



Fédération Française de Cyclisme

**Règles Techniques et de Sécurité
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, pour les usagers de la route 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 les championnats départementaux, régionaux et nationaux de leurs licenciés en précisant "championnat départemental », « régional » ou « national » suivit de la dénomination de la fédération concernée".

Le règlement particulier des manifestations visées au premier alinéa du préambule respecte les règles techniques et de sécurité énoncées ci-après, lesquelles ne peuvent faire l'objet d'adaptation sur le fondement de l'article L.131-7 du Code du sport.

Il est rappelé qu'aucune adaptation des règles de participation à une manifestation ne doit avoir un impact quelconque sur la sécurité des pratiquants.

2 Déclaration à l'administration

2.1 Délais

Toutes les épreuves cyclistes devront être soumises à déclaration auprès de l'autorité administrative compétente en fonction du parcours (Préfectures ou Mairies, quel que soit le nombre de participants. Chaque déclaration d'organisation devra être déposée, au moins deux mois avant la date d'organisation, dans le cas d'une épreuve se disputant sur un seul département, trois mois avant la date d'organisation dans le cas d'une épreuve traversant plusieurs départements. (Art. 331-10 du Code du Sport)

2.2 Parcours

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

2.3 Déclaration en Mairie ou en Préfecture

Les déclarations des épreuves se déroulant sur le territoire d'une seule commune doivent être adressées auprès de la Mairie.

Dans les autres cas, la déclaration sera à adresser dans la ou les Préfectures concernées par l'itinéraire de l'épreuve.

La déclaration se compose :

- de l'imprimé Cerfa 15827*01 téléchargeable (https://www.formulaires.modernisation.gouv.fr/gf/cerfa_15827.do)
et
- du dossier technique téléchargeable (<https://www.fcc.fr/clubslicenciersorganisateur/>) rubrique « DOCUMENTS POUR DÉCLARER UNE MANIFESTATION CYCLISTE »

2.4 Nombre de participants

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

2.5 Type de Régime

La circulaire interministérielle et le décret NOR : INTD1708130D du 9 août 2017 portant simplification de la police des manifestations sportives définissent les régimes selon lesquels peuvent se dérouler les manifestations sportives déclarées.

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

La pratique de la compétition cycliste sur route nécessitant l'usage de la totalité de la chaussée, les organisateurs solliciteront :

- Soit le régime d'usage exclusif temporaire de la chaussée
- Soit le régime d'usage privatif

Ces dispositions s'appliquent aux compétitions, hors épreuves de masses (cyclo-sportives...). Pour les épreuves de masse, les organisateurs présenteront le dispositif de sécurité mis en place. Un ou plusieurs régimes pourront alors être sollicités.

Il est à noter la différence entre la compétition et l'épreuve de masse :

- compétition : une compétition se déroule sur circuit dont la distance peut être variable ou de ville à ville. La compétition se déroule selon des catégories de niveau ou des catégories d'âge. Lorsque la compétition se déroule par catégorie de niveau, il y a notion de progression. La compétition est inscrite sur le calendrier des compétitions.
- épreuve de masse : une épreuve de masse se déroule de ville à ville et est ouverte à tous, licenciés ou non licenciés, quelle que soit la catégorie de niveau ou d'âge et n'est pas soumise au nombre maximal de 200 participants. Il n'y a pas de notion de progression dans la pratique sportive, pas de système de montée ou de descente de catégorie. . L'épreuve de masse est inscrite sur le calendrier des épreuves de masse.

2.6 Avis de la fédération délégataire

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

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

2.7 Coordonnateur Sécurité

Lors de la déclaration à l'autorité administrative, l'organisateur désignera un coordonnateur sécurité.

3 Signalisation et protection du parcours

3.1 Signalisation

La signalisation du parcours doit être efficace et très lisible pour tous les participants de l'épreuve. Elle doit désigner la direction à prendre, sans ambiguïté et sans qu'elle génère la moindre hésitation de la part des concurrents et suiveurs. Le fléchage et le marquage au sol ou aérien seront effectués 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 devront être teintés 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.

