



Liberté . Égalité . Fraternité

RÉPUBLIQUE FRANÇAISE

**MINISTRE DE L'INTERIEUR
DE LA SECURITE INTERIEURE ET DES LIBERTES LOCALES**

DIRECTION DES LIBERTES PUBLIQUES
ET DES AFFAIRES JURIDIQUES

SOUS-DIRECTION DE LA CIRCULATION
ET DE LA SECURITE ROUTIERES

PARIS, le 25 MAI 2004

BUREAU DE LA SURVEILLANCE DU RESEAU ROUTIER

Réf. à rappeler : FLM/JF LIB/15/ N°
Règlement-type-épreuves cyclistes.doc
Affaire suivie par : François Leclere-Marin

☎ : 01 40 07 24 54
✉ : 01 40 07 60 54

CIRCULAIRE NOR INT/D/04/00063/C

LE MINISTRE DE L'INTERIEUR,
DE LA SECURITE INTERIEURE ET DES LIBERTES LOCALES

A

MESDAMES ET MESSIEURS LES PREFETS
MONSIEUR LE PREFET DE POLICE

OBJET : Règlement type des épreuves cycliste sur la voie publique.

REFER : Loi sur le sport n° 84-610 du 16 Juillet 1984 (art. 17) et décret n° 55-1366 du 18 octobre 1955.

P.J. : Règlement-type des épreuves cyclistes. Fédération Française de Cyclisme (FFC).

Je vous prie de bien vouloir trouver ci-joint le nouveau règlement-type des épreuves cyclistes visé en objet. Ce document, établi par la Fédération Française de Cyclisme (F.F.C.), fédération délégitaire de la discipline concernée est applicable dès la saison 2004.

Je vous rappelle que : « toute épreuve, course ou compétition sportive devant se disputer en totalité ou en partie sur la voie publique, exige pour pouvoir se dérouler, l'obtention préalable par les organisateurs, d'une autorisation administrative délivrée dans les conditions et sous les garanties définies par le présent décret ». (Décret n° 55-1366 du 18 octobre 1955 – art. 1^{er}).

...

Les principales modifications intervenues dans ce nouveau règlement, qui s'impose pour toutes les épreuves cyclistes, y compris celles non organisées par ou sous l'égide de la Fédération Française de Cyclisme sont notamment :

- 1. Le passage de 190 à 200 du nombre maximum de participants sur une épreuve,** sauf en ce qui concerne les « cycloportives » qui peuvent regrouper parfois plusieurs milliers de concurrents.
- 2. Les « cycloportives » sont des compétitions et à ce titre soumises à autorisation et non plus à simple déclaration** (les règles spécifiques sont précisées au point 5.4 du règlement).
- 3. Les dispositions de sécurité de la course, notamment en ce qui concerne l'encadrement médical, sont clairement définies au 4.3 du règlement.** Vous noterez l'abandon dans ce règlement de la notion de « poste de secours », et l'obligation pour les secouristes d'être au minimum titulaires de l'attestation de formation aux premiers secours.
- 4. L'obligation du port du casque pour tous les participants sur toutes les épreuves.**
- 5. La mobilité des signaleurs qui, dans le cas des épreuves en ligne ou par étapes, pourront être véhiculés d'un point à un autre du parcours** (point 6.6 du règlement).

Enfin, je vous rappelle que les manifestations ou randonnées organisées notamment sous le couvert de la Fédération Française de Cyclotourisme, qui excluent la compétition et se déroulent dans le respect stricte du code de la route, ne nécessitent pas a priori la présence de signaleurs. Il vous appartient, notamment lorsque le nombre de participants est très élevé (parfois plusieurs milliers), d'apprécier l'opportunité de déroger à ce principe.

Pour le ministre de l'intérieur et par délégation,
le directeur des libertés publiques et des affaires juridiques

Stéphane FRATACCI



Fédération Française de Cyclisme

Règlement type des épreuves cyclistes sur la voie publique

1. Préambule

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

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

Organiser une épreuve cycliste est une action sérieuse et responsable où tout doit être étudié, reconnu et déterminé minutieusement, tant sur les détails du parcours que sur les aménagements techniques, du départ jusqu'à l'arrivée.

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

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

2. Autorisation administrative

2.1 Délais

Toutes les épreuves cyclistes devront être soumises à autorisation de la part des préfetures, quel que soit le nombre de participants. Chaque demande d'autorisation d'organiser devra être déposée, au moins six semaines avant la date d'organisation, dans le cas d'une épreuve se disputant sur un seul département, trois mois avant la date d'organisation dans le cas d'une épreuve traversant plusieurs départements.

2.2 Parcours

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

2.3 Nombre de participants

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

2.4 Signaleurs

Si l'épreuve bénéficie d'une priorité de passage et conformément aux dispositions :

- du décret n° 92-754 du 3 août 1992,
- de l'arrêté du 26 août 1992,
- de la circulaire ministérielle NOR/INT/D/92/00284/C du 8 octobre 1992,
- de la circulaire ministérielle NOR/INT/D/93/00158/C du 22 juillet 1993,

la présence de signaleurs doit être prévue sur l'ensemble des points stratégiques du parcours et notamment aux endroits où il faut rendre la course prioritaire. Leur emplacement doit être matérialisé sur le descriptif du parcours.

2.5 Priorité de passage

L'autorisation d'organiser n'implique pas d'accorder systématiquement la priorité de passage aux épreuves qui ne bénéficient pas de l'usage privatif de la route.

3. Signalisation et protection du parcours

3.1 Signalisation

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

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

3.2 Protection

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

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

3.3 Obstacles

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

4. Sécurité des compétiteurs et du public

4.1 Affiliation et assurance

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

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

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

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

4.2 Port du casque

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

4.3 Structures de secours

Pour toutes les épreuves, un dispositif prévisionnel de secours proposé par l'organisateur et apprécié par les services compétents doit être mis en place. Les dispositions relatives à cette structure seront fonction de l'importance de la manifestation et de la nature du parcours.

Le tableau ci-dessous précise la nature du dispositif à mettre en place selon la nature de l'épreuve.

Moyens à mettre en place	Nature de l'épreuve		
	Circuit inférieur ou égal à 10 km	Circuit supérieur ou égal à 10 km	Ville à ville ou par étapes
Signaleurs statiques ou à moto aux points stratégiques où il faut rendre l'épreuve prioritaire	OUI	OUI	OUI
Deux secouristes titulaires de l'AFPS (1)	OUI	OUI	OUI
Ambulance	NON	OUI	OUI
Médecin	NON	Joignable et disponible à tout moment	OUI
Dispositif de secours (2)	OUI	OUI	NON

1 : ces deux secouristes doivent être titulaires de l'attestation de formation aux premiers secours.

2 : un local ou un lieu matérialisé (véhicule sanitaire) avec un brancard, des couvertures et des trousse de secours pour assurer les premiers soins, par les deux secouristes, mentionnés ci-dessus.

- **Les dispositions ci-dessus s'appliquent à toutes les formes de compétition se disputant sur la voie publique et notamment les épreuves de cyclo-cross et de VTT. Dans l'hypothèse d'une épreuve disputée dans une enceinte ne relevant pas du domaine public, il convient d'appliquer les mêmes dispositions.**
- **Pour les épreuves cyclosporatives**, deux ambulances doivent être intégrées aux structures de l'épreuve et la présence d'un médecin est obligatoire (2 à partir de 150 participants). Un centre de secours doit pouvoir être joint à tout moment par le (ou les) médecin(s).
- **Dans tous les cas**, l'organisation des secours d'urgence devra être prévue selon les dispositions de la loi n° 86-11 du 6 janvier 1986 et du décret n° 87-1005 du 16 décembre 1987.

L'article 2 du titre II de la loi n° 86-11 du 6 janvier 1986 traite de l'aide médicale urgente. Il précise que *"L'aide médicale urgente a pour objet, en relation notamment avec les dispositifs communaux et départementaux d'organisation des secours, de faire assurer aux malades, blessés et parturientes (femmes qui accouchent), en quelque endroit qu'ils se trouvent, les soins d'urgence appropriés à leur état."*

Le décret n° 87-1005 du 16 décembre 1987 précise dans son article 5 du chapitre I (Mission des unités participant au service d'aide médicale urgente appelées SAMU) : *"Les SAMU peuvent participer à la couverture médicale des grands rassemblements suivant les modalités arrêtées par les autorités de police concernées."*

Compte tenu de la diversité des épreuves cyclistes organisées sur la voie publique et de la difficulté d'établir un principe général en matière de dispositif prévisionnel de secours, la structure à mettre en place doit être adaptée à l'importance de l'épreuve et à la nature du parcours.

5. Circulation

5.1 Dans tous les cas

Lorsqu'une épreuve se déroule sur des voies ouvertes à la circulation publique, le code de la route doit être impérativement respecté par l'ensemble des concurrents et des accompagnateurs.

Les organisateurs doivent mettre à l'avant de la course, une voiture "pilote" qui assurera le rôle d'ouverture de course". Elle sera équipée d'une plaque portant l'inscription très lisible : "Attention course cycliste". Elle circulera plusieurs centaines de mètres à l'avant des coureurs. Ses feux de croisement et de détresse seront allumés. Ce véhicule pourra être équipé d'un gyrophare lorsqu'il précédera un groupe de plus de 10 cyclistes.

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

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

Les véhicules médicalisés et/ou l'ambulance seront placés derrière le groupe le plus important et, une voiture, dite "voiture balai" suivra le dernier concurrent. A l'arrière de ce véhicule, un panneau portant l'inscription très lisible, "Fin de course", indique alors au service d'ordre et au public, la fin du passage (ou la fin de l'épreuve).

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

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

Pour ces épreuves, le dispositif d'accompagnement sera réduit (un véhicule à l'avant et un à l'arrière). Ces épreuves nécessitent néanmoins un dispositif prévisionnel de secours et une liaison entre les différents points stratégiques.

5.3 Courses nocturnes ou semi-nocturnes

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

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

5.4 Epreuves cyclo-sportives

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

6. Dispositions concernant les signaleurs

6.1 Statut

Les signaleurs sont des bénévoles majeurs, titulaires du permis de conduire en cours de validité. Il est en effet indispensable d'avoir une bonne connaissance des règles et de la pratique de la circulation routière pour faire utilement respecter une priorité de passage ou signaler aux autres usagers de la route, une épreuve cycliste. Ils ont mission d'informer les autres usagers de la route de la priorité de passage accordée à l'épreuve.

6.2 Agrément

Il est laissé le soin aux organisateurs de présenter à l'agrément du préfet et sous leur responsabilité, des personnes dont ils se seront assurés qu'elles sont dignes de confiance. Le préfet sera en mesure d'accorder l'agrément au vu de la lettre de présentation datée et signée par les organisateurs, comportant les noms, prénoms, âge, adresse et numéro de permis de conduire des postulants. Le fait de faire figurer les noms de ces personnes sur l'arrêté d'autorisation vaudra agrément.

Les clubs organisateurs auront la possibilité d'établir une liste annuelle de signaleurs potentiels à partir desquelles ils proposeront des signaleurs pour une épreuve précise. Néanmoins, dans la grande majorité des cas, la présentation des signaleurs se fera pour une épreuve déterminée.

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

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

6.3 Equipement

Les signaleurs doivent être identifiables au moyen d'un brassard ou d'une chasuble, marqués "course". Ils doivent être porteurs, individuellement, d'une copie de l'arrêté préfectoral autorisant l'épreuve.

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

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

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

6.4 Rôle

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

Ils ne disposent pas de pouvoirs de police, notamment de pouvoir d'injonction, à l'égard des usagers qui ne respecteraient pas la priorité. Par contre, ils doivent rendre compte au plus tôt et avec le plus de précision possible de tout incident à l'officier de police judiciaire le plus proche, présent sur la course.

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

6.5 Nombre

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

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

6.6 Mobilité

Conformément aux circulaires du Ministre de l'Intérieur du 8 octobre 1992 (NOR/INT/D/92/00284/C) et 22 juillet 1993 (NOR/INT/D/93/00158/C), dans le cas des épreuves en ligne ou par étapes, les signaleurs pourront être véhiculés d'un point à un autre du parcours, après passage des participants, dans des conditions qui permettent d'assurer sans discontinuité la sécurité sur l'ensemble du parcours. Les signaleurs à pied pourront être remplacés par des signaleurs à moto qui se déplaceront au fur et à mesure de la progression de l'épreuve.

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

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