

LE SÉCURITÉ

FIN



Sommaire

Réf. sec-A0010-00-U	La sécurité dans sa globalité	03
---------------------	--------------------------------------	----

LES DÉLÉGUÉS SÉCURITÉ

Réf. sec-A0018-00-U	Organisation de la filière sécurité	04
Réf. sec-A0022-00-U	Le délégué sécurité club	05
Réf. sec-A0021-00-U	Le délégué sécurité départemental	07
Réf. sec-A0020-00-U	Le délégué sécurité de ligue	08
Réf. sec-A0019-00-U	La commission nationale de sécurité	09

LE CYCLOTOURISTE : SON VÉLO, SES ACCESSOIRES, SON ÉQUIPEMENT VESTIMENTAIRE

Réf. sec-A0014-00-U	Bien choisir son vélo	10
Réf. reg-A0001-00-U	L'équipement réglementaire du vélo	11
Réf. reg-A0002-00-U	Les accessoires du vélo	13
Réf. sec-A0001-00-U	Les équipements vestimentaires	15
Réf. sec-A0015-00-U	L'entretien courant	18

LA MAÎTRISE DU VÉLO, DE L'ENVIRONNEMENT, L'INFRASTRUCTURE, L'ITINÉRAIRE

Réf. sec-A0012-00-U	La maîtrise du vélo	19
Réf. env-A0001-00-U	Le cycliste et son environnement	20
Réf. sec-A0005-00-U	Le cyclotouriste et les infrastructures routières	21
Réf. sec-A0016-00-U	La maîtrise de l'itinéraire	25

DÉPLACEMENTS INDIVIDUELS OU COLLECTIFS

Réf. sec-A0003-00-U	La charte des déplacements à vélo	27
Réf. sec-A0004-00-U	Rouler en sécurité	28
Réf. sec-A0006-00-U	La gestuelle et le verbal	31
Réf. sec-A0002-00-U	Champs de vision comparés	34
Réf. sec-A0007-00-U	Partageons la route	36

Réf. reg-A0009-00-U	Règlementation VTT	38
Réf. sec-A0008-00-U	Conseils et charte du vététiste	40

SANTÉ / ACCIDENT

Réf. sec-A0013-00-U	Les premiers gestes à faire en cas d'accident	42
Réf. sec-A0009-00-U	Premiers secours : les gestes qui sauvent	43
Réf. sec-A0017-00-U	Gestion de l'effort	44

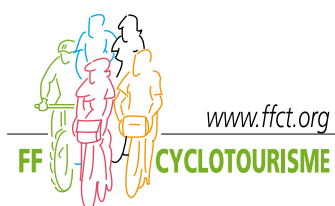
LES ASSURANCES

Réf. ass-A0001-00-U	Obligations liées aux activités sportives	46
Réf. ass-A0002-00-U	L'assurance fédérale	47

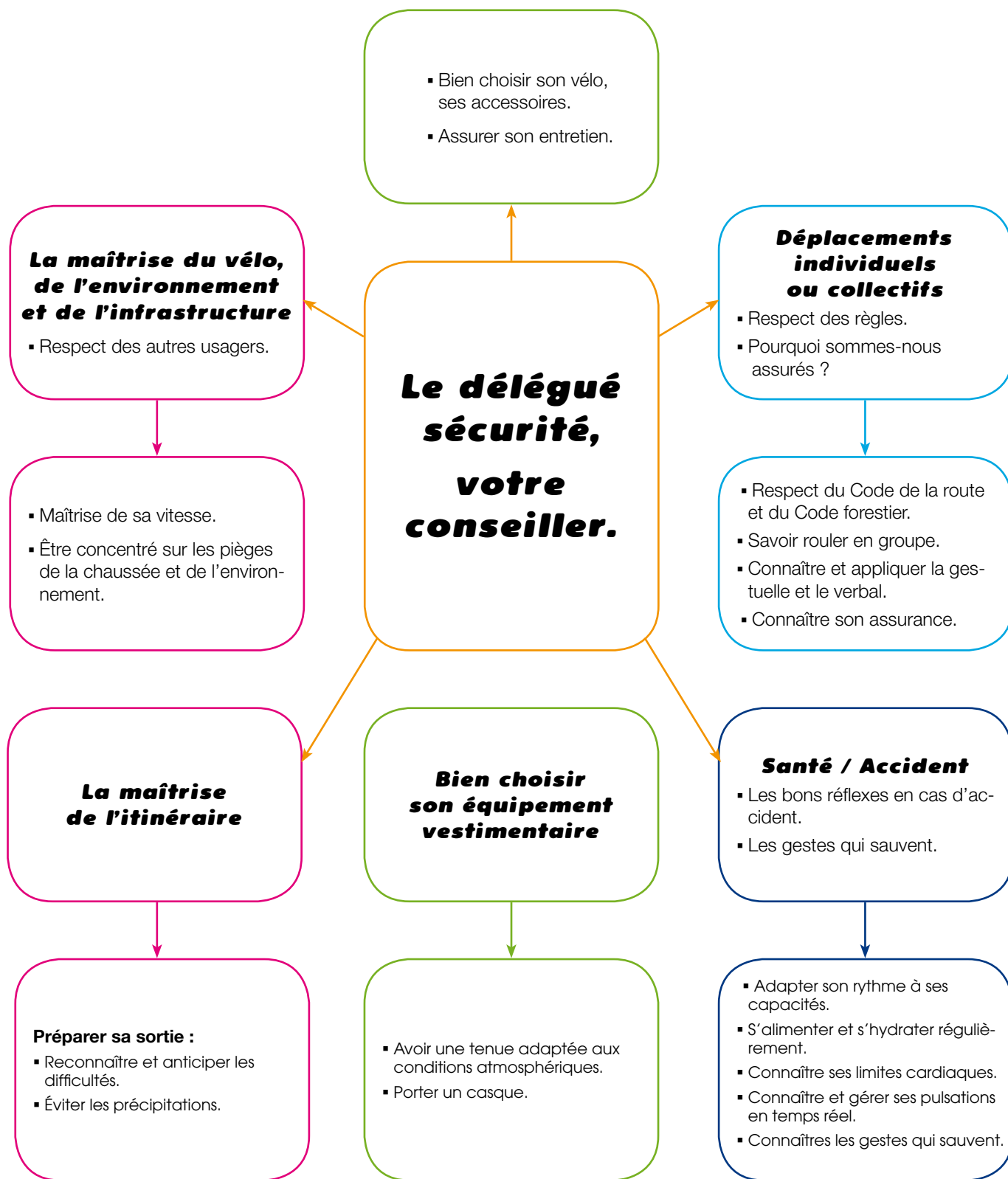
LA RÈGLEMENTATION

Réf. reg-A0003-00-U	Code civil	48
Réf. reg-A0004-00-U	Code pénal	49
Réf. reg-A0005-00-U	Code de la route	51

Réf. reg-A0006-00-U	Manifestations sur la voie publique	58
Réf. reg-A0007-00-U	Le fléchage	59
Réf. obj-A0001-00-U	Les actions de la FFCT	60



L'Unité de sécurité est une édition de la commission nationale de Sécurité.
Édition de décembre 2014.



Organisation de la filière sécurité

sec-A0018-00-U

Clubs

Le comité directeur fédéral a voté à l'unanimité le 17/06/1990 la proposition de faire figurer sur les documents d'affiliation et de réaffiliation club les coordonnées du 4^e personnage officiel du club : le **délégué sécurité club**.

Il travaille en étroite collaboration avec le président et son bureau. Le délégué sécurité départemental lui apporte son soutien.

Lien entre les licenciés et les problèmes relatifs à leur sécurité dans sa globalité (comportements, assurances, infrastructures, accidents, organisations) le délégué sécurité club est le personnage incontournable et indispensable pour mettre en oeuvre les consignes émises par le président du club et les structures fédérales.

Sans lui et sans le soutien de son président, rien ne serait possible dans le domaine de la sécurité.

Comités départementaux

▪ Délégués sécurité départementaux

Ils travaillent en ligne directe avec les présidents départementaux, le délégué sécurité régional et l'ensemble des délégués sécurité club de leur département.

Liges

▪ Délégués sécurité régionaux

Ils travaillent en ligne directe avec les présidents de ligue, la commission nationale de Sécurité et les délégués sécurité départementaux.

Fédération

▪ La commission nationale de Sécurité

Elle est composée de cinq membres avec à sa tête un élu fédéral issu du comité directeur de la Fédération. Des suppléants peuvent compléter l'équipe.

Nota

Historique ► Délégués sécurité club

Dès 1981, les commissions régionales de sécurité des ligues de Bretagne et de l'Orléanais proposent en même temps et sans concertation un palliatif dans la circulation de l'information sur la sécurité avec la désignation de correspondants sécurité club et de délégués départementaux sécurité.

Une reconnaissance officielle : depuis 1984 cette structuration est étendue à l'ensemble de la Fédération.

