



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.

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 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.

- ✓ **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
	Minoriée	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.

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).

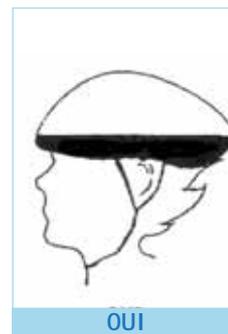
Des conseils à appliquer :

Pour obtenir une protection optimum, le casque doit être :

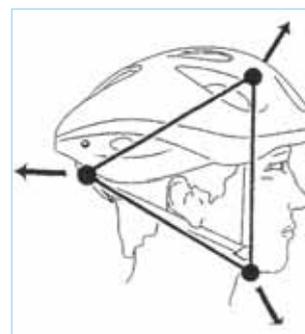
- ✓ acheté neuf,
- ✓ d'un modèle homologué (présence de l'étiquette "C.E."),
- ✓ adapté à la taille de la tête du porteur, il ne doit ni bouger ni comprimer les tempes,
- ✓ porté en l'inclinant légèrement vers l'avant de manière à ce qu'il protège le front, ne portez jamais le casque relevé, découvrant 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 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.



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.



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..)



Les déplacements individuels et en groupe

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.



PARTAGEONS LA ROUTE !

Les déplacements individuels et en groupe



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 VTT :
ses particularités,
ses exigences liées
au milieu

- 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 :

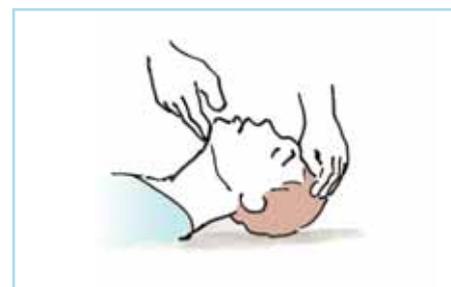
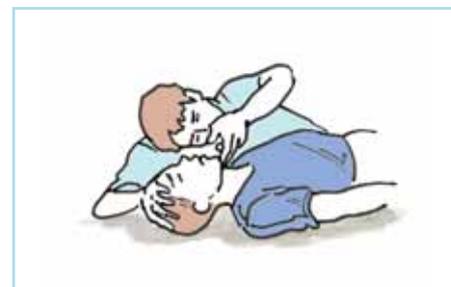
- ✓ Le tourner délicatement sur le côté et le placer en **position latérale de sécurité (PLS)**.
- ✓ Desserrer ou dégrafer ce qui gêne la respiration.
- ✓ Retirer prudemment le casque cycliste (s'il en porte un).
- ✓ Surveiller son état de conscience et sa respiration.
- ✓ Le couvrir.



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.

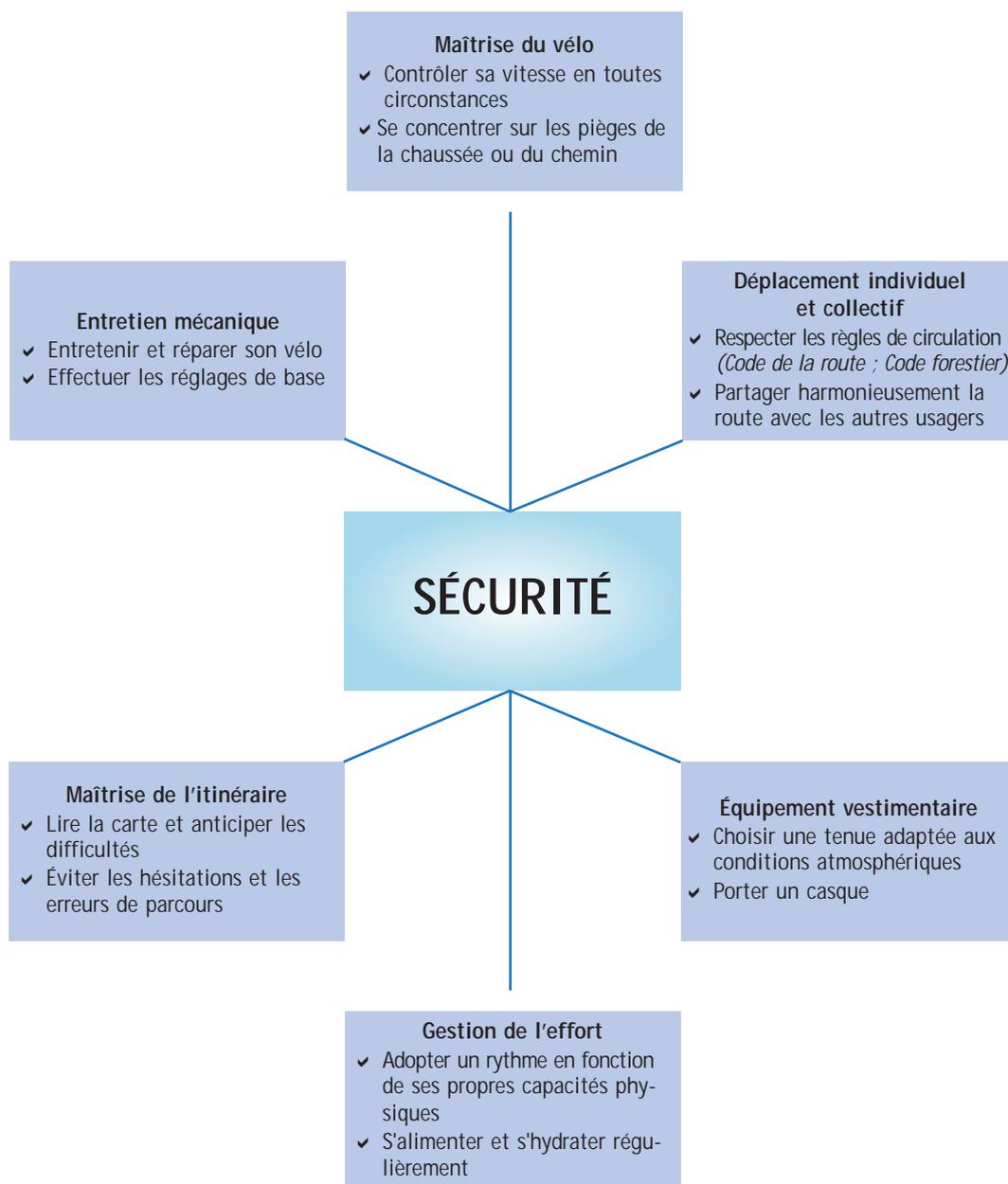
- ▶ **Contrôler de nouveau la respiration :**
 - ✓ Maintenir la tête basculée en arrière et se pencher au-dessus du visage.



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.

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".

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'art 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



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

À NE PAS FAIRE !