Les changements de direction seront clairement identifiables par la position et le nombre de flèches aériennes, permettant d'améliorer l'anticipation des cyclistes et des suiveurs.

3.2 Protection

Pour assurer la protection de passage dans les carrefours où il faut rendre la course prioritaire, il sera mis en place des moyens humains, et dans certains cas, des moyens matériels, barrières de type K2. Les précisions quant aux signaleurs sont indiquées au paragraphe 6 du présent document.

3.3 Obstacles

L'organisateur doit signaler

- Lors de la réunion avec les directeurs sportifs le cas échéant
- Ou 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, à une distance suffisante, les rétrécissements soudains de la route, les différents obstacles (îlots directionnels, bordures axiales de séparation de voies ...).

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 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

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

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

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

L'organisateur devra prévoir :

> une trousse médicale de premiers secours, à un emplacement défini et connu de toute l'organisation (organisateur, arbitres...). Cette trousse médicale permettra d'apporter les premiers secours en cas d'accident

> 2 secouristes majeurs titulaires du PSC1 affectés uniquement à cette fonction

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

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

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

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

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

Complément :

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

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

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

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

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

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

5 Circulation et échelon course

5.1 Dans tous les cas

La circulaire interministérielle et le décret NOR : INTD1708130D du 9 août 2017 portant simplification de la police des manifestations sportives définissent les régimes selon lesquels peuvent se dérouler les manifestations sportives déclarées.

Les organisateurs doivent mettre à l'avant de la course, un véhicule d'ouverture. Le détail des équipements est présenté dans les paragraphes suivants, de 5.2 à 5.8.

Le véhicule d'ouverture circulera plusieurs centaines de mètres à l'avant des coureurs. Ses feux de croisement seront allumés.

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

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

Les véhicules médicalisés et/ou l'ambulance seront placés derrière le groupe le plus important. Un véhicule de fin de course, suivra le dernier concurrent. Le détail des équipements est présenté dans les paragraphes suivants, de 5.2 à 5.8.

Les différents véhicules seront reliés entre eux avec l'organisateur, le coordonnateur sécurité 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

5.2.1 Circulation sur le circuit :

usage privatif de la chaussée ou usage exclusif temporaire de la chaussée. (Instruction Interministérielle portant simplification réglementaire de l'organisation des épreuves sportives et clarification des conditions d'indemnisation des services d'ordre - NOR : INTA1801862J) D'une manière générale, l'organisateur demandera l'autorisation de privatiser le parcours pour assurer la sécurité des participants et des usagers de la route. Aucun véhicule non accrédité ne peut être présent sur le circuit. Des cisaillements pourront être mis en place par l'organisateur

Pour ces épreuves, le dispositif d'accompagnement sera réduit (un véhicule à l'avant).

Dans le cas exceptionnel où la circulation serait autorisée dans le sens du parcours sur une portion de l'itinéraire, l'organisateur devra mettre en place un véhicule à l'avant et un véhicule

à l'arrière de la course pour permettre aux signaleurs de faire circuler les véhicules après le passage du véhicule de fin de course. Dans ce cas, un moyen de communication entre les signaleurs sera indispensable afin de limiter le nombre de véhicules sur le parcours.

5.3 Courses nocturnes ou semi-nocturnes

5.3.1 Circulation sur le circuit :

usage privatif de la chaussée ou usage exclusif temporaire de la chaussée. (Instruction Interministérielle portant simplification réglementaire de l'organisation des épreuves sportives et clarification des conditions d'indemnisation des services d'ordre - NOR : INTA1801862J)

D'une manière générale, l'organisateur demandera l'autorisation de privatiser le parcours pour assurer la sécurité des participants et des usagers de la route. Aucun véhicule non accrédité ne peut être présent sur le circuit. Des cisaillements pourront être mis en place par l'organisateur.

Pour ces épreuves, le dispositif d'accompagnement sera réduit (un véhicule à l'avant et le cas échéant un à l'arrière).

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 déclaration, en ajoutant à celle-ci un délai minimum de 30 minutes avant et après l'arrivée.