Le délégué sécurité club

sec-A0022-00-U

Profil

Diplomate et pédagogue, il sensibilise les cyclotouristes grâce à des actions d'information et de formation. C'est un homme de terrain qui doit être désireux de communiquer. S'il n'a pas suivi de formation, il va se former progressivement à la sécurité par la pratique en ayant un regard différent et responsable sur les comportements et l'infrastructure. Il trouvera la plupart des réponses à ses questions dans les ouvrages élaborés par la commission nationale de Sécurité ou en entrant en relation avec son délégué sécurité départemental. L'Unité sécurité est son document de référence qu'il doit connaître parfaitement. Il intervient auprès des licenciés en étroite collaboration avec son président de club.

Rôle

- Il donne les consignes.
- Il informe, renseigne, avise, se documente, oriente, explique...
- Il agit **AVANT** ► Prévention.
 - Il rappelle le respect de la réglementation.
- Il agit **PENDANT** ► Sur le terrain
 - Il rectifie les positions, les allures, le comportement.
- Il agit **APRÈS** ► Analyse des actions.
 - Il identifie la cause des problèmes.
 - Il s'attache à empêcher le renouvellement des erreurs par diverses actions.
 - Il prévoit des solutions adaptées.
- Il apporte son aide aux victimes.

En bref :

- Il veille sans cesse à l'application des consignes de sécurité lors de manifestations, de randonnées ou de sorties clubs.
- Il rappelle les règles élémentaires du Code de la route avec diplomatie, il essaye de les faire respecter en toutes circonstances.
- Lors des assemblées générales ou réunions diverses il rappelle les consignes en cas d'accident et apporte son aide aux victimes.
- **C'est un auxiliaire précieux pour le président de son club, il l'épaule dans le domaine de la sécurité (établissement des parcours, le fléchage, la signalisation et les consignes de sécurité).**
- **Il s'appuie et s'informe auprès du délégué sécurité départemental.**
- En cas d'accident dont il a connaissance, en lien avec le licencié (ou le non licencié) accidenté il peut aider à la rédaction de la fiche et de la déclaration d'accident, à leurs transmissions (juridiquement la déclaration doit être faite par l'intéressé) et en accord avec le président du club.
- **Il entretient des relations avec les élus locaux, et les services de voirie.**
- Il signale les imperfections de la chaussée lorsqu'il en a connaissance (aux services de la voirie locale s'il s'agit d'une voie communale ou au délégué sécurité départemental s'il s'agit d'une voie départementale : hors agglomération).
- Il se documente et détient le dossier assurance club.

Moyens d'aide à la décision

- L'Unité sécurité.
- La Charte cyclable.
- Le Mémoire sécurité.
- Les fiches sécurité.
- Le site Internet de la Fédération française de cyclotourisme : www.ffct.org
Espace Fédéral / Identifiants / Gestion-Documentaire / Les commissions fédérales / La commission sécurité /... sur lequel il peut retrouver tous les documents émis par la commission nationale de Sécurité.
- Les articles de la revue Cyclotourisme.
- Les statistiques accidents (quelle que soit la source) et les fiches accidents.
- Les élus, la presse.
- Ses propres constatations.

Interlocuteurs

- Son président de club.
- Le délégué sécurité départemental.
- Les licenciés.
- Les élus communaux et les services techniques des communes.
- Les élus, la presse.
- Les associations locales de défense des cyclistes.

Responsabilité

En aucun cas, sa responsabilité personnelle n'est, et ne sera, mise en cause lors d'un litige ou d'un accident dans le cadre de sa fonction, sauf s'il est lui-même auteur ou victime d'un accident.

Il se doit néanmoins, sous la responsabilité de son président de club, de respecter les textes légaux et directives fédérales mis à sa disposition.

Sa responsabilité générale reste morale en fonction de la mission qu'il a bien voulu entreprendre en sa qualité de délégué sécurité de son club.

Engagement personnel

Lorsque cela est possible, s'investir dans des commissions extra-municipales dans le cadre de la sécurité-circulation, voirie, scolaire, etc...

Nota

Il assume son rôle comme dans tous les domaines concernant la sécurité. Il adapte sa tâche et ses missions en fonction de sa disponibilité et de ses connaissances.

Dans tous les cas, son rôle est primordial dans les clubs, même s'il se limite dans un premier temps, qu'à informer.

Grâce à sa connaissance des textes administratifs et son expérience, il est d'une aide précieuse pour la Fédération, son comité départemental, son club, les licenciés.

C'est le maillon indispensable pour faire progresser la sécurité dans la pratique du cyclotourisme.

Homme de terrain, il agit directement sur les comportements et l'infrastructure locale et peut par ses conseils répétés réduire l'accidentologie des licenciés de son club.

Le délégué sécurité départemental

sec-A0021-00-U

Le délégué sécurité départemental est au comité départemental ce que le délégué sécurité club est au club. En relation avec le président du comité départemental, il intervient dans tous les domaines touchant à la sécurité des cyclotouristes et des cyclistes.

- La sécurité routière.
- La réglementation.
- Les assurances.
- L'environnement.

Rôle

En accord avec le président du comité départemental, il est le décideur des objectifs sécurité départementaux.

Il tient compte :

- des propositions nationales et régionales,
- des actions définies d'après les fiches accidents et des objectifs propres à la politique sécuritaire du département.

Il est chargé :

- de la transmission des informations reçues par le délégué régional,
- de l'exploitation des fiches accidents,
- de la prise de décision et de l'information aux clubs.

Il anime :

- des réunions d'information ou de formation sécurité au niveau des clubs ou du comité départemental,
- la commission Sécurité départementale et rend compte de son activité dans le cadre de l'assemblée générale de son comité départemental ; il propose de nouvelles orientations pour l'année à venir,

- il intervient dans le cadre de l'aide aux victimes,
- il s'informe de l'état de santé des accidentés.

Moyens d'aide à la décision

- L'Unité sécurité.
- La Charte cyclable.
- Le Mémoire sécurité.
- Les fiches sécurité.
- Le site Internet de la Fédération française de cyclotourisme : www.ffct.org
Espace Fédéral / Identifiants / Gestion- Documentaire / Les commissions fédérales / La commission sécurité /...
- Les articles de la revue Cyclotourisme.
- Les statistiques accidents (quelle que soit la source) et les fiches accidents.
- Il peut s'appuyer sur les coordonnateurs de zone, le délégué sécurité ligue, son président départemental et les présidents des clubs de son comité départemental).

Il est le relais départemental avec :

- la préfecture et les sous-préfectures,
- la direction départementale du ministère de la Ville, de la Jeunesse et des Sports,
- les services techniques ou de la subdivision locale de la Direction départementale de l'équipement,
- les services techniques des conseils départementaux,
- les associations de défense des cyclistes,
- les élus, la presse,

Engagement personnel

Lorsque cela est possible :

- devenir membre de la commission départementale de Sécurité routière de la préfecture.
- participer aux nouveaux programmes de sécurité routière — Enquêtes " Comprendre pour agir " et " Agir pour la sécurité routière " (ex : programme *Réagir*) en qualité d'intervenant départemental de sécurité routière, et participer à la préparation des Plans départementaux d'action de sécurité routière (PDASR).
- s'investir dans des commissions extra-municipales dans le cadre de la sécurité-circulation, voirie, scolaire, etc.

Le délégué sécurité de ligue

sec-A0020-00-U

Rôle

- Il est en relation directe avec le président de la ligue.
- **Il coordonne les actions de sécurité au niveau de la ligue.**
- Il assure et coordonne le recensement annuel des délégués sécurité départementaux et clubs de sa ligue.
- Il est le conseiller des délégués sécurité départementaux.
- **Il diffuse les informations et directives émanant de la commission nationale de Sécurité.**
- Il intervient auprès des services administratifs.
- **Il préside la commission Sécurité ligue (composée des délégués sécurité départementaux).**
- **Il remonte à la commission nationale de Sécurité les informations qu'il juge nécessaires**, et transmet en fin d'année un rapport sur les activités sécurité menées au sein de la ligue.

Moyens

- L'Unité sécurité.
- La Charte cyclable.
- Le Mémoire sécurité.
- Les fiches sécurité.
- Le site Internet de la Fédération française de cyclotourisme : www.ffct.org
Espace Fédéral / Identifiants / Gestion-Documentaire / Les commissions fédérales / La commission sécurité /... sur lequel il peut retrouver tous les documents émis par la commission nationale de Sécurité.
- Les articles de la revue Cyclotourisme.
- Les statistiques accidents (quelle que soit la source) et les fiches accidents.
- Il peut s'appuyer sur les coordonnateurs de zone et les délégués sécurité départementaux, son président de ligue, les présidents des comités départementaux et des clubs de sa ligue.

Il est le relais régional avec :

- les préfectures et les sous-préfectures,
- la direction régionale de la cohésion sociale, de la Jeunesse et des Sports (DRCSJS),
- la direction régionale des routes,
- les élus communaux et les services techniques des communes,
- les services techniques des Conseils généraux,
- les associations de défense des cyclistes,
- les élus, la presse.

