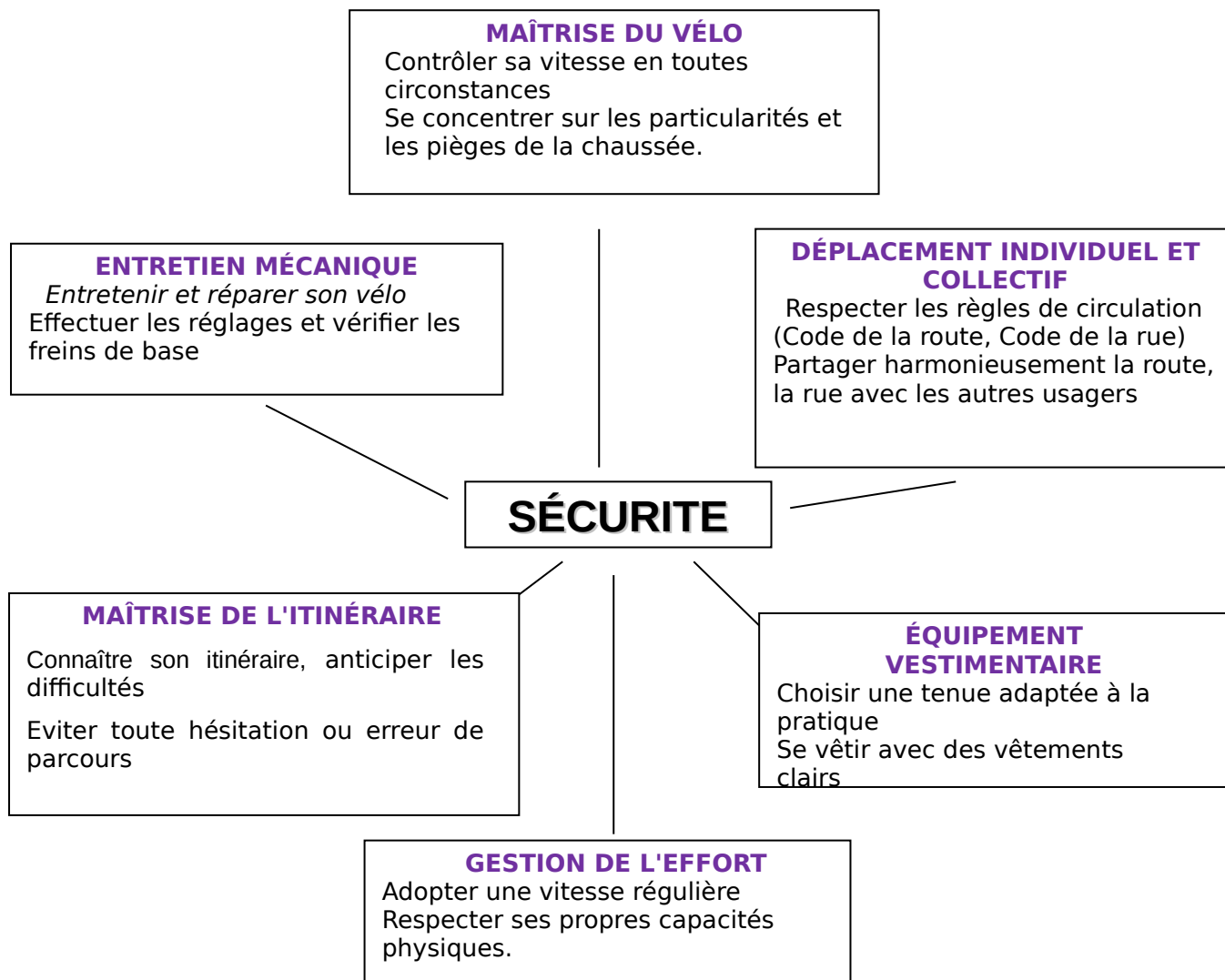


La mobilité à vélo : Appréhender la sécurité dans sa globalité

La sécurité dans les déplacements est une préoccupation constante de tous les cyclistes. Cette notion se retrouve à tous les niveaux de l'apprentissage et dans toutes les conditions de pratique. Apprendre à rouler, individuellement ou en groupe, en 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.
- ✓ Automobiliste ne prenant pas en compte le cycliste (vitesse excessive, croisement ou dépassement dangereux, « tourne à droite » trop rapide après dépassement alors que le cycliste va tout droit, angle mort),
- ✓ Défaut d'éclairage ou de visibilité du cycliste,
- ✓ Le « tourne-à-gauche » mal négocié du cycliste alors qu'un véhicule va tout droit.

CHARTRE de la SECURITE

Tout organisateur de randonnée à vélo s'engage à
Choisir un parcours adapté, tracé sur des voies peu fréquentées par la circulation automobile.
Vérifier de bon état de fonctionnement des bicyclettes avant le départ
Exiger le respect du code de la route en toutes circonstances et sur la totalité du parcours.
Inciter le port de vêtements clairs et de la chasuble réflectorisée en cas de mauvaise visibilité.
Recommander le port du casque.
Rappeler les conseils de prudence et la maîtrise de sa vitesse.
Souscrire une assurance (RC organisateur)

La charte du pratiquant route

- ✓ J'utilise un vélo en bon état mécanique et conforme au code de la route.
- ✓ Je respecte le code de la route en toutes circonstances.
- ✓ J'adapte mon comportement aux conditions de circulation.
- ✓ Je maintiens un espace de sécurité avec le cycliste qui me précède.
- ✓ Je suis visible de jour (vêtements clairs) et de nuit (chasuble réflectorisée).
- ✓ Je choisis un parcours en rapport avec mes capacités physiques.
- ✓ 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 lors d'une randonnée.

La technique pour rouler en groupe

Il n'est pas toujours nécessaire, lorsqu'on roule en groupe, d'appliquer l'ensemble des règles décrites ci-dessous. Durant la période d'échauffement ou à un moment où le groupe ralentit pour reprendre son souffle, chaque cycliste a le réflexe de se donner une distance de manœuvre suffisante autour de lui afin de pouvoir rouler plus décontracté. Au fur et à mesure que la vitesse augmente, le peloton se ressert. Plus la vitesse est grande, plus les cyclistes se rapprochent les uns des autres, plus il faut être vigilant et respectueux des règles de base pour profiter du phénomène de l'aspiration.

La régularité : règle maîtresse

- ▶ **Maintenez constante la distance entre vous et le cycliste qui vous précède.**

Si vous laissez celui qui vous précède prendre de l'avance, il vous faudra ensuite accélérer pour le rejoindre. Ceux qui sont derrière vous devront aussi accélérer pour réussir à vous suivre.

Évitez le plus possible d'utiliser les freins. En cas d'urgence, il est préférable de briser la file et de se placer à côté de la personne qui nous précède.

- ▶ **Ayez un coup de pédale régulier. N'arrêtez pas inutilement de pédaler.**

Cesser de pédaler est pour celui qui vous suit le premier signe d'un éventuel ralentissement. Vous lui imposez ainsi un "garde à vous" inutile qui peut même devenir stressant à haute vitesse. Si vous vous arrêtez souvent de pédaler vous lui enlevez alors un indicateur important.

- ▶ **Maintenez votre vélo sur une ligne droite, la plus régulière possible.**

Un bon rouleur se reconnaît à la régularité de sa ligne de roulement. Il est beaucoup plus agréable de suivre un cycliste qui respecte cette règle. Elle n'est évidemment pas facile à respecter avec le nombre astronomique de trous que l'on rencontre. Attention toutefois, sachez qu'il est plus sécuritaire, lorsqu'on roule en peloton, de passer dans les petits trous que de systématiquement essayer de les éviter. Autrement dit, en peloton il faut être moins tatillon sur les trous que lorsqu'on roule seul. Par vent de travers avec bourrasques, il est pratiquement impossible de maintenir une ligne droite. Essayez tout de même de faire de votre mieux.

► **Restez sur la ligne de roulement du cycliste qui vous précède.**

Le cycliste qui vous précède vous cache une partie de la chaussée. Vous aurez peut-être le réflexe de zigzaguer de part et d'autre afin de continuellement vérifier l'état de la chaussée qui se présente à vous. Cette façon de faire est épuisante pour vous et stressante pour celui qui vous suit. Vous risquez, en plus, d'avoir une très mauvaise surprise en passant dans un trou qui a été frôlé par celui qui vous précède. Dites-vous que si celui qui vous précède passe, il n'y a pas de raison pour que vous ne passiez pas vous aussi.

La conduite du vélo

► **Ne regardez pas directement la roue du cycliste qui vous précède.**

Lorsqu'on dactylographie un texte on ne doit pas regarder le clavier. De la même façon, en vélo, on n'a pas à regarder directement la roue du cycliste qui nous précède. On sait à quelle distance on est de sa roue, mais c'est notre vision périphérique qui nous transmet cette information.

► **La distance entre votre roue et celle du cycliste qui vous précède doit être d'au moins 10 à 15 centimètres et d'au plus une longueur et demie de roue (± 1 m).**

Les deux ou trois centimètres vous donnent tout juste le temps de réagir si une variation de vitesse survient. Se maintenir aussi près de l'autre demande beaucoup de concentration et ne peut être pratiqué que par ceux qui ont de bons réflexes et des années d'expérience. À plus d'un mètre et quart de distance, le phénomène d'aspiration est diminué de beaucoup; à une longueur de vélo, il n'y a pratiquement plus d'aspiration.

► **Tous les cyclistes d'un groupe doivent indiquer de la main toutes les manœuvres de virage ou d'arrêt.**

Habituellement, c'est le cycliste en tête qui indique en premier un virage ou un arrêt. Pour éviter toute confusion, il est souhaitable que tous les cyclistes du groupe indiquent également de la main, la manœuvre à venir. Il est en effet rassurant de savoir que tous les cyclistes du groupe savent qu'il va falloir tourner ou s'arrêter.

► **Il est préférable de se tenir à environ 50 à 75 cm du bord de la route.**

Si vous roulez trop près de la bordure de la route, vous vous enlevez une marge de manœuvre transversale qui peut, devant un imprévu quelconque, être essentielle. De plus, si vous ne prenez pas assez de place sur la chaussée, les automobilistes auront le réflexe (surtout durant la rencontre de deux autos) de vous tasser sur la bordure. Finalement, avec ce jeu du côté droit de la file, vous pourrez, surtout s'il y a du trafic, faire vos relais à droite.

► **Ne dépassez pas vos limites.**

Le peloton roule de plus en plus vite. Au début, cette augmentation graduelle de la vitesse est stimulante. On pousse un peu plus fort sur les pédales. On tient bien la roue de celui qui nous précède. La concentration est maximale. Le cœur bat de plus en plus vite. On sent qu'on pousse ses propres limites. On retire un plaisir qui ne peut pas se décrire facilement (certains prétendent que c'est chimique). Le groupe insiste. Les plus forts vont peut-être même lancer un sprint. Le cœur bat vite, trop vite. Il faut coller au maximum la roue de celui qui nous précède si on veut suivre... Stop.

Il y a une limite qu'il ne faut pas dépasser, une limite au-delà de laquelle vous roulez à tombeau ouvert. Sachez reconnaître ce point critique et si vous l'atteignez, n'hésitez pas à décrocher. Votre potentiel de risque est peut-être plus élevé durant ces quelques minutes que durant tout le reste

de l'été. Roulez vite en paquet et profiter de l'aspiration demande une grande concentration et il est difficile, voire impossible, de la maintenir lorsqu'on a dépassé ses limites. Tout le monde a des limites, c'est juste qu'elles ne sont pas à la même vitesse pour tout le monde.

► **En effort, ne vous laissez pas distraire et ne distrayez pas les autres cyclistes.**

Pour maintenir votre vitesse de pointe lorsque vous roulez seul, vous devez déployer tout ce que vous avez comme force musculaire. En peloton, vous devrez en plus utiliser toute votre concentration. Plus vous roulez vite plus l'aspiration est importante et plus vous devrez vous concentrer sur votre pilotage. Évitez alors tout ce qui peut vous distraire : "regarder" sur son compteur, vérifier la position de la chaîne sur les pignons, discuter avec un autre, chercher de la main sa bouteille d'eau, fouiller dans sa poche pour trouver une barre énergétique, observer la beauté d'un corps de l'autre sexe (ou du sien, c'est selon), etc.

Les relais

► **Lorsque vous prenez le relais ce n'est pas à vous d'accélérer, mais c'est à celui qui vous précède de ralentir.**

Lorsque vous prenez le relais, c'est-à-dire lorsque celui qui est devant vous se tasse pour vous laisser prendre la tête du peloton, il y a de grosses chances, surtout si vous n'avez pas beaucoup d'expérience, que vous soyez porté à accélérer de quelques km/h. Une file de cyclistes se comportant comme un ressort ou un accordéon, le dernier à la queue aura à produire une accélération plusieurs fois plus grande que la vôtre. Vous risquez alors de produire un largage involontaire. Pour éviter d'avoir ce comportement vous pouvez, lorsque vous êtes en deuxième place dans la file, vérifier sur votre compteur la vitesse à laquelle vous roulez.

► **Lorsque vous passez le relais :**

Jetez d'abord un coup d'œil en arrière.

Indiquez clairement votre intention de passer le relais à celui qui vous suit.

Écartez-vous très doucement de votre ligne de roulement.

Déplacez-vous de votre ligne, que d'environ un guidon et demi.

Rétrogradez le peloton en frôlant les équipiers.

Avant de faire un relais, il est prudent de jeter un coup d'œil en arrière du côté où vous avez l'intention de vous déplacer. Vous pouvez ensuite dire "relais" à celui qui vous suit (ou l'annoncer d'un geste clair de la main) et finalement ralentir légèrement tout en vous tassant sur le côté.

Il ne faut pas quitter brusquement sa ligne de roulement. Certains utilisent cette façon de faire afin d'indiquer clairement qu'ils laissent la tête du peloton. Vous risquez de surprendre les troisième et quatrième cyclistes de la file qui ne vous avaient pas initialement dans leur champ de vision. En vous voyant vous déplacer de façon brusque, ces cyclistes peuvent avoir l'impression qu'un obstacle majeur se trouve devant eux, ce qui peut provoquer un ralentissement soudain de tout le peloton.

Pendant que vous descendez vers l'arrière du peloton, vous devez rester relativement serré sur lui. .

► **Si vous ne voulez pas faire les relais :**

Si vous trouvez que le groupe roule trop vite pour vous, il est préférable de continuer à faire la rotation et de faire un relais très court (quelques secondes) plutôt que de demeurer en fin de peloton.

Évitez de vous rendre jusqu'en deuxième position de la file et de refuser de faire le relais en demandant à celui qui vous suit de le prendre à votre place. Cette façon de faire crée une confusion dans le groupe et brise inévitablement le rythme.

La tête du groupe

► En tête d'un groupe, vous devez :

Maintenir une vitesse la plus régulière possible.

Indiquer clairement les virages et les arrêts.

Indiquer, en pointant du doigt, les trous et les crevasses dangereuses.

Éviter de passer très près des trous et crevasses.

Devant un obstacle (piéton, voiture stationnée, etc.) indiquer d'un mouvement de la main qu'il faut s'éloigner du bord de la route.

Ne jamais s'écarter brusquement lorsqu'il y a un obstacle sur la route.

Surveiller les chiens qui pourraient avoir la tentation de venir jouer aux quilles avec le peloton.

En tête de peloton, vous pouvez vous considérer comme un pilote de Boeing (salaire en moins) et toute la responsabilité du groupe. Rouler à la tête d'un peloton est malgré les apparences beaucoup plus exigeant que de rouler seul. Il faut être concentré, prévenant et le plus stable possible.

► Pour augmenter la vitesse du groupe vous devez :

Vous assurer que l'ensemble des cyclistes du groupe est capable d'absorber ce gain de vitesse.

L'augmenter très graduellement, un km/h à la fois.

Il faut savoir faire corps avec le reste du groupe. À quoi bon augmenter la vitesse et finalement se retrouver seul ou à deux trois en avant du peloton? Rappelez-vous qu'une sortie cycloportive n'est pas une course. Si après avoir augmenté la vitesse durant votre relais, vous réalisez que le groupe revient à la vitesse qu'il avait avant, c'est probablement parce qu'il ne veut pas rouler plus vite.

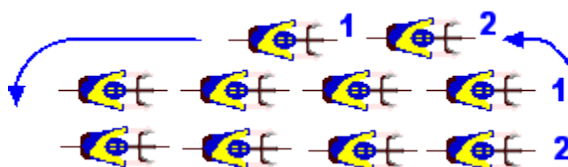
Formation de deux lignes parallèles

► Il est préférable, pour un groupe de six cyclistes ou plus, de rouler en formation de deux lignes parallèles.

Une file de cyclistes trop longue produit beaucoup d'effet de ressort, ce qui peut, à la longue, devenir épuisant. Le roulement à deux lignes est alors plus confortable et l'effet d'aspiration est plus efficace.

► Dans une formation à deux lignes, on peut faire les relais deux par deux ou par un roulement du groupe.

a) Le **relais deux par deux** a l'avantage de vous laisser côtoyer le même cycliste pendant une bonne partie du parcours. Il a l'inconvénient de prendre beaucoup de place sur la route puisqu'au moment du relais il y a trois cyclistes de large.



b) Pour faire des **relais par roulement** :



Il faut que la ligne de droite remonte lentement la ligne de gauche jusqu'à ce que le cycliste d'en avant puisse se tasser à gauche. Celui qui est en arrière à gauche se tasse alors dans la ligne de droite.

Ce manège peut évidemment se répéter indéfiniment. Le relais par roulement est plus difficile et demande des cyclistes un peu plus expérimentés. Il est important que tous les cyclistes du groupe soient conscients des manœuvres à exécuter.

Faire des relais très courts est la façon la plus rapide de rouler en groupe de cinq à dix cyclistes. Aussitôt qu'on a atteint la première place de la ligne montante, on se déplace dans la ligne descendante du groupe. De cette façon, chaque cycliste reste très peu de temps face au vent (10 à 20 secondes) ce qui permet à tout le groupe de rouler très rapidement. C'est la formation à utiliser, entre autres, lorsque vous êtes un petit groupe qui veut rejoindre un autre.

GUIDE D'ACCOMPAGNEMENT D'UNE SORTIE VELO AVEC UNE CLASSE

Les principes: (Circ. n° 99-136, BO n° 7 du 23 sept. 1999)

- C'est l'enseignant qui est responsable de la classe et de l'organisation de la sortie.
- C'est lui qui indique le rôle de chacun des personnels encadrant.
- Les taux d'encadrement minimums sont définis par des textes.

Les attentes envers l'accompagnateur:

Elles sont motivées par la recherche d'une sécurité bien comprise, maximale et adaptative.

La sécurité comme un contenu d'enseignement:

C'est rendre l'élève acteur de sa propre sécurité et de celle des autres. Il s'agit alors de connaître les contenus d'enseignement qui ont présidé à l'établissement d'un module d'apprentissage qui aura eu pour but de faire progresser l'élève dans ses acquisitions.

- connaissances des règles de déplacement en groupe, code de la route, ...
- prise d'information, reconnaissance et anticipation de facteurs appelant à la vigilance,
- habiletés motrices spécifiques (s'équilibrer, maîtriser son vélo, sa trajectoire, sa vitesse, ...)
- attitude citoyenne le plus possible transférable (respect des autres usagers, courtoisie, ...)

La sécurité comme une obligation:

2.1 Les sorties d'élèves à bicyclette sont autorisées dans la limite du département sous réserve que:

- la sortie s'inscrive dans le cadre d'un projet d'enseignement des règles de la sécurité relatives à la circulation routière (note de service n° 84-027 du 13 janvier 1984)
- le port du casque est obligatoire et l'encadrement est d'1 adulte pour 6 enfants (Circ. n° 99-136 du 23 sept. 1999)
- tous les élèves soient couverts par une police d'assurance incluant les risques de déplacement à bicyclette (note de service n° 84-027 du 13 janvier 1984)
- le directeur ait accordé son autorisation

- la gendarmerie locale ait été informée (date et itinéraire)

2.2 L'organisation de la classe:

- Constituer des sous groupes de 6 élèves avec 1 adulte accompagnateur (*ou 2 sous groupes pour 2 adultes*)
- Compter régulièrement ses élèves
- Respecter des intervalles de 2 m. sur le plat et de 5 m. en descente (*5 m. = 2 vélos*)
- **L'adulte est devant** pour réguler l'allure, pour faire traverser à un carrefour
- **L'adulte est derrière** pour voir l'ensemble du sous groupe
- **L'adulte peut être ponctuellement dans** le sous-groupe en soutien ou conseil d'un élève
- Entre les sous groupes, il faut respecter et maintenir des intervalles de 150 m (*pour les dépassements des autres véhicules*)

2.3 Le code de la route:

- En cas de "cycliste-piéton", il vous faut marcher en tenant le vélo à la main, à droite de la chaussée le vélo étant à votre gauche, en conservant l'organisation en sous-groupes.
- Franchissement d'un carrefour: Le déplacement en groupe ne procure pas de règles prioritaires. Chaque enfant doit donc respecter individuellement le code de la route. Sur un carrefour à fort trafic, l'accompagnateur peut faire passer les élèves à pied, en les regroupant par 2 ou 3 (afin de les faire traverser côte à côte et non en file indienne) ou il arrête la circulation (attention ! cela ne constitue en aucun cas un droit). En tous cas, il doit assurer un dispositif de protection. (*référence à la formation pratique*)
- En ville, à un feu tricolore, il est nécessaire de se regrouper à 2 ou 3 de front (afin de traverser plus vite). Les 1ers passés attendent les suivants à 50m du feu en file indienne.

2.4 L'allure du groupe:

- Le principe de base est d'éviter les à-coups (phénomène de l'élastique). A ce sujet, il est important de préparer les élèves à réfléchir sur le choix du bon développement pour ceux qui ont des vélos à plusieurs pignons et plateaux. "Il faut anticiper le relief ou les difficultés".
- Dans le cas d'une montée importante, lorsque les espaces ne peuvent être respectés, un point visuel ou facilement repérable doit être donné oralement afin que chacun monte à son rythme.
- Dans le cas d'une forte descente, l'accompagnateur se place en tête et fait respecter un intervalle de 5m (*2 x vélos*) entre les élèves. Il faut veiller à la façon dont les élèves négocient les virages et, au besoin, envisager un arrêt pour préciser les règles.
- L'arrêt: les élèves doivent se ranger en dehors de la chaussée, sur l'accotement ou le trottoir. Les arrêts en haut de côte ou en virage sont à proscrire.

2.5 La communication:

- Verbalement "*ça va?*", "*trop lent*", "*trop vite*" pour coordonner les efforts.
- Gestuellement, si les élèves sont capables de maîtriser leur vélo en ne le tenant que d'une main, RALENTIR = bras tendu à l'horizontale en le bougeant lentement de bas en haut, ARRET ou PROBLEME = bras maintenu levé, ... S'ils ne sont pas maîtrisés, ces gestes seront du seul ressort de l'adulte.

2.6 Le véhicule d'escorte:

- Ce véhicule qui accompagne la classe peut être équipé d'un gyrophare à éclats orange (mais cela ne procure aucun droit !) et faire clignoter ses feux de détresse.
- Sur les grandes routes, il se situe à l'arrière du convoi.
- Sur les petites routes, il précède le peloton de 150m.
- C'est aussi un véhicule d'assistance: transport du matériel de réparation, de la trousse de secours, de vêtements, du ravitaillement (eau, repas, ...).

2.7 Avant le départ, quelques précautions:

- Ne pas attacher les vêtements autour de la taille (risque de passer dans les rayons),
- Les lacets sont attachés à l'extérieur de la chaussure, les bas de pantalon immobilisés dans la chaussette ou grâce à une pince à vélo (côté droit au moins),
- Penser aux lunettes (cela évite bon nombre de moucherons dans les yeux),
- Vérifier la hauteur de la selle, l'efficacité des freins, le serrage de la potence, ...
- Les adultes doivent montrer l'exemple et donc, eux aussi, porter un casque.

...et maintenant, bonne route !

RÈGLEMENT TYPE DES ORGANISATIONS DE CYCLOTOURISME EN FRANCE

1. PREAMBULE

Ce règlement s'applique à toutes les manifestations de cyclotourisme organisées sur des voies publiques ou privées, ouvertes à la circulation publique sur le territoire français.

Définition

L'article 1^{er} de l'arrêté du 4 avril 2006 accordant la délégation ministérielle à la Fédération française de cyclotourisme (FFCT), prévue à l'article L.131.14 et 16 du Code du sport stipule : "Le cyclotourisme est une activité touristique à vélo dont la pratique s'exerce au cours de manifestations qui comportent le triptyque tourisme, sport-santé, culture, sans recherche de la plus grande vitesse et sur un parcours à effectuer dans un laps de temps maximum déterminé". Les randonnées se déroulent sur route et (ou) chemins ouverts à la circulation, dans le strict respect du Code de la route et des règlements pris par les autorités de police compétentes, sans priorité de passage ni mise en place de signaleurs, sans classement ni prise de temps. Le respect de l'environnement s'impose à tous les pratiquants.

Identité des pratiques

Randonnée, cyclo-découverte®, cyclo-camping, cyclo-montagnarde®, brevet fédéral, brevet de randonneur à allure libre, brevet Audax à allure contrôlée, rallye, concentration, critérium du jeune cyclotouriste®, rallye-raid VTT, sont les formules les plus courantes organisées en France, dès lors qu'elles respectent la définition ci-dessus énoncée. Certaines de ces appellations font l'objet d'une marque déposée à l'INPI.

En aucun cas, une épreuve dite "cyclosportive" comportant classement et prise de temps ne peut être assimilée à une organisation de cyclotourisme.

2. REGIME ADMINISTRATIF

Les organisations de cyclotourisme sont soumises au régime de la déclaration préalable en préfecture(s) codifiée dans la partie réglementaire du Code du sport.

3. TEXTES REGLEMENTAIRES

Code du sport - Décret n° 2007-1133 du 24 juillet 2007- titre III - Manifestations sportives - section 4 intitulée : épreuves et compétitions sportives sur la voie publique.

Article R.331-13 : l'autorisation prévue à l'article R.331-6 n'est pas requise pour l'organisation de manifestations sportives qui n'imposent à leurs participants qu'un ou plusieurs points de rassemblement ou de contrôle, à l'exclusion d'un horaire fixe et de tout classement en fonction soit de la plus grande vitesse réalisée, soit d'une moyenne imposée sur une partie quelconque du parcours.

Les manifestations sportives visées au premier alinéa peuvent cependant être soumises à déclaration effectuée dans les conditions et selon les modalités prévues par le ministre de l'Intérieur dès lors, notamment, que les points de rassemblement ou de contrôle des participants sont établis soit sur la voie publique ou sur ses dépendances, soit à l'intérieur d'une agglomération.

L'arrêté du 28 février 2008 relatif aux dispositions réglementaires du Code du sport, publié au J.O. du 29 avril 2008, dont les articles A.331-13, A.331-14 et A.331-15 concernent les modalités de la déclaration administrative et les pouvoirs du préfet en matière de conditions de circulation et d'exigences de sécurité.

Réglementation des marquages sur la chaussée :

Arrêté du 16 octobre 1988 du ministère de l'Équipement relatif à la modification de l'instruction interministérielle sur la signalisation routière et les articles R.418-2I, 418-2 II, 418-2 III, 418-2 IV, 418-3 et 418-9 du Code de la route.

Pose de banderole ou de calicot en agglomération :

Références : Code général des collectivités territoriales et Code général de la propriété des personnes publiques.

L'autorisation est à demander au gestionnaire de la voie.

4. OBLIGATIONS DES ORGANISATEURS

Démarches administratives

En application de la réglementation en vigueur, l'organisateur d'une manifestation de cyclotourisme empruntant des voies ouvertes à la circulation publique doit effectuer une déclaration en préfecture à l'aide de l'imprimé CERFA n° 13447*02.

La déclaration n'est obligatoire que lorsque plus de 20 véhicules sont concentrés en un point déterminé de la voie publique ou de ses dépendances.

Le dossier, établi en 1 exemplaire, sera adressé aux services compétents 1 mois au moins avant la date de la manifestation. Il précisera la date et la nature de la manifestation, le(s) parcours détaillé(s) sur fonds de carte IGN, les numéros de routes empruntées, le nom des communes traversées, les horaires de début et de fin de manifestation ainsi que le nombre approximatif de participants.

A demander aux organismes ou collectivités :

- L'autorisation auprès de l'Office national des forêts (ONF), si passage en forêt domaniale,
- La déclaration auprès de la SACEM, si diffusion de musique,
- L'autorisation d'ouverture de buvette temporaire auprès de la mairie du lieu d'implantation, si vente et/ou distribution de boissons.

Assurance des organisateurs et des participants

Tous les organisateurs, tous les participants licenciés à une fédération sportive et non licenciés y compris les étrangers doivent être assurés par des garanties conformes aux dispositions des articles L.321-1 et L.331-9 du Code du sport.

Une attestation d'assurance est à joindre obligatoirement à la déclaration d'organisation adressée aux services préfectoraux.

5. UTILISATION DE LA VOIE PUBLIQUE

Choix des itinéraires

Les parcours proposés par l'organisateur ne doivent présenter aucun danger spécifique et n'emprunter que des voies à faible circulation automobile, ouvertes à la circulation publique et aux cyclistes. Les voies et emplacements réservés aux cyclistes, lorsqu'ils existent seront privilégiés. Un ou plusieurs points de contrôle ou ravitaillement, peuvent être implantés en dehors de la chaussée, à droite du sens de déplacement des participants en évitant les intersections et les sommets de cote.

Flux des participants

L'échelonnement des départs, en fonction des différents parcours, doit faciliter le flux des participants dans la circulation et éviter l'effet de peloton massif. En conséquence, une fourchette horaire, d'au moins une heure, sera prévue par l'organisateur.

Au départ d'une organisation, les groupes constitués n'excéderont pas 20 participants. Sur le parcours, un espace de sécurité entre chaque groupe doit permettre aux véhicules à moteur d'effectuer les manœuvres de dépassement et de rabattement en toute sécurité.

Concernant les brevets de type Audax, à allure contrôlée par un ou plusieurs capitaines de route, le départ groupé de plus de 20 participants est admis. Dans ce cas précis, l'encadrement spécifique est maintenu par l'organisateur sur la totalité de l'itinéraire.

Marquage sur la voie publique

Conformément à la réglementation en vigueur, les obligations suivantes sont à respecter :

- Les marques indélébiles et celles réalisées à la peinture de couleur blanche sur la chaussée sont interdites.
- L'apposition de papillons, affiches ou marques sur les panneaux réglementaires, leurs supports et tout autre équipement de signalisation routière ainsi que sur les ouvrages situés sur l'emprise du domaine routier ou surplombant celui-ci, est interdite.

- La disparition du marquage temporaire soit naturellement, soit par les soins de l'organisateur doit s'effectuer au plus tard 24 heures après la fin de la manifestation.

Usage des voies et espaces privés

Toute occupation ou passage sur des lieux ou terrains privés, nécessite l'accord écrit préalable de son propriétaire.

6. SECURITE ET PREVENTION

Moyens de secours

Les moyens à mettre en place sont adaptés à l'ampleur de la manifestation. Les numéros de téléphone des secours sont inscrits sur les panneaux d'affichage placés au lieu de départ, d'arrivée, sur les points de contrôles et mentionnés sur les cartes de route nominatives remises à chaque participant.

Dispositif d'encadrement médical

Un dispositif médical peut être prévu par l'organisateur en fonction de l'importance de la manifestation. Dans ce cas, des secouristes sont répartis et placés sur le(s) lieu(x) de contrôle et ravitaillement implanté(s) pour les participants sur le(s) parcours.

Les secouristes seront reliés au responsable de l'organisation par des moyens de communication adaptés et efficaces (radio, téléphone, etc.). Ils interviennent en cas de nécessité et uniquement pour procéder aux premiers soins en attendant, si besoin, l'intervention des secours appropriés (pompiers, SMUR, SAMU).

Certificat médical

Contrairement aux compétitions cyclistes et cycloportives, la présentation du certificat de non contre indication à la pratique n'est pas obligatoire pour participer aux randonnées de cyclotourisme. Toutefois, à titre préventif, il est recommandé aux pratiquants de passer un examen médical préalable à toute activité.

Port du casque

Le port du casque à coque rigide est vivement conseillé pour la pratique du cyclotourisme. Il est obligatoire pour tous les mineurs. Un président de club peut décider de son port obligatoire ainsi qu'un organisateur à l'occasion d'une manifestation spécifique (ex : brevet Audax, cyclo-montagnarde®).

Circulation nocturne

Les bicyclettes doivent être équipées conformément aux dispositions du Code de la route. Pour circuler hors agglomération, l'organisateur doit rappeler aux participants l'obligation du port du gilet de haute visibilité conforme à la réglementation en vigueur : article R 431-1-1 du Code de la route et articles 2 et 3 de l'arrêté du 29/9/2008.

Circulation diurne

Hors agglomération et par visibilité insuffisante, le port du gilet de haute visibilité est obligatoire.

Délais de parcours

Les délais de parcours seront calculés de façon à permettre la participation du plus grand nombre. Les moyennes horaires se situeront entre 14 et 28 km/h pour la route et de 6 à 15 km/h pour le VTT de randonnée, pour ne pas inciter les participants à rechercher la plus grande vitesse.

7. DEVOIRS DES PARTICIPANTS

Comportement routier

Les participants ne bénéficient en aucun cas d'une priorité de passage. Chaque participant se doit :

- d'appliquer les dispositions du Code de la route et celles prises par les autorités locales compétentes,
- de respecter les consignes verbales et écrites de l'organisateur,
- d'exécuter les injonctions des services de police ou de gendarmerie données dans l'intérêt de la sécurité et de la circulation routières.
- La responsabilité personnelle du participant demeure pleine et entière au regard de ces dispositions, prescriptions, consignes et injonctions.

Equipement des cycles

Les cycles utilisés par les participants sont mus exclusivement par la force musculaire, équipés conformément aux dispositions du Code de la route et en état de fonctionnement, notamment au niveau des organes de sécurité et de freinage.

8- SPECIFICITE DES PARTICIPANTS

Identification des participants

Une carte de route nominative est remise à chaque participant au moment de son inscription. Elle est visée ou tamponnée sur le parcours à chaque contrôle ainsi qu'au départ et à l'arrivée. Une plaque de cadre pourra, le cas échéant, être distribuée en complément de la carte de route.

Nationalité des participants

Toute personne de nationalité française ou étrangère peut participer aux manifestations organisées par les fédérations, leurs structures et leurs associations affiliées.

Accueil des mineurs

La participation des mineurs, licenciés ou non à une fédération sportive, est assujettie à la présence d'un encadrement qualifié et d'une autorisation parentale ou du tuteur légal.

Règlement validé le 9/11/2007 par le ministère de la Santé, de la Jeunesse, des Sports et de la Vie associative, après avis du ministère de l'Intérieur.

Déplacement des cyclistes en groupe sur les voies ouvertes à la circulation du public

Le déplacement d'un groupe de cyclistes doit s'effectuer dans les conditions suivantes:

- Respect du Code de la route en toutes circonstances et sur la totalité du parcours
- Déplacement en simple file (rouler à 2 de front est une tolérance, interdiction de rouler en peloton)
- Emprunter les voies cyclables (lorsqu'elles existent) sur le parcours
- Respecter l'environnement et des autres usagers de la route.

Tout organisateur de randonnée à vélo s'engage à:

- Choisir un parcours adapté, tracé sur des voies peu fréquentées par la circulation automobile,
- Vérifier de bon état de fonctionnement des bicyclettes avant le départ,
- Exiger le respect du code de la route en toutes circonstances et sur la totalité du parcours
- Inciter le port de vêtements clairs et de la chasuble réflectorisée en cas de mauvaise visibilité,
- Recommander le port du casque.(non obligatoire en France pour la randonnée à vélo),
- Rappeler les conseils de prudence et la nécessaire maîtrise de sa vitesse,
- Souscrire une assurance (RC organisateur).

NB/ Si une randonnée regroupe plus de 20 cyclistes sur la chaussée en même temps, l'organisateur doit effectuer une déclaration préfectorale.

Documents de référence :

- Le règlement des organisations de cyclotourisme en France - document FFCT -
- Circuler à vélo - document DSCR -