Dans le cas exceptionnel où la circulation serait autorisée dans le sens du parcours sur une portion de l'itinéraire, l'organisateur devra mettre en place un véhicule à l'avant et un véhicule à l'arrière de la course pour permettre aux signaleurs de faire circuler les véhicules après le passage du véhicule de fin de course. Dans ce cas, un moyen de communication entre les signaleurs sera indispensable afin de limiter le nombre de véhicules sur le parcours.

5.4 Courses en ligne

5.4.1 Circulation sur l'itinéraire de la course :

usage privatif de la chaussée ou usage exclusif temporaire de la chaussée

5.4.2 Véhicule d'ouverture

- Rôle :
 - Ouvrir la bulle course
 - Informer les usagers de la route de l'arrivée d'une course cycliste
 - S'assurer de la mise en place des signaleurs à poste fixe
 - Obligatoirement ce véhicule doit avoir un pilote et le coordonnateur sécurité, le coordonnateur sécurité ne pouvant pas être le pilote
 - Prévenir l'organisation de dangers potentiels
- Positionnement
 - Le véhicule est en amont à environ 5 à 10 minutes devant la tête de course (ce délai pouvant varier en fonction du nombre de véhicules à l'échelon course avant, selon les conditions de circulation, selon la topographie du parcours)
- Equipement minimum
 - Panneau « COURSE »
 - Gyrophare orangé et drapeau de forme triangulaire de couleur rouge ou gyrophare rouge pour la voiture ouvreuse (gyrophare conforme à la norme européenne en vigueur)

5.4.3 Véhicule pilote

- Rôle :
 - Signale l'arrivée de la tête de course
 - En fonction de l'écart entre les échappés et le peloton, ce véhicule pourrait sécuriser le peloton sous les ordres du coordinateur sécurité. Dans ce cas, le rôle de « pilote » devant les échappés est assuré par une moto
- Positionnement

- Le véhicule peut être entre 300 m devant la tête de course et 3 minutes selon le nombre de véhicules positionnés entre la voiture pilote et la tête de course
- Equipement
 - Gyrophare orangé et drapeau de forme triangulaire de couleur rouge ou gyrophare rouge

5.4.4 Véhicule fin de course

- Rôle :
 - Fermer la bulle course
 - Empêcher le dépassement des véhicules non accrédités
 - Informer les usagers de la route de la fin d'une course cycliste
 - Indiquer aux signaleurs à poste fixe que la course est terminée
- Positionnement
 - Le véhicule est situé à l'arrière de la course, derrière le dernier véhicule de l'échelon course ou derrière le dernier coureur en cas de coureurs attardés
 - Le véhicule circule à droite
- Equipement
 - Panneau « FIN DE COURSE »
 - Gyrophare orangé et drapeau de forme triangulaire de couleur verte ou gyrophare vert (gyrophare conforme à la norme européenne en vigueur)

L'information de fin de course est à l'avant et à l'arrière du véhicule. Si possible mettre un panneau d'interdiction de doubler.

5.4.5 Motos d'ouverture

- Rôle :
 - Neutraliser la circulation dans le sens inverse de la course
 - Neutraliser la circulation dans le sens de la course si un véhicule non accrédité entre dans la bulle course
- Positionnement
 - ⊖ Située derrière le véhicule d'ouverture
 - ⊖ Circule en renfort du véhicule d'ouverture
- Equipement
 - Tenue ou gilet de haute visibilité
 - sifflet
 - La moto ne doit pas rouler en feu de détresse
 - La moto est équipée d'un panneau ou autocollant « sécurité » positionné à l'avant de la moto
 - La moto pourra être équipée de feux de pénétration de couleur rouge

5.4.6 Motos de tête de groupe

- Rôle :
 - Neutraliser la circulation dans le sens inverse de la course
 - Neutraliser la circulation dans le sens de la course si un véhicule non accrédité entre dans la bulle course
 - Préciser l'arrivée imminente de coureurs
- Positionnement
 - Au contact des 1^{er} coureurs de la course ou des différents groupes
- Equipement
 - Tenue ou gilet de haute visibilité

- La moto ne doit pas rouler en feu de détresse
- La moto est équipée d'un panneau ou autocollant « sécurité » positionné à l'avant de la moto
- La moto pourra être équipée de feux de pénétration de couleur rouge