La commission nationale de sécurité

sec-A0019-00-U

La commission agit en collaboration avec le responsable des assurances et de la réglementation. Elle pilote des groupes de travail basés sur la prévention, l'information et la formation, sur les principaux axes d'actions qui sont :

- la sécurité routière,
- le respect de l'environnement,
- la réglementation de nos organisations,
- les assurances et le suivi des actions correctives (fiches accidents et statistiques),
- partenariat dans l'obtention d'aménagements cyclables de qualité.

Mission principale

Elle représente la Fédération et ses structures (clubs, comités départementaux et ligues) auprès des plus hautes instances gouvernementales et administratives pour une meilleure prise en compte de la sécurité routière des cyclistes, l'amélioration des textes et décrets en vigueur pour la pérennité de nos organisations.

Elle recueille et diffuse par le biais des délégués sécurité régionaux, les informations relatives à nos activités et la pratique de nos licenciés.

Principaux interlocuteurs

- Le ministère de la Ville, de la Jeunesse et des Sports.
- Le ministère de l'Intérieur.
- Le ministère de l'Écologie, du Développement durable et de l'Énergie.
- La Direction de la sécurité et de la circulation routières (DSCR).
- L' Association des départements et régions cyclables (ADRC).
- Le Club des villes et territoires cyclables (CVTC).
- L' Association française pour le développement des véloroutes et voies-vertes (AF3V).
- La Fédération française des usagers de la bicyclette (Fub).
- La Prévention routière.

Les coordinateurs des zones

En interne, dans le cadre de ses attributions, chaque membre de la commission est aussi un coordinateur d'une des zones fédérales. Il est pour chaque zone concernée, le relais privilégié auprès des délégués régionaux et départementaux de sécurité.

Sa mission est essentiellement basée sur le partenariat, l'interface et le soutien à la demande des structures départementales et régionales.

Ils ou elles, seront donc à l'écoute de ces structures afin d'apporter l'aide nécessaire (ex : réunion de formation à la sécurité).

Ils ou elles seront également les relais d'information " descendante " diffusées pour la commission nationale de Sécurité.

Bien choisir son vélo

sec-A0014-00-U

Un vélo bien choisi et adapté à la pratique est un gage de sécurité.

Un vélo pourquoi faire ?

Avant tout achat réfléchir à la destination première du vélo.

- Utilisation sur route hors agglomération.
- Utilisation tout terrain.
- Utilisation urbaine.

Choisir son vélo de route

- Pour un usage de tourisme à vélo.
- Pour un usage sportif.

Le cyclotouriste va passer beaucoup de temps sur sa selle.

Pour ses déplacements de la demi-journée il choisira un vélo relativement léger et confortable qui ne demande pas à être en permanence sollicité. Pour un voyage itinérant il préférera la randonneuse plus solide et mieux équipée pour accrocher ses sacoches.

Pour un usage plus sportif, il choisira un vélo plus léger et plus rigide qui répond plus rapidement à ses sollicitations.

Pour une utilisation urbaine et ses loisirs, il optera davantage pour un vélo de ville ou un VTC qui lui permettra de se déplacer sur la route en agglomération comme sur la terre battue.

Attention

Si l'environnement habituel est constitué de routes en mauvais état, le choix d'un vélo trop fragile et rigide (cadre, roues) peut vous apporter des problèmes articulaires et augmenter les risques de casse du matériel.

Dans ce cas de figure privilégier la solidité et le confort à une super légèreté.

Choisir son VTT

- Pour un usage de loisir.
- Pour un usage sportif.

Le VTT de loisirs ou VTC est réservé pour une utilisation sur chemins accessibles à tous et peu accidentés.

Le VTT sportif, plus cher à l'achat, permet une utilisation sur des zones plus techniques. Certains permettent le passage d'obstacles modérés, d'autres acceptent une utilisation sur des surfaces très accidentées qui nécessite un pilotage maîtrisé.

Attention

L'utilisation d'un VTT de loisirs pour faire de la descente technique est à proscrire.

Avant tout achat prendre conseil auprès du vélociste ou d'un cadre fédéral (initiateur, moniteur, instructeur).

Nota

Ne pas hésiter à aller sur le site FFCT pour compléter vos connaissances.

L'équipement réglementaire du vélo

Reg-A0001-00-U

Le vélo 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 évoque 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. Par décret n°20096497 du 30 avril 2009 le vélo à pédale assisté ou Vélo à assistance électrique (VAE) est classé comme cycle ".

Nota

Voir la fiche " Extraits du Code de la route " (Réf. : reg-A0005-00-U) page 51.

Rappel des organes de sécurité liés au Code de la route

Les freins

▪ (art. R315-3 du CR)

" Tout cycle doit être muni de deux dispositifs de freinage efficaces ". 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 ou plaquettes pour frein à disque.

Éclairage

▪ (art. R313-4 § X du CR)

" 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 devrait 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.

▪ 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 diode à deux positions fixe et intermittent très efficace surtout par temps de brouillard.

Signalisation

▪ Catadioptré arrière (art. R313-18 al. V du C.R.) :

" Tout cycle doit être muni d'un ou plusieurs catadioptrés arrière de couleur rouge ".

▪ Catadioptré avant (art R 313-20 § IV du C.R.) :

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

▪ Catadioptrés latéraux (art R313-19 al. III du C.R.) :

" Tout cycle doit être muni de catadioptrés oranges visibles latéralement ".

▪ Autres : catadioptrés (art. R313-20 § III du C.R.) :

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

Nota

Voir la fiche " Les équipements vestimentaires " (Réf. : sec-A0001-00-U) pour les chaussures haute visibilité et l'utilisation des Rolls Straps, pages 15 et 16.

Couleur conventionnelle des réflecteurs ou catadioptres

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

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

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

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

Nota

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

Signaux d'avertissement

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

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

Un vélo correctement équipé

Il doit être muni :

- 1 - d'un avertisseur sonore dont le son peut être entendu à 50 m au moins,
- 2 - de deux freins dont l'état doit être vérifié régulièrement,
- 3 - de catadioptres latéraux orange,
- 4 - de catadioptres sur les pédales,
- 5 - d'un catadioptre blanc à l'avant et rouge à l'arrière,
- 6 - d'un éclairage avant émettant une lumière jaune ou blanche, un feu rouge fixe à l'arrière.



7 - Il est possible d'installer à l'arrière et à gauche un dispositif écarteur de danger qui n'est pas obligatoire mais sécurisant (voir la fiche " Les accessoires du vélo " (Réf. : Reg-A0002-00-U) page 13.

Avoir un vélo correctement équipé et respecter le Code de la route pour ne pas encourir de sanctions.

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, voire une annulation de votre permis de conduire.

Les accessoires du vélo

Reg-A0002-00-U

Les accessoires indispensables

Chacun trouvera suivant sa manière de rouler les outils ou accessoires qui lui rendront service ou qui le dépanneront. Voici l'essentiel au randonneur à la journée, sachant que ce même randonneur se lançant dans des déplacements de plusieurs jours, en fonction du terrain, du climat et de la distance sera certes plus précautionneux.

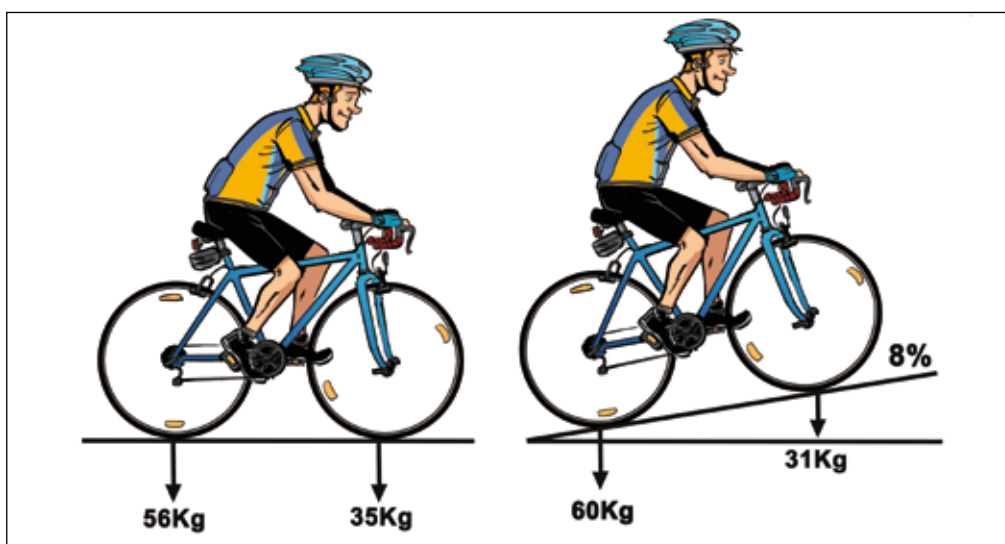
- **La trousse de réparation** qui accompagne généralement tous les cyclotouristes chevronnés ou non, comprenant au moins une ou deux chambres à air, un jeu de clés, des démontes-pneus.
- **Porte bidon et bidon.**
- **Pompe.**

Les accessoires complémentaires

- **Garde-boue** (indispensable par temps pluvieux).
- **Rétroviseur** (très utile pour voir la présence d'un véhicule derrière soi).
- **Dérive-chaîne.**

Accessoires de transport

- **Porte-bagages** avant et (ou) arrière.
- **Sacoche de guidon** : c'est un accessoire pratique que beaucoup de cyclotouristes ont installé. C'est un achat qui mérite attention. Outre son volume, son imperméabilité, son système de fixation au guidon doit être doublé d'un câble acier que l'on ajustera au montage. Il permet d'empêcher la perte de la sacoche dans le cas d'une rupture de l'attache et évitera la chute et celle des accompagnateurs éventuels. Ne pas surcharger, un surplus de poids altère la réaction de la direction et le comportement du vélo dans les virages. D'autres types de sacoches de guidon reposent sur le porte-bagages avant et sont fixées par des sangles ou décaleur de sac.
- **Sacoche de selle** : même principe que la sacoche de guidon. Attention à ne pas dépasser la charge autorisée.
- **Porte-sacoches** avant et arrière : généralement en alliage léger mais résistant, ils s'adaptent de manière à surbaissier le point de gravité lors du chargement des sacoches afin d'obtenir une stabilité et tenue de route maximum.
- **Sacoches avant et arrière** : en toile imperméable, d'un volume variable, multipoches, elles sont particulièrement destinées aux cyclotouristes pratiquant la grande randonnée, le voyage et le cyclocamping. Attention : 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 transportés** : effectuer un plan d'organisation sur petite fiche cartonnée pour répertorier les affaires. Cette répartition permet d'équilibrer également le poids dans chaque sacoche et évitera 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. Ne pas oublier que la roue arrière supporte environ 60 % du poids du cycliste et plus en côte. Réserver l'arrière pour les objets volumineux (duvet).



- **Respecter 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'ennuis mécaniques ou de chutes en cas d'intégration dans les rayons, la chaîne ou 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 tout risque d'accrochage avec un tiers.

Accessoires de sécurité vélo

- **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.
- **L'écarteur de danger** : le Code de la route prévoit la possibilité d'utiliser un écarteur de danger (art. R313-20 §V) : " *Tout cycle peut comporter à l'arrière et à gauche un dispositif écarteur de danger* ". Il se comporte d'une partie réfléchissante blanche sur l'avant et d'une partie rouge vers l'arrière, d'un bras articulé se repliant en cas d'accrochage. Son rôle très efficace consiste à inciter les automobilistes à respecter la distance de sécurité ► 1 m en ville ► 1,50 m sur route.



Accessoires de sécurité santé

- **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).

Nota

Voir la fiche " *Les équipements vestimentaires* " (Réf. sec-A0001-00-U) page 15.

Les équipements vestimentaires

sec-A0001-00-U

Les équipements vestimentaires individuels

▪ 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 sera la tenue vestimentaire. Opter pour des tons clairs, contrastés et agressifs pour l'équipement vestimentaire tant pour le collant que pour la veste. Ainsi le cycliste est plus vite repéré par les autres utilisateurs de la voie publique.

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

Se vêtir correctement signifie également de ne pas serrer les vêtements et se méfier des élastiques aux poignets, aux mollets et aux chevilles.

Protection du froid et de l'humidité

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

Protection des extrémités des membres

▪ **Les pieds** : mettre un couvre-chaussures ou une ou deux paires de chaussettes dans des chaussures plus larges.

Les chaussures sont déterminées par le choix de l'utilisateur et en fonction des pédales utilisées.

Elles doivent être confortables, sans point de compression pour un usage prolongé et adaptées à la fois à la marche et au pédalage.

▪ **Les mains** : à protéger par deux paires de gants superposées, la première en soie recouverte d'une paire de gants cyclistes de qualité.

▪ **Les jambes** : elles arboreront des collants longs molletonnés.

▪ **Le buste** : superposer plusieurs couches d'habits (concept pelure d'oignons) dont la première directement sur la peau devra être hydrophobe c'est-à-dire chasser l'humidité sans l'absorber.

Les couches suivantes devront assurer l'effet de chaleur. La dernière couche devra servir de coupe vent et d'imperméable en assurant étanchéité, respiration et transfert d'humidité.

Les équipements vestimentaires obligatoires

▪ Le gilet de haute visibilité (art.R. 431-1-1 du Code de la route)

Son port est obligatoire pour les cyclistes et passager d'un cycle, circulant hors agglomération la nuit ou de jour lorsque la visibilité est insuffisante.* Est considéré comme gilet tout vêtement porté sur le haut du corps tel que : veste, parka, chemise ou chasuble.

Les produits doivent être estampillés en conformité avec la norme NF EN ISO 20471 (classe 2 ou 3) ou NF EN 1150.

Nota

Il est important que la mention CE (Communauté européenne) apparaisse en plus sur les produits, c'est la garantie que la ou les normes marquées en référence sur le ou les dits produits ont été certifiés par le CEN (Comité européen de normalisation).



Vêtement NF en 1150 ou NF en ISA 20471 (classe 2 ou 3).

(*) La FFCT le recommande également en agglomération dans les mêmes conditions.

Les équipements individuels conseillés

Accessoires commercialisés en N F EN 13356 ou NF EN ISO 20471 - Vêtements de classe 1

Il est important que la mention CE apparaisse aussi sur ces produits (voir Nota page 15).

Les produits dérivés destinés à améliorer la visibilité et la perception des cyclistes ou des piétons, tels que : brassard, écharpe, couvre sac, ceinture, pendentif autocollant relèvent de la norme relative aux produits appelés " accessoires NF EN 13356 ". Ils ne peuvent être que des compléments sécuritaires.



▪ Le Roll-Strap

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



▪ 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.



■ le casque :

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

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

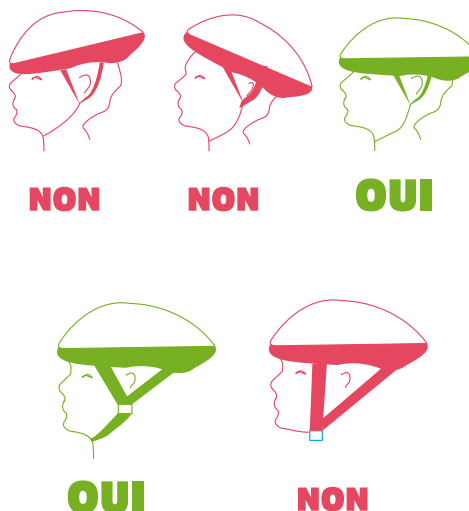
La FFCT a développé la politique “ **convaincre plutôt que contraindre** ” et nous sommes arrivés en 2010 à ce que 97 % des licenciés portent le casque (pour mémoire : 3,20 % en 1989).

Le casque doit être homologué et répondre à la norme NF EN 1078/INI et porter la mention CE.

Des conseils à appliquer :

Pour obtenir une protection optimale, le casque doit être :

- acheté neuf,
- 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 porter jamais le casque relevé, découvrant le front,
- maintenu par sa jugulaire correctement réglée pour qu'il ne se déplace pas en cas de chute,
- changé après un choc ou une chute même en l'absence de fissure visible.



Nota

Même sans choc, la durée de vie d'un casque est d'environ entre 5 et 6 ans.

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

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

■ **Les lunettes** : outre la protection du froid en période hivernale, les lunettes empêchent l'introduction dans l'oeil 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 14) 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, aérés 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.

■ **Les chaussures haute visibilité** : la plupart des pédales automatiques utilisées par la majorité des cyclistes ne permettent pas la mise en place des catadioptrés tels qu'ils sont prévus à l'article R313-20 du Code de la route.

Pour respecter l'esprit des textes, l'adjonction de bandes réfléchissantes sur les chaussures ou sur les chevilles est conseillée, mais il faut savoir que cela n'enlève rien à l'absence des dispositifs de couleur orange obligatoires vis-à-vis de la réglementation.



L'entretien courant

sec-A0015-00-U

Comme toute machine ou véhicule, une bicyclette nécessite un entretien.

Profitant généralement de la saison d'hiver, le pratiquant doit assurer par lui même ou auprès d'un vélociste une certaine révision des pièces d'usures traditionnelles (freins, pneus, transmission,...), sans oublier l'état des structures (cadres, guidon, pédales,...) pouvant être source d'accident ; avec le temps, ces organes fatiguent et peuvent montrer des signes annonciateurs de rupture prochaine (amorce de fissures, par exemple,...).

Par ailleurs un entretien courant préventif doit être réalisé avant chaque sortie :

1- Avant la sortie prochaine (la veille ou au retour de la dernière sortie) : préparer son vélo et son équipement.

- Vérifier l'état d'usure des pneus et leur pression.
- Les freins : vérifier leur fonctionnement, l'état des câbles, des patins ou des plaquettes (surtout si vous partez pour la montagne).
- Vérifier le serrage des roues.
- Vérifier la trousse de secours :
 - démontes-pneus,
 - chambres à air (au moins deux),
 - outils divers : clés Allen, démonte chaîne...,
 - en cas d'éloignement du domicile, par précaution, emporter un morceau de pneu. Il pourra vous être utile en cas d'éclatement.
- Nettoyer et lubrifier les éléments rotatifs (chaîne, axe des roues et pédalier...).
- Vérifier le bon fonctionnement des dérailleurs.

2- Pendant la sortie : être à l'écoute de son vélo.

Ne sont pas abordés les problèmes de " grosses pannes " sur cette fiche. Cependant en randonnée si le vélo se met à " couiner, grincer, frotter " il avise d'une anomalie. Il est bon de s'arrêter et de procéder à une vérification générale afin d'y pallier :

- 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,
- contrôler les passages de roue.

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

En groupe : en cas de crevaison, aider à la réparation, mais laisser le soin de resserrer la roue au propriétaire du vélo. Ne rester pas au milieu de la route !



La maîtrise du vélo

sec-A0012-00-U

La sécurité repose sur la prévention et l'anticipation.

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

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

Pour les éducateurs ce thème est développé dans les stages de formation FFCT et dans les Unités de formation " Pédagogie et école de cyclotourisme " et " Pratique du cyclotourisme " et dans l'ouvrage " Le cyclotourisme à l'école ".



Le cycliste et son environnement

env-A0001-00-U

La pratique du cyclotourisme nécessite que l'on préserve 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. Le respect mutuel entre eux (cyclistes - automobilistes) est un impératif.

Le respect des autres usagers

▪ La courtoisie

Au croisement d'automobilistes irascibles ou dangereux, éviter de répondre par une insulte verbale ou gestuelle. Un conducteur peut faire demi-tour et " charger " un groupe de cyclistes. Réfléchir aux conséquences possibles pour soi-même 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. En toutes circonstances, il faut s'intégrer dans la circulation en utilisant l'espace dévolu aux cyclistes.

▪ Les usagers vulnérables

Penser à avertir les piétons et les rollers de votre 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.

Nota

Pour rappel, les piétons ont un statut particulier qui leur confère la priorité sur tous les autres usagers de la route.

Le cyclotouriste et les infrastructures routières

sec-A0005-00-U

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.

Cette fiche comprend deux parties. La première résume les types d'aménagement à aborder avec prudence. Elle compose l'un des chapitres de la Charte cyclable, consultable sur le site fédéral www.ffct.org

Espace Fédéral / Identifiants / Gestion-Documentaire / Les commissions fédérales / La commission Sécurité /...

Le cyclotouriste utilise de préférence pour sa sécurité les voies à circulation apaisée. Il est donc important qu'il en connaisse les règles. Ce sera le but de la seconde partie de cette fiche.

Pour une explication plus détaillée concernant la circulation apaisée il peut aussi se référer au document Mémoire de sécurité sur le site fédéral : www.ffct.org

Espace Fédéral / Identifiants / Gestion-Documentaire / Les commissions fédérales / La commission Sécurité /...

Deux types d'aménagement à aborder avec prudence

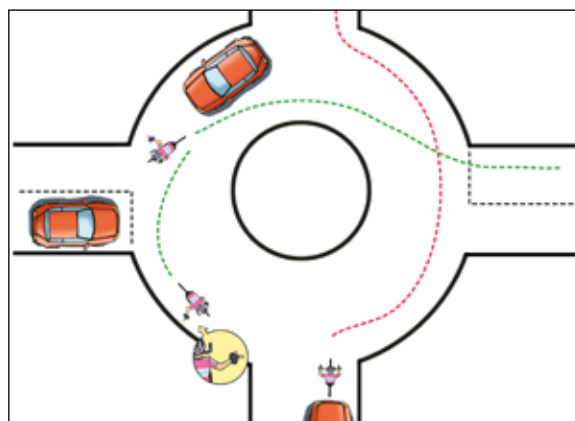
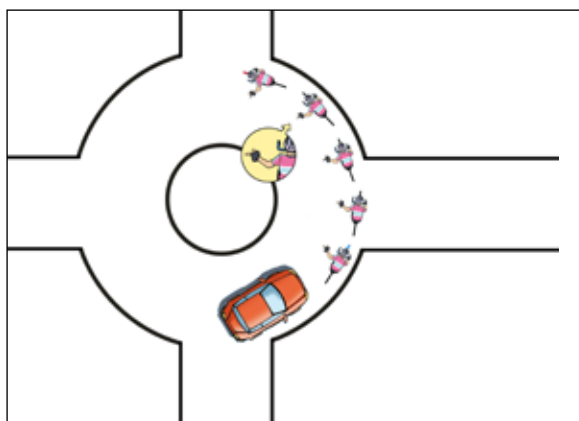
1 - Les rétrécissements de la voirie

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. Il faut être particulièrement vigilant. Utiliser, quand ils existent, les "by-pass" ou bandes cyclables.



2 - Les giratoires

Les giratoires sont conçus pour fluidifier la circulation. En l'absence d'aménagements spécifiques pour les cyclistes, les giratoires restent compliqués à franchir. Se référer aux conseils de la Prévention routière : " Vous êtes cycliste : pour votre sécurité, restez à droite dès lors qu'il n'existe pas de piste ou de bande cyclable ". Ce comportement est le mieux adapté pour la majorité des cyclistes. Dans tous les cas il faut être particulièrement vigilants aux trajectoires des autres véhicules et signaler franchement l'intention de sortie.

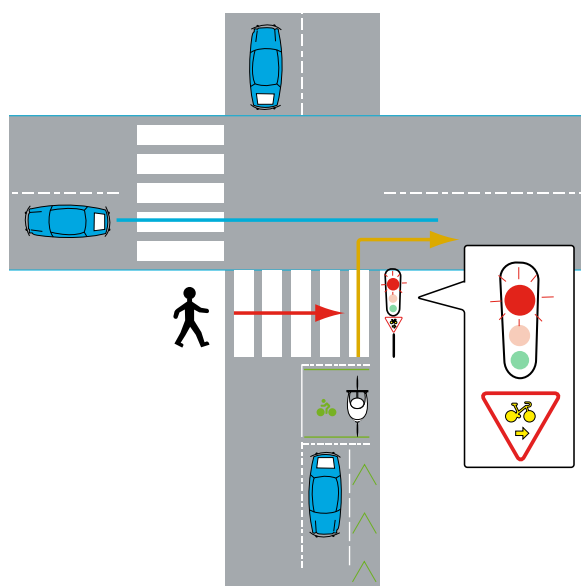


Les aménagements nouveaux

▪ Le “ Tourne-à-droite ” au feu rouge (TAD).

Cette nouvelle signalisation autorise le cycliste à tourner à droite sous réserve de respecter le passage du piéton et des véhicules qui voient le feu vert (voiture : flèche bleu, piéton : flèche rouge).

Il s'applique à un croisement de deux routes.

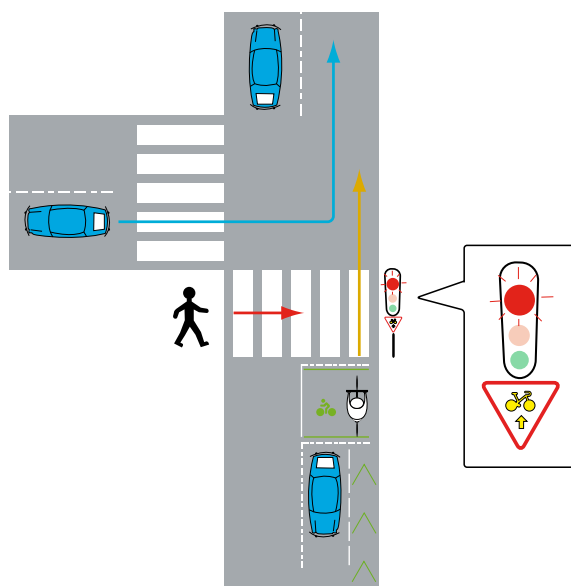


◀ Ce panneau est un “ Cédez le passage ”.

▪ “ Allez-tout-droit ” au feu-rouge (ATD)

Cette nouvelle signalisation autorise le cycliste à aller tout droit sous réserve de respecter le passage du piéton et des véhicules qui voient le feu vert (voiture: flèche bleue, piéton: flèche rouge).

Il s'applique à un carrefour en T.



◀ Ce panneau est un “ Cédez le passage ”.

Dans ces deux cas, si les panneaux TAD et ATD ne sont pas présents, les cyclistes doivent respecter les feux tricolores.

Circulation de nuit

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

Circonstances favorables aux accidents nocturnes :

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

Configuration de circulation :

- seul ou en groupe le respect du Code de la route et des autres usagers s'impose,
- de nuit en groupe la gestuelle est remplacée par des indications verbales,
- les accessoires réfléchissants qui ne masquent pas le gilet haute visibilité sont fortement recommandés. Ceux qui le masquent sont interdits.

De nuit hors agglomération le port du gilet haute visibilité est obligatoire. Il est fortement conseillé de le porter aussi en agglomération.

Nota

Voir la fiche " Les équipements vestimentaires " (Réf. A0001-00-U) page 15.

Les pièges de la route

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

- ne pas rouler trop près du bord de la route afin d'éviter les graviers et les nids de poule,
- être vigilant sur les sols humides et des traces d'hydrocarbures sur le bitume laissées par les véhicules à moteur,
- se méfier des avaloirs ou grilles d'évacuations des eaux.



Les voies à circulation apaisée

- Aire piétonne
- Zone de rencontre
- Zone 30
- Voie verte
- Bande cyclable
- Piste cyclable

Quels domaines d'emploi ?

Les différences entre ces zones découlent en fait du **niveau de confort et de service accordé au piéton**. C'est ce critère essentiel qui va permettre de distinguer l'utilisation de telle ou telle catégorie réglementaire.

- Aire piétonne
 - Zone de rencontre
 - Zone 30
 - Voie verte
- Haut niveau
- Bas niveau

▪ L'aire piétonne



Elle est définie réglementairement comme une section ou ensemble de sections de voies en agglomération affectée à la circulation des piétons (art. R.110-21 du Code de la route).

- **Le piéton y est prioritaire sur tous les autres usagers autorisés à y accéder à l'exception des tramways.**
- **Les cyclistes sont autorisés à y circuler, sauf dispositions différentes prises par le maire.**
- **Tous les véhicules soumis au Code de la route qui sont amenés à y circuler doivent respecter l'allure du pas, y compris les cyclistes.**

▪ La zone de rencontre



Elle se définit sur le plan réglementaire comme une zone à priorité piétonne, ouverte à tous les modes de circulation.

- Les piétons peuvent s'y déplacer sur toute la largeur de la voirie en bénéficiant de la priorité sur l'ensemble des véhicules (à l'exception des tramways).
- Pour assurer la cohabitation de tous les usagers, la vitesse des véhicules y est limitée à 20 km/h.
- **De plus, sauf situation exceptionnelle, toutes les chaussées y sont à double-sens pour les cyclistes.**

▪ La Zone 30



Elle a pour but d'améliorer **le confort et la sécurité de l'ensemble des usagers, dont celle des piétons.**

- Contrairement aux aires piétonnes et aux zones de rencontre, la réglementation relative aux piétons est la même que pour la voirie à 50 km/h.
- Les piétons n'ont pas de priorité particulière et sont tenus d'utiliser les trottoirs lorsqu'ils existent.
- Toutefois, la vitesse réduite des véhicules rend compatible la traversée des piétons dans de bonnes conditions de sécurité en tout point de la chaussée.
- **En l'absence de passages piétons, les piétons peuvent traverser où ils le souhaitent tout en restant vigilants.**

En outre, toutes les rues des zones 30 devraient être mises à double sens pour les cyclistes depuis juillet 2010, sauf dispositions différentes prises par le maire.

▪ La voie verte



Route exclusivement réservée à la circulation des véhicules non motorisés, des piétons et éventuellement des cavaliers (art R110-2). Aménagement polyvalent en site propre (séparé de la circulation). Cette infrastructure est souvent créée sur chemin de halage ou ancienne voie ferrée et s'intègre au tissu socio-économique local pour desservir les réseaux cyclables vélos locaux et les pôles d'activités.

▪ La véloroute

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

Les aménagements cyclables

- **La bande cyclable** - Espace de la chaussée réservé aux vélos.
- **La piste cyclable** - Espace séparé de la chaussée réservé aux vélos.



▲ Piste ou bande obligatoire



▲ Piste ou bande conseillée

En conclusion

Le cycliste doit privilégier les aménagements cyclables conseillés ou obligatoires existants.

La maîtrise de l'itinéraire

sec-A0016-00-U

Le thème de l'itinéraire

Quel que soit le type de sortie (manifestation FFCT, sortie club ou pratique individuelle), la pratique du cyclotourisme a une vocation touristique. On ne peut concevoir un itinéraire sans déterminer les lieux touristiques qui présentent un intérêt pour l'ensemble des participants (cyclistes ou accompagnateurs).

- Sites remarquables.
- Monuments.
- Musées.

Le choix des distances et des difficultés dépendront ensuite du type de sortie envisagé.

- Sortie d'entraînement.
- Sortie familiale.
- Randonnée itinérante.

Bien choisir son itinéraire

- Éviter les routes à grande circulation.
- Reconnaître les difficultés :
 - Cols
 - Date d'ouverture ou fermeture.
 - Autorisé aux vélos.
 - Pente : est-elle adaptée à ses développements ?
 - Longueur.
 - Tunnels
 - Longueur/Largeur.
 - Autorisé aux vélos ?
 - Éclairé ?
 - Type de circulation.
 - Routes à grande circulation incontournables
 - Penser à rouler très à droite et sur une file.
 - Éviter de les prendre à la tombée du jour.
 - Traversées de routes à grande circulation
 - La traversée est-elle autorisée aux vélos ? Où ? Quand ? Comment ?
 - Traversées des agglomérations importantes
 - Plan de la ville.
 - Connaître les itinéraires à éviter.
 - Y a-t-il un vélociste ? Où ?
 - Traversée d'un fleuve par un bac ou retour par train
 - Horaires de passage et de fermeture.
 - Les vélos sont-ils acceptés ?

Connaître la météo

- Adapter son équipement vestimentaire aux conditions météo.
- Y a-t-il des risques de neige ou de verglas ?

Tracer son itinéraire

- Sur une carte papier avec ses propres commentaires.
- Sur GPS (le GPS est une aide de guidage utile qui ne remplace pas la carte traditionnelle).
 - Par un tracé GPX de l'itinéraire sur ordinateur qui prendra en compte la vitesse moyenne estimée, l'heure de départ, les arrêts, le dénivelé. Tracé qui apporte des informations supplémentaires permettant de caler l'horaire avec le passage d'un bac ou le départ d'un train pour le retour ou l'arrivée à destination. Attention les dénivelés instantanés ne reflètent pas toujours la réalité du terrain. En revanche les dénivelés moyens sont assez précis. Le tracé GPX associé à un GPS assure un guidage précis. Être cependant attentif aux fausses directions possibles qu'il peut indiquer lors d'un changement de route (risques de demi-tour après quelques centaines de mètres, non prise en compte des modifications de la voirie par votre carte numérisée).

Précautions

- Le temps est incertain, l'arrivée sera tardive.

Ne pas oublier le gilet haute visibilité.

- Traversées de tunnels ou retour à la nuit, vérifier que le vélo est conforme à la réglementation.

Penser à l'éclairage et au gilet haute visibilité.

Cas de l'établissement d'un itinéraire pour une manifestation FFCT, les besoins sont :

- le thème,
- l'appellation ou le titre de la manifestation,
- l'organisateur,
- le correspondant éventuel,
- le règlement,
- la carte de route et les contrôles,
- la distance,
- l'itinéraire et les points d'intérêts divers,
- le dénivelé,
- les documents d'accompagnement :
 - le dépliant d'information : destiné à répondre aux demandes d'information,
 - le document de participation : fourni à l'inscription,
 - la carte de route : fournie à l'inscription,
 - le document tourisme/culture : fourni à l'inscription,
 - le tracé du parcours sur une carte routière de format adapté,
 - ne pas négliger la feuille " Satisfaction client " permet d'améliorer la prestation.



La charte des déplacements à vélo

sec-A0003-00-U

“ 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. ”

En pratique :

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

- Appliquer le Code de la route :
voir fiche “ Extraits du Code de la route ” (Réf. reg-A0005-00-U) page 51.
- Savoir maîtriser sa bicyclette :
voir fiche “ La maîtrise du vélo ” (Réf. sec-A0012-00-U) page 19.
- Rouler avec une bicyclette équipée réglementairement et en parfait état de fonctionnement (freins, pneumatiques, éclairage et signalisation) :
voir fiche “ L’équipement règlementaire du vélo ” (Réf. reg-A0001-00-U) page 11.
- Contrôler sa vitesse. Par temps pluvieux l’efficacité des freins diminue.
- En cas de circulation dans les couloirs de bus, observer la signalisation.
- Attention à l’ouverture des portes de voiture coté chaussée.
- Respecter la signalisation lumineuse et les panneaux de signalisation.
- Ne pas rouler sur les autoroutes, les voies et les tunnels réservés uniquement à la circulation des automobiles.
- Bien signaler ses changements de direction en tendant le bras.
- Ne pas faire de slalom entre les files de voitures.
- Attention au déséquilibre causé par l’appel d’air provoqué par les dépassements de caravanes et de poids lourds.
- Rouler sur la partie droite de la chaussée sauf avant de tourner à gauche.
- Avant d’effectuer une modification de votre trajectoire, (changement de direction ou éviter une imperfection de la chaussée), assurez-vous de pouvoir l’exécuter sans risque pour votre sécurité et celle des autres.
- Rouler en simple file à la tombée du jour, lorsque les conditions atmosphériques l’exigent et à l’approche d’un véhicule ayant manifesté son intention de doubler.
- Ne pas rouler à plus de deux de front.
- Aborder et rouler avec prudence sur les trajets.
- Les pavés et les bandes de signalisation horizontale sont glissants par temps humide.
- Utiliser l’écarteur de danger, il “ éloigne ” le véhicule qui dépasse.
- Augmenter sa signalisation en utilisant de jour des produits fluorescents et de nuit des produits réfléchissants.
- Rouler sur les pistes cyclables et les bandes cyclables lorsqu’elles existent.



Rouler en sécurité

sec-A0004-00-U

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

Être vu !

De jour comme de nuit porter des vêtements clairs.

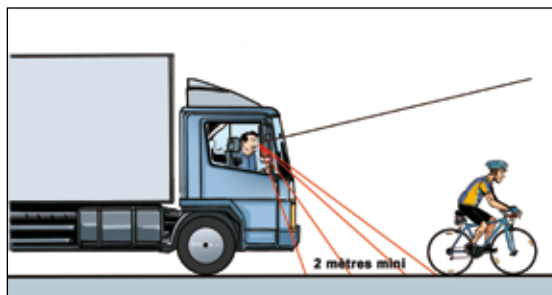
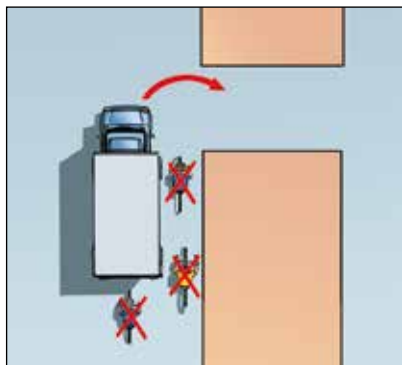
Aux intersections, veiller à être bien visible.

S'assurer que le vélo est équipé d'un éclairage conforme au Code de la route.

Éviter les angles morts

L'angle mort est une zone inaccessible au champ de vision du conducteur. Il est proportionnel à la hauteur et à la longueur du véhicule. Rester donc vigilant à l'approche des poids-lourds, des bus, des camionnettes... (2 mètres minimum).

- À une intersection ou un giratoire, ne jamais se positionner à droite d'un poids lourd, d'un bus ou d'une camionnette, ni en dehors du champ de vision du conducteur.
- Aux carrefours à feux, se placer en avant de la cabine du camion (2 mètres minimum).
- Garder ses distances (2 mètres minimum) notamment à l'arrêt.



Anticiper la trajectoire

Ne pas oublier de signaler clairement l'intention de tourner, surtout à gauche.

Surveiller les mouvements des voitures pour prévoir tout virage ou démarrage.

Prévoir les mouvements suffisamment tôt.

Éviter tout changement brusque de direction sans prévenir.

Maintenir la trajectoire, ne pas zigzaguer entre les voitures.

Les déplacements en groupe

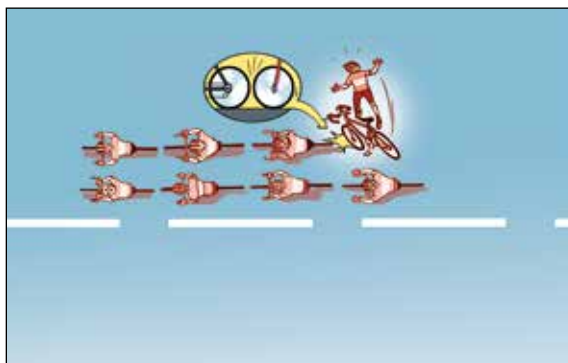
▪ Se positionner dans le groupe

La bonne distance de sécurité entre chaque cycliste correspond à l'espace d'un demi-vélo.

Éviter tout changement brusque de direction sans prévenir le cycliste qui suit.

Ne pas freiner sans prévenir.

70 % des chutes proviennent d'une manque de vigilance dans le groupe.

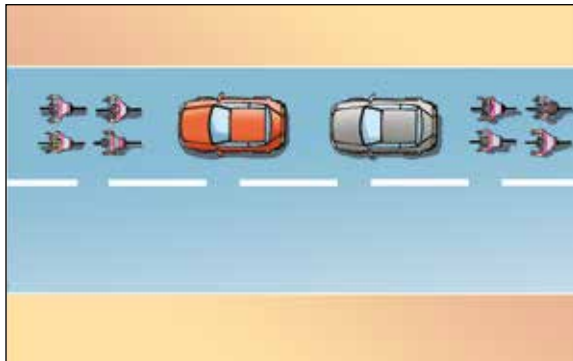


▪ De front ou en file ?

Il n'est pas interdit de rouler à deux de front mais cela peut obliger les véhicules à des manoeuvres dangereuses si la chaussée est étroite ou si la circulation est dense (agglomération), dans ce cas de figure il faut rester en file simple ou indienne, l'un derrière l'autre. Idem la nuit.

Lorsqu'un véhicule annonce son approche, se mettre sur une file pour faciliter son dépassement.

Dans le cadre des activités pratiquées et de la recherche constante de l'amélioration des conditions de sécurité, **la FFCT recommande aux cyclotouristes de ne pas rouler en groupes importants** qui génèrent des ralentissements de circulation, **mais de se scinder en sous-groupes de 4 à 8 cyclistes** sans jamais rouler à plus de deux de front. Laisser la place pour deux voitures entre chaque groupe.



Respecter en toutes circonstances les prescriptions de l'article R. 431-7 qui imposent de se mettre en simple file dans les circonstances suivantes :

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

Nota

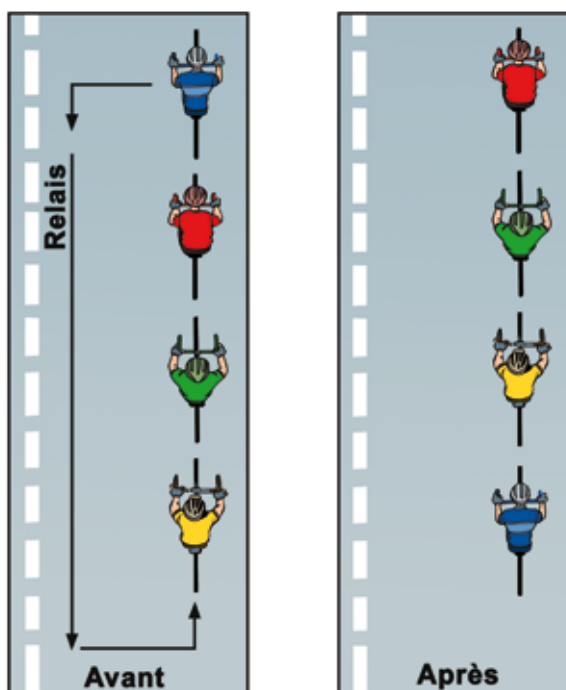
Voir aussi la fiche " Extraits du Code de la route " (Réf. reg-A0005-00-U) page 51.

Les relais

À utiliser pour se protéger du vent. Nécessite un apprentissage et une parfaite communication entre les cyclistes.

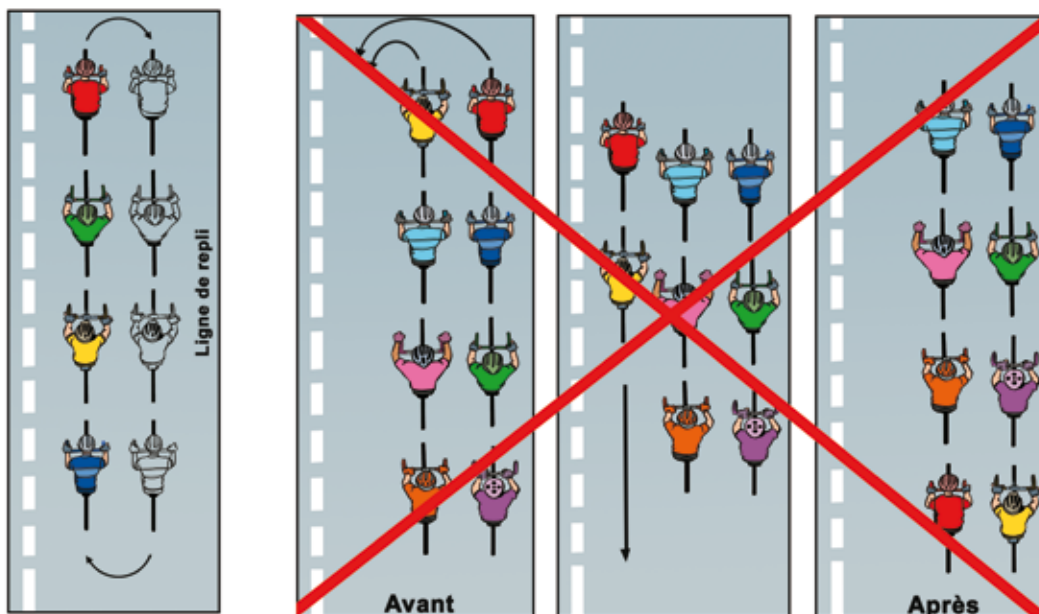
▪ Relais sur une file :

- le premier cycliste se déporte sur la gauche et se laisse glisser jusqu'à l'arrière du peloton,
- pas plus de 8 cyclistes.



▪ Relais simple à deux de front :

- le premier cycliste de gauche se place devant celui de droite, qui lui à son tour se laisse glisser,
- le deuxième de droite se laisse glisser aussi, ainsi de suite,
- la file de gauche avance,
- ainsi une nouvelle équipe se trouve devant.



Les intempéries

Attention aux rafales de vent qui déportent, aux chaussées rendues glissantes par la pluie ou le gel et qui augmentent les distances de freinage.

Par temps de pluie le champ visuel est réduit.

Bien tenir son guidon fermement et conserver les distances de sécurité : quand un véhicule double par temps de pluie, il peut provoquer une perte d'équilibre en éclaboussant.

L'arrêt

On ne doit en aucun cas s'arrêter sur la chaussée.



Quelques pièges à éviter

- **Appel d'air** : au passage d'un camion, le déplacement de l'air peut créer un déséquilibre.
- **Un pneu usé ou mal gonflé** : facilite la crevaison et la tenue sur la route est moins efficace. Avoir toujours de quoi réparer (pompe, rustines, démonte-pneu, chambre à air de rechange...).
- **Sur les gravillons** : pour éviter de déraiser, circuler à une distance suffisante du bas-côté de la route (espace d'équilibre : 1 mètre environ). Dans les virages, cependant, serrer au maximum à droite, une voiture peut surgir et son automobiliste peut apercevoir le cycliste au dernier moment.
- **Garder les distances** : les trottoirs et les voitures en stationnement sont des pièges pour les cyclistes. Ne pas les raser afin d'éviter l'ouverture brutale et inopinée des portières ou les écarts des piétons.

Quelques règles à respecter

- **Les piétons** : ils sont prioritaires et principalement dans les zones piétonnes, les zones de rencontre et les voies vertes.
- **Les feux de signalisation et les panneaux Stop** : s'arrêter impérativement avec pied à terre.

La gestuelle et le verbal

sec-A0006-00-U

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

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

Risques inattendus

▪ Trou dans la chaussée :

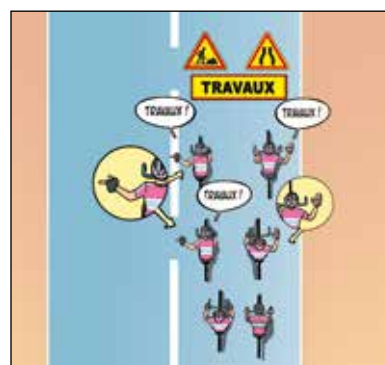
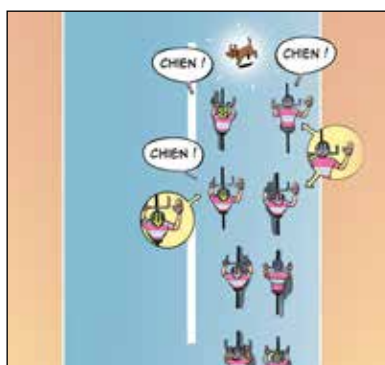
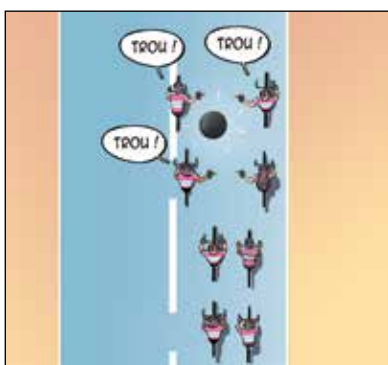
- pointer le doigt en direction du trou,
- crier " Attention trou ! ",
- les suivants : passer le message.

▪ Une crevaison en groupe :

- lever le bras,
- crier " Crevaison ! ",
- puis tendre le bras à droite pour signaler l'arrêt,
- les suivants : passer le message,
- réparer sur le bas côté.

▪ Incident mécanique :

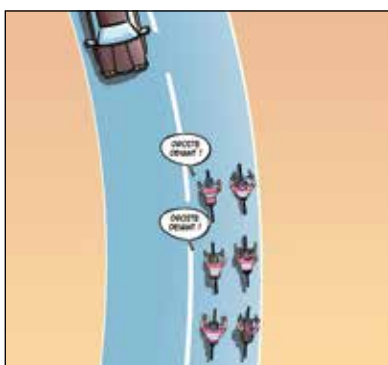
- lever le bras,
- crier " Stop ! ",
- crier " J'ai un problème ! ",
- les suivants : passer le message,
- réparer sur le bas côté.



Quand le danger vient de devant

En fonction du profil de la route (route étroite, manque de visibilité, circulation importante...)

- le 1^{er} qui entend doit crier " Droite devant ! ",
- les suivants : passer le message,
- se mettre en file sur un,
- la file de gauche ralentit,
- la file de droite avance en laissant un espace et la file de gauche s'intercale.



Quand le danger vient de derrière

- le 1^{er} qui entend la voiture doit crier " Droite derrière ! ",
- les suivants : passer le message,
- se mettre en file sur un,
- la file de gauche avance,
- la file de droite ralentit en laissant un espace et la file de gauche s'intercale.



En situation de tourne-à-gauche

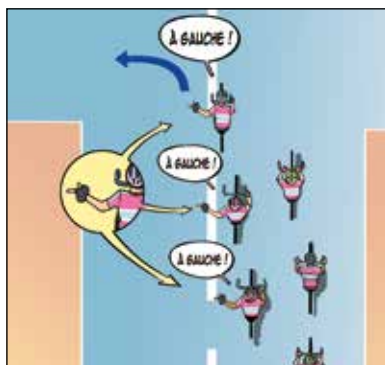
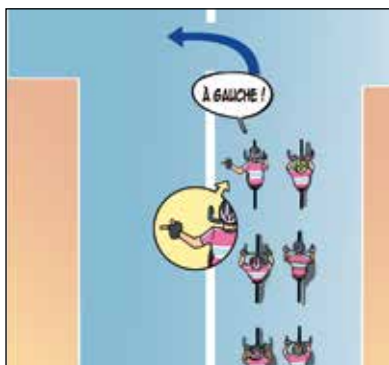
- tendre le bras,
- s'assurer que la voie est libre,
- se déporter sur la gauche.



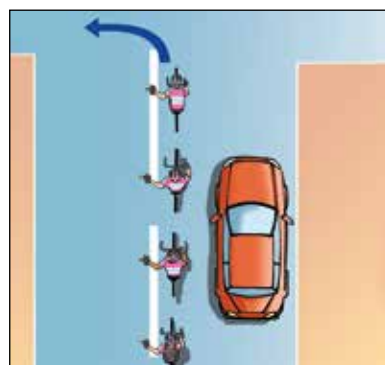
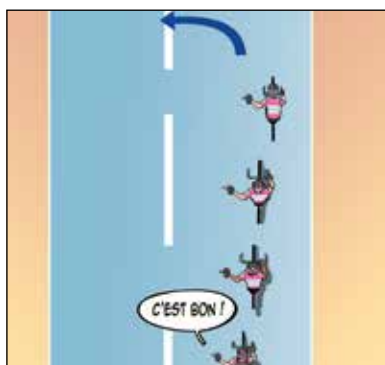
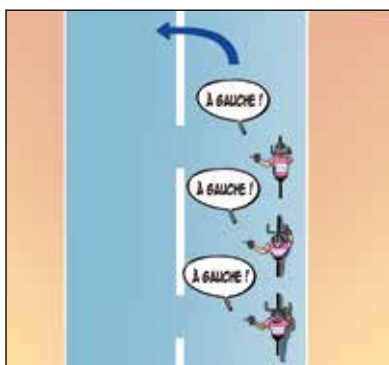
En situation de tourne-à-gauche en groupe

- le 1^{er} tend le bras,
- crier " À gauche ! ",
- les suivants : passer le message,
- après vérification, se déporter à gauche, laissant la voie libre sur la droite pour les voitures venant de l'arrière.

▪ Le groupe en double file



▪ Le groupe en simple file



La gestuelle devant une signalisation d'obligation

▪ 50 mètres avant un Stop, feu rouge ou orange ou un “ Cédez le passage ” :

- lever le bras,
- crier “ Stop ! ”,
- les suivants ