "*chacun est responsable du dommage qu'il a causé non seulement par son fait, mais encore par sa négligence ou par son imprudence*",
- Article 1384 : "*on est responsable non seulement du dommage que l'on cause par son propre fait, mais encore de celui qui est causé par le fait de personnes dont on doit répondre, ou de choses que l'on a sous sa garde*",
- Article 1385 : "*le propriétaire d'un animal ou celui qui s'en sert, pendant qu'il est sous son usage, est responsable d'un dommage que l'animal a causé, soit que l'animal fût sous sa garde, soit qu'il fût égaré ou échappé*".

Ces articles fondamentaux du Code civil sont aussi applicables aux associations.

Code pénal

La responsabilité pénale peut être engagée devant une juridiction. Le nouveau *Code pénal* parle de la mise en péril ... et de la condamnation au pénal des personnes morales (associations).

Le **Code pénal** dispose des articles suivants :

- Article 121-1 : "*nul n'est responsable pénalement que de son propre fait*",
- Article 121-4 : "*est auteur de l'infraction la personne qui commet les faits incriminés*",
- Article 131-38 : "*le taux maximum de l'amende applicable aux personnes morales est égal au quintuple de celui prévu pour les personnes physiques par la loi qui réprime l'infraction*",
- Article 221-6 : "*le fait de causer, par maladresse, imprudence, inattention, négligence ou manquement à une obligation de sécurité ou de prudence imposée par la loi ou les règlements, la mort d'autrui constitue un homicide involontaire puni de trois ans d'emprisonnement et de 45 000 € d'amende. En cas de manquement délibéré à une obligation de sécurité ou de prudence imposé par la loi ou les règlements, les peines encourues sont portées à cinq ans d'emprisonnement et à 75 000 € d'amende.*"

Code de la route

Tous les utilisateurs de vélo sont concernés par le respect des prescriptions du *Code de la route* les concernant. L'article R. 311-1, 5^e alinéa définit et classe le cycle comme un véhicule.

Le fait de contrevenir aux dispositions d'articles du présent Code est puni de l'amende prévue pour la catégorie de la contravention.

Une précision : une infraction commise avec un cycle n'est pas passible d'un retrait de points car un permis de conduire n'est pas exigé.

En présence d'une infraction grave, le tribunal peut décider de suspendre temporairement le permis de conduire du cycliste ou de retarder le passage du permis par un élève conducteur.

Toutes manifestations sportives regroupant plus de 20 véhicules sur la voie publique (le vélo est un véhicule), doivent faire l'objet d'une déclaration d'organisation aux services préfectoraux du département où la manifestation est organisée au plus tard un mois avant la date de la manifestation. Il est fortement conseillé d'utiliser l'imprimé fédéral de "*Déclaration d'organisation*".

Renseignements donnés par la déclaration

Nom et adresse du club organisateur et de son responsable.

Date, nature, programme ou règlement de la manifestation.

Nombre approximatif de participants, itinéraire [ne pas fournir de photocopie(s) couleurs mais symboliser les circuits par des traits différents], lieux de départ, de convivialité, d'arrivée(ées) et horaires prévus.

La préfecture du lieu d'organisation délivre un récépissé de déclaration.

● Ces dispositions ne concernent pas les sorties clubs.

Extrait du Décret n° 55-1366 du 18 octobre 1955 et de ses arrêtés pris en application
La réglementation des manifestations sportives prévoit deux cas bien distincts de manifestation :
Premier cas : classement des participants en fonction d'éléments imposant l'obligation d'effectuer un parcours dans le minimum de temps (compétitions et cycloportives) :

- ▶ une autorisation administrative préalable est délivrée par le ou les services préfectoraux.

Second cas : manifestations du type rallye, randonnée, concentration, brevet de cyclotourisme, qui ne sont pas sujettes à classement mais qui impliquent la présence de plus de 20 véhicules

- ▶ une simple déclaration préalable aux services préfectoraux est nécessaire.

Quelques extraits de textes réglementaires

- Arrêté du 1^{er} décembre 1959, art 1^{er} modifié par l'arrêté du 1^{er} mars 1972, art 1^{er} : " *un seul dossier est à déposer auprès des services préfectoraux du lieu de la manifestation et du ou des départements traversés*".

- Circulaire Jeunesse et Sports n° 83-129 B du 5 octobre 1983 adressée aux préfets : " *aucune autorisation administrative n'est donc exigible si ce n'est une simple déclaration auprès des services de la préfecture, lorsque le nombre de participants est supérieur à vingt ; la pratique constatée dans un certain nombre de département et visant à exiger des responsables des associations organisatrices d'avertir les maires des communes traversées par les randonnées cyclistes, outre qu'elle alourdit le travail des bénévoles, elle manque de fondement juridique*".

- Circulaire Jeunesse et Sports n° 84-93/B du 13 juillet 1984 adressée aux préfets : " *pour un départ groupé et à heure fixe de plus de cinquante cyclotouristes, la consultation du maire de la commune de départ devra être requise préalablement à la déclaration prévue à l'article 8 du décret du 18 octobre 1955*".

- Décret n° 92-757 du 3 août 1992, art 1^{er} et de la Circulaire du 22 juillet 1993 du ministère de l'Intérieur : " *seules les manifestations sportives organisées sur la voie publique, soumises au régime de l'autorisation administrative peuvent prétendre à utiliser les services de signaleurs à condition d'obtenir la priorité de passage par arrêté préfectoral*".

Fléchage d'un circuit

Sont interdits par des textes législatifs :

- la peinture de couleur blanche qui est réservée à la signalisation routière réglementaire,
- les marques indélébiles,
- les marques sur les trottoirs, bordures comprises, ouvrages d'art, arbres, panneaux et supports de signaux routiers.

À l'occasion d'une manifestation sportive, sont exceptionnellement tolérés sur la chaussée, des fléchages temporaires effectués à l'aide d'une peinture de couleur autre que blanche, disparaissant dans les 24 heures après la fin de la manifestation, soit naturellement, soit par les soins des organisateurs.

La FFCT vend des flèches biodégradables en papier.

L'utilisation d'une seule couleur de peinture et de flèches biodégradables en papier est très recommandée. Dans ces conditions, l'indication de la séparation et du groupement des circuits s'effectue à l'aide de panneaux amovibles fixés sur l'accotement ou par tout autre procédé.

Le fléchage doit être discret, efficace, réglementaire et temporaire.

Flèches
biodégradables



Affiches fédérales de sécurité

- À poser sur des supports amovibles autres que ceux de la signalisation routière.
- Éviter l'emploi de pointes comme moyen de fixation sur les arbres.
- Choisir un emplacement de pose situé en dehors de la zone de visibilité des panneaux de la signalisation routière.
- Effectuer la pose des affiches au plus tôt la veille du jour de la manifestation et les retirer dans un délai de 24 heures après la fin de la manifestation.

Deux types d'affiches sont disponibles au siège fédéral.

Réglementation à respecter

1 — Arrêté du 16 février 1988 relatif à la modification de l'Instruction Interministérielle sur la signalisation routière

Art. 118.8 :

Alinéa 2 : si des inscriptions sont tracées avec une peinture indélébile, il y a dégradation d'ouvrage public. L'infraction constitue un délit.

Alinéa 3 : à l'occasion d'épreuves sportives, les obligations suivantes sont à respecter :

- a/ ces marques seront de couleur autre que blanche,
- b/ disparition des marques soit naturellement, soit par les soins de l'utilisateur au plus tard 24 heures après le passage de l'épreuve,
- c/ la remise en état des "dommages et dégradations" causés sur la chaussée et ses dépendances est à la charge de l'organisateur.

2 — Extraits du Code de la route

Art. R. 418-2 I 2° : dans l'intérêt de la sécurité routière, sur les voies ouvertes à la circulation publique et en bordure de celle-ci, sont interdits la reproduction d'un signal routier réglementaire ou d'un schéma de pré signalisation.

Art. R. 418-2 II : dans les mêmes conditions sont interdits les dispositifs qui, par leur forme, leurs couleurs, leur texte, leurs symboles, leurs dimensions ou leur emplacement peuvent être confondus avec les signaux réglementaires.

Art. R. 418-2 III : sont interdits les dispositifs et dessins publicitaires :

- a/ triangulaires à fond blanc ou jaune,
- b/ circulaires à fond rouge, bleu ou blanc,
- c/ octogonaux à fond rouge,
- d/ carrés à fond blanc ou jaune, s'ils sont disposés sur pointe.

Art. R. 418-2 IV : ces dispositions s'appliquent à tout dispositif, dessin, inscription ou marquage, quels que soient la nature des indications qu'il comporte, son objet commercial ou non, le procédé utilisé pour sa réalisation et la qualité de son auteur.

Art. R. 418-3 : il est interdit d'apposer des papillons, affiches, ou marquages sur les signaux réglementaires et leurs supports ainsi que sur tous les autres équipements intéressant la circulation routière. Cette interdiction s'applique également sur les plantations, les trottoirs, les chaussées et d'une manière générale, sur tous les ouvrages situés sur les emprises du domaine routier ou surplombant celui-ci.

Art. R. 419-9 : le fait de contrevenir aux dispositions des articles R. 418-2 et R. 418-3 est puni de l'amende prévue pour les contraventions de la 5^e classe (1 500 €). La récidive à cette contravention est réprimée conformément à l'article 132-11 du Code pénal (concerne les personnes physiques déjà condamnées définitivement).

3 — Extraits du décret n° 76-148 du 11 février 1976

Art. 2 : ce décret s'applique à tous les dispositifs, dessins, inscriptions ou marquages quelle que soit la nature des indications qu'ils comportent.

Art. 3 - a : sont interdites la publicité et enseignes publicitaires comportant une indication de localité, complétée soit par une flèche ou par une distance kilométrique.

Art. 6 : sont interdites la publicité et enseignes publicitaires qui sont de nature à réduire la visibilité des signaux réglementaires.



Discipline : Cyclotourisme

Régime : Déclaration

1 — Définition

Randonnée cycliste sur route et (ou) chemins ouverts à la circulation, se déroulant dans le respect strict du *Code de la route*, sans classement ni prise de temps. Les départs sont échelonnés par petits groupes d'une vingtaine d'individus maximum.

Attention, certains rassemblements peuvent regrouper plusieurs milliers de participants.

2 — Règles relatives aux circuits ou parcours

Les parcours proposés ne doivent présenter aucun danger spécifique (carrefour sans visibilité, chaussée défectueuse), et n'emprunter que des voies à faible circulation automobile. L'emprunt des bandes et pistes cyclables lorsqu'elles existent est obligatoire. Le marquage sur la chaussée s'il existe doit être conforme aux circulaires interministérielles du 30/10/73 et du ministère de l'Équipement du 16/10/88, ainsi qu'au *Code de la route*, art. R 418-2, 418-3 et 418-9.

3 — Règles relatives aux engins utilisés

- Les engins utilisés doivent être conformes aux dispositions du Code de la route, et être en parfait état de fonctionnement, notamment au niveau des organes de sécurité et de freinage.
- L'utilisation de l'écarteur de danger est vivement conseillée hors circulation en groupe.
- L'éclairage est obligatoire en cas d'horaire nocturne.

4 — Règles relatives aux participants

- Tous les participants sont tenus de respecter en tous points les prescriptions du *Code de la route*, des arrêtés préfectoraux, départementaux ou municipaux réglementant la circulation publique et d'obéir aux injonctions que les services de police ou de gendarmerie pourraient leur donner dans l'intérêt de la sécurité.
- Certificat médical : non obligatoire car ne concerne que la compétition.
- Port du casque à coque rigide non obligatoire mais très fortement conseillé.

5 — Règles relatives à la qualification de l'encadrement

Dispositions relatives à la structure médicale : doivent être adaptées à l'ampleur de la manifestation. Les n° de téléphone des secours sont mentionnés sur les cartes de route remises obligatoirement au départ à tous les participants. Pas d'obligation de signaleurs, les participants ne bénéficiant jamais d'une priorité de passage.

Les participants mineurs doivent être encadrés par leurs parents, tuteurs légaux, ou des éducateurs, professionnels ou bénévoles, diplômés.

6 — Dispositions relatives à la protection du public

Pas de public.

L'implantation des points de départ, d'arrivée et des contrôles intermédiaires s'effectuera avec l'accord des mairies des communes concernées.

7 — Dispositions diverses

Les règles générales définies par le décret de 55 s'appliquent notamment en ce qui concerne :

- les seuils d'autorisation ou déclaration,
- les règles d'assurance et de dépôt des dossiers en Préfecture.

Textes de référence :

- Loi Sport n°84-610 du 16/07/84
- Décret n° 55-1366 du 18/10/55
- Déc n° 92-757 du 3/08/92 et circ. du 22/07/93: signaleurs
- déc. n° 92-392 du 18/03/93 et arr. du 20/10/56 : Assurances
- Arr. min Int 1/12/59 : application décret 55
- Arr. min Int 26/03/80 : interdiction routes
- Arr. min Sports du 25/06/03 : org. non fédérales
- Circ. min Int du 18/05/98 : agrément du règlement fédéral de sécurité des org. de cyclotourisme
- Circ. min Sports du 5/10 83 et 13/07/84 : cyclotourisme

Les commissions de sécurité

Elles suivent l'organisation pyramidale de la FFCT. Toutes collaborent avec les différents services compétents de l'État, des collectivités et d'associations :

- une commission nationale de sécurité (CNS), présidée par un élu du comité directeur fédéral, travaille en relation directe avec les autres secteurs fédéraux et commissions nationales,
- des coordinateurs de zone : membres de la CNS, ils sont les interfaces de partenariat et de soutien à la demande des délégués régionaux et départementaux sécurité et les relais d'informations descendantes ou des interlocuteurs privilégiés de la CNS,
- des commissions régionales et départementales,
- un délégué sécurité club (DSC) dans chaque club.

Communication

Un plan de communication interne reprend les objectifs précédents de la commission nationale de sécurité.

But du plan de communication

Amélioration de la communication avec les structures.

Mise à disposition d'une base de données permanentes à transmettre aux clubs par l'intermédiaire du **délégué sécurité club**.

Moyens

- Le bulletin de liaison "*Infosécurité*", d'une périodicité de parution en fonction de l'information et des événements.
- Un classeur "*Recueil sécurité*" contenant les fiches et les mises à jour de fiches diffusées par "*Infosécurité*".
- Le site Internet de la FFCT.

Objectifs

Les principaux axes de travail et de propositions décidés pour la durée de l'olympiade et réactualisés annuellement en fonction des statistiques, des événements et des sollicitations sont les suivants :

- agir et rouler en responsable,
- prévenir – informer – former,
- être partout où l'on parle de sécurité,
- maintenir notre droit à la route et à son partage,
- améliorer la sécurité pendant nos déplacements,
- proposer des aménagements cyclables adaptés à la pratique du cyclotourisme.

Statistiques internes

Des statistiques régulières permettent de mieux connaître les causes et les conséquences des accidents. Elles sont établies grâce à l'exploitation des déclarations de sinistres de l'assureur fédéral. En 2005, il est proposé la possibilité d'effectuer les déclarations de sinistres en version électronique ou papier. Chaque année à la *Semaine fédérale*, la commission nationale de sécurité effectue un comptage du port du casque.

Formation

Elle est dispensée dans tous les stages éducateurs, dirigeants et délégués sécurité. En outre, le délégué sécurité club (DSC) est l'animateur privilégié auprès des membres de son club. Il dispose pour cela d'une "mallette sécurité" avec des outils et des documents appropriés.

La sécurité, la priorité de la FFCT !

À NE PAS FAIRE !