5.4.7 Motos de fin de course (le cas échéant)

L'organisateur pourra mettre en place une moto « fin de course » en complément du véhicule de fin de course

- Rôle :
 - Dans le cas où l'organisateur met en place une moto ...
 - Empêcher les véhicules non accrédités d'effectuer une manœuvre de dépassement
 - Venir en complément du véhicule fin de course pour indiquer la fin de la bulle de course
- Positionnement
 - A l'arrière de la course au niveau du véhicule « fin de course »
- Equipement
 - Tenue ou gilet de haute visibilité
 - sifflet
 - La moto doit rouler en feu de détresse
 - La moto est équipée d'un panneau ou autocollant « sécurité » positionné à l'avant de la moto
 - La moto pourra être équipée de feux de pénétration de couleur verte

5.4.8 Motos sécurité

- Rôle :
 - Neutraliser la circulation dans le sens inverse de la course
 - Neutraliser la circulation dans le sens de la course si un véhicule non accrédité entre dans la bulle course
 - Venir en appui ou en complément des signaleurs à poste fixe
- Positionnement
 - Dans la bulle course
- Equipement
 - Tenue ou gilet de haute visibilité
 - sifflet
 - La moto ne doit pas rouler en feu de détresse
 - La moto est équipée d'un panneau ou autocollant « sécurité » positionné à l'avant de la moto
 - La moto pourra être équipée de feux de pénétration de couleur rouge

5.4.9 Motos drapeaux jaunes et drapeaux jaunes à poste fixe (réglementation sportive)

- Rôle :
 - Signaler aux coureurs et aux véhicules suiveurs les dangers sur la voie publique
 - Indiquer la proximité du danger par la présence du motard
 - Indiquer le sens de circulation ou la trajectoire par lequel le danger doit être évité, à l'aide d'un drapeau triangulaire jaune
- Positionnement :

- A poste fixe en fonction de la longueur du circuit pour signaler les dangers statiques
- Circule en amont de la course pour s'arrêter au niveau des dangers.
- Repart après le passage des coureurs et des véhicules suiveurs
- Equipement :
 - sifflet
 - La moto ne doit pas rouler en feu de détresse
 - La moto ne devra pas utiliser de feux de pénétration
 - La moto est équipée d'un panneau ou autocollant « sécurité » positionné à l'avant de la moto
 - Pour le motard : Drapeau jaune de forme triangulaire et sifflet.

5.4.10 Motos techniques (arbitres, presse, ravitaillement, dépannage, régulateur, ardoisier, info ...) (le cas échéant)

- Positionnement :
 - Dans la bulle
- Equipement :
 - La moto ne doit pas rouler en feu de détresse
 - La moto ne devra pas utiliser de feux de pénétration
 - La moto est équipée d'un panneau ou autocollant « précisant la fonction » positionné à l'avant de la moto

5.4.11 Véhicules invités, presse et autres fonctions...(le cas échéant)

- Positionnement :
 - Ces véhicules circulent sur l'ensemble de l'échelon course en fonction de la réglementation sportive et des missions de chacun.
- Equipement :
 - Accréditation avec fonction du véhicule visible de l'avant et de l'arrière

Nota : Attention pas de voiture non accrédité entre les échappés et le peloton dans les 2 sens

5.5 Course sur un circuit inférieur à 12 km

5.5.1 Circulation sur le circuit :

usage privatif de la chaussée ou usage exclusif temporaire de la chaussée

Nota : sur un circuit il n'y a pas de notion de bulle course, au vu de l'effet répétitif d'un circuit. Il s'agit ici d'interdire la circulation dans le sens inverse de la course pendant toute la durée de l'épreuve. La circulation est complètement interdite à tout véhicule dans le sens inverse du circuit. La circulation peut être ouverte dans le sens de la course, après le passage de chaque peloton le cas échéant. En cas de départ de plusieurs pelotons (catégories ou autres...), l'organisateur prévoit un véhicule devant chaque peloton afin de matérialiser l'arrivée du nouveau peloton. Il n'y aura qu'un seul véhicule fin de course. La sécurisation du circuit est assurée par des signaleurs à poste fixe.

5.5.2 Véhicule « début de course »

- Rôle
 - Ouvrir la course
 - Informer les usagers de la route de l'arrivée d'une course cycliste
 - S'assurer de la mise en place toujours effective des signaleurs à poste fixe
 - Prévenir l'organisation de dangers potentiels
- Positionnement

- Le véhicule est en amont entre 300 et 500 mètres devant la tête de course (ce délai pouvant varier en fonction du nombre de véhicules à l'échelon course avant, selon les conditions de circulation, selon la topographie du parcours)
- Equipement
 - Panneau « COURSE »
 - Un gyrophare de couleur orangée et drapeaux rouge ou gyrophare de couleur rouge (gyrophare conforme à la norme européenne en vigueur)

5.5.3 Véhicules invités, presse...(le cas échéant)

- Positionnement
 - Ces véhicules circulent sur l'ensemble de l'échelon course en fonction de la réglementation sportive et des missions de chacun.

5.5.4 Motos sécurité (le cas échéant)

- Rôle :
 - Neutralise la circulation dans le sens de la course si un véhicule non accrédité entre dans l'échelon course
 - Vient en appui ou en complément des signaleurs à poste fixe
- Positionnement
 - Dans l'échelon course
- Equipement
 - Tenue ou gilet de haute visibilité
 - sifflet
 - La moto ne doit pas rouler en feu de détresse
 - La moto est équipée d'un panneau ou autocollant « sécurité » positionné à l'avant de la moto
 - La moto pourra être équipée de feux de pénétration de couleur rouge

5.5.5 Motos drapeaux jaunes et drapeaux jaunes à poste fixe (réglementation sportive) (le cas échéant)

- Rôle :
 - Signaler aux coureurs et aux véhicules suiveurs les dangers sur la voie publique
 - Indiquer la position du danger par la présence du motard
 - Indiquer le sens par lequel le danger doit être évité, à l'aide d'un drapeau triangulaire jaune
- Positionnement :
 - A poste fixe en fonction de la longueur du circuit pour signaler les dangers statiques
 - Circule en amont de la course pour s'arrêter au niveau des dangers.
 - Repart après le passage des coureurs et des véhicules suiveurs
- Equipement :
 - Tenue ou gilet de haute visibilité
 - sifflet
 - Drapeau jaune de forme triangulaire.

5.5.6 Véhicule fin de course

- Rôle :
 - Fermer la course
 - Empêcher le dépassement des véhicules non accrédités
 - Informer les usagers de la route de la fin d'une course cycliste

- Indiquer aux signaleurs la fin de l'échelon course à chaque tour et la fin de course dans le dernier tour pour leur permettre la réouverture définitive de la circulation.
- Positionnement
 - Le véhicule est situé à l'arrière de la course, derrière le dernier véhicule de la course ou derrière le dernier coureur en cas de coureurs attardés
- Equipement
 - Panneau « fin de course » + gyrophare de couleur orangée et drapeau de forme triangulaire de couleur verte ou gyrophare vert

5.6 Course sur un circuit supérieur à 12 km

5.6.1 Circulation sur le circuit :

L'organisateur présentera le dispositif de sécurité qu'il souhaite mettre en place sur son épreuve :

- Soit une bulle course « circuit » telle que définie en 5.5
- Soit une bulle course « ville à ville » telle que définie en 5.4

5.7 Contre la Montre

5.7.1 Circulation sur le circuit :

usage privatif ou usage exclusif temporaire de la chaussée

Nota : la circulation est interdite dans le sens inverse de la course, entre le 1^{er} coureur et le dernier coureur. Des cisaillements seront à prévoir par l'organisateur. Si sur une portion de l'itinéraire, la circulation ne pouvait pas être interdite en sens inverse, alors la mise en place de séparateurs de voie serait nécessaire afin de garantir une voie de circulation privative pour le contre la montre.

Afin de garantir la sécurité des participants et l'équité sportive, l'organisateur s'efforcera de tracer un itinéraire permettant de couper la circulation dans les 2 sens et permettre ainsi de privatiser la route pour l'épreuve de contre la montre. En cas d'impossibilité de couper la circulation dans le sens de la course, l'organisateur devra s'assurer que les coureurs ne se fassent pas doubler par les véhicules qui circuleront sur l'itinéraire. De Même, le dispositif de sécurité devra permettre d'arrêter les véhicules si un coureur venait à en doubler un autre. Le véhicule devant le coureur faisant office de véhicule « pilote » et le véhicule à l'arrière faisant office de véhicule de fin de bulle provisoire.

5.7.2 Véhicule « début de course »

Devant le 1^{er} coureur

5.7.3 Véhicule fin de course

Derrière le dernier coureur

5.8 Epreuves de masse, cyclo-sportives

5.8.1 Circulation sur le circuit :

L'organisateur présentera le dispositif de sécurité ainsi que le ou les régimes de circulation par lesquels l'épreuve se déroulera :

- Respect du code de la route
- Priorité de passage
- Usage exclusif temporaire de la chaussée
- Usage privatif de la chaussée

Nota : un ou plusieurs régimes pourront être sélectionnés pour les épreuves de masse.

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 par le véhicule fin de course (entre 18 et 22 km/h, selon le profil et la distance). Les

participants dépassés par le véhicule sont automatiquement mis hors épreuve par retrait du dossard ou de la plaque d'identification.

L'organisateur présentera le dispositif de sécurité mis en place en fonction du ou des régimes de circulation

6 Dispositions concernant les signaleurs

6.1 Rôle des signaleurs

(Conformément à la circulaire interministérielle)

Les signaleurs, sous l'autorité de la personne désignée par l'organisateur comme coordonnateur de la mise en œuvre des mesures de sécurité, peuvent être conduits à inviter les usagers de la route à la prudence, à stationner ponctuellement sur le bas-côté de la route ou sur un emplacement sécurisé. Ils peuvent être amenés, le cas échéant, à signaler l'obligation d'arrêt momentané de la circulation imposé par le code de la route.

Les signaleurs facilitent ainsi le déroulement des épreuves, dans le cadre de la priorité de passage et de l'usage exclusif temporaire de la chaussée et de l'usage privatif de la chaussée. Ils peuvent être fixes ou mobiles.

Le recours aux signaleurs mobiles, notamment à motocyclette, a vocation à se développer, en particulier lors des manifestations sportives dont l'itinéraire est particulièrement long.

Les signaleurs mobiles peuvent ainsi couvrir progressivement le parcours, au fur et à mesure de l'avancée des coureurs et en anticipant leurs passages (c'est notamment le cas pour les courses cyclistes en ligne ou par étapes).

Dans le cas de ces épreuves en ligne ou par étapes, outre les signaleurs mobiles à motocyclette, les signaleurs fixes pourront être véhiculés d'un point à l'autre, après le passage des participants, dans des conditions qui permettront d'assurer, sans discontinuité, la sécurité sur l'ensemble du parcours. Une formation minimale aux fonctions qu'ils sont appelés à remplir, au profit des signaleurs les moins expérimentés, pourra être envisagée par la Fédération Française de Cyclisme, voire les organisateurs.

6.2 Agrément

(Conformément à la circulaire interministérielle)

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 remplissent les conditions réglementaires. Le code de la route fait ainsi obligation aux signaleurs d'être majeurs et titulaires du permis de conduire. 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, un usage exclusif de la chaussée, un usage privatif de la chaussée ou signaler aux autres usagers de la route une épreuve sportive.

Les signaleurs à motocyclette devront être titulaires, à cet égard, du permis correspondant à la catégorie du véhicule conduit (permis A1, A2 ou A).

Au vu de la demande d'agrément datée et signée par les organisateurs, comportant les noms, prénoms, date et lieu de naissance, adresse et numéro de permis de conduire des postulants, l'autorité administrative acceptera ou non les candidatures en question, notamment après consultation, le cas échéant, du Fichier national du permis de conduire (FNPC).

Les organisateurs pourront établir des listes de signaleurs potentiels, à partir desquelles ils proposeront des noms pour une épreuve précise. En effet, la présentation des signaleurs doit être effectuée pour chaque épreuve déterminée.

Aucune obligation réglementaire n'est prévue pour le délai de dépôt des noms de signaleurs.

Toutefois, un délai de trois semaines avant l'épreuve semble raisonnable, afin de vous permettre de prendre l'acte d'agrément.

6.3 Principe général de mise en place de signaleurs

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

Leur emplacement doit être matérialisé sur le descriptif du parcours.

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

Moyens à mettre en place	Nature de l'épreuve			
	Circuit inférieur ou égal à 12 km	Circuit supérieur à 12 km	Contre La Montre ou Epreuve Chronométrée	Ville à ville ou par étapes
Strict respect du code de la route (hors compétitions)				
Signaleurs à Poste Fixe	Ce dispositif ne s'applique pas au régime de compétition			
	OUI aux carrefours les plus dangereux - pour rappeler les règles de respect du code de la route aux participants			
Priorité de Passage (hors compétitions)				
Signaleurs à Poste Fixe	Ce dispositif ne s'applique pas au régime de compétition			
	OUI pour assurer la sécurité des compétiteurs et des usagers de la route			
Signaleurs Mobiles Notamment à motocyclette	Ce dispositif ne s'applique pas au régime de compétition			
	Les motards pourront, dans la mesure du possible, aider momentanément les signaleurs poste fixe dans l'exercice de leur mission			
Usage exclusif temporaire de la chaussée				
Signaleurs Poste Fixe	OUI pour assurer la sécurité des compétiteurs et des usagers de la route	OUI pour assurer la sécurité des compétiteurs et des usagers de la route	OUI pour assurer la sécurité des compétiteurs et des usagers de la route	OUI pour assurer la sécurité des compétiteurs et des usagers de la route
Signaleurs Mobiles Notamment à motocyclette	Les motards pourront, dans la mesure du possible, aider momentanément les signaleurs à poste fixe dans l'exercice de leur mission	Les motards pourront, dans la mesure du possible, aider momentanément les signaleurs à poste fixe dans l'exercice de leur mission	NON	Les motards pourront, dans la mesure du possible, aider momentanément les signaleurs à poste fixe dans l'exercice de leur mission
Usage privatif				
Signaleurs à Poste Fixe	OUI pour assurer la sécurité des compétiteurs et des usagers de la route en compléments des forces de l'ordre	OUI pour assurer la sécurité des compétiteurs et des usagers de la route en compléments des forces de l'ordre	OUI pour assurer la sécurité des compétiteurs et des usagers de la route en compléments des forces de l'ordre	OUI pour assurer la sécurité des compétiteurs et des usagers de la route en compléments des forces de l'ordre
Signaleurs Mobiles Notamment à motocyclette	Les motards pourront, dans la mesure du possible, aider momentanément les signaleurs à poste fixe dans l'exercice de leur mission	Les motards pourront, dans la mesure du possible, aider momentanément les signaleurs à poste fixe dans l'exercice de leur mission	NON	Les motards pourront, dans la mesure du possible, aider momentanément les signaleurs à poste fixe dans l'exercice de leur mission

6.4 Equipement

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

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

« Les signaleurs à motocyclette peuvent régler manuellement la circulation sans disposer d'un panneau K10 dès lors qu'ils portent un casque de type homologué et un gilet de haute visibilité mentionné à l'article R. 416-19 du code de la route. Pour ce faire, les signaleurs utilisent les gestes règlementaires nécessaires à l'arrêt et à la remise en circulation des véhicules. » tel que défini dans l'Arrêté du 24 novembre 2017 relatif aux manifestations sportives sur une voie publique ou ouverte à la circulation publique ne comportant pas de véhicules terrestres à moteur

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

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

6.5 Nombre

(Conformément à la circulaire)

Il appartient à l'organisateur d'indiquer à l'autorité administrative le nombre de signaleurs nécessaires au bon déroulement de la manifestation sportive. L'autorité administrative pourra, le cas échéant, proposer une modification de ce nombre, dans le cadre du pouvoir prescriptif.

Ce nombre, doit demeurer raisonnable, tout en étant adapté à la sécurité des épreuves.

6.6 Mobilité

(Conformément à la circulaire), 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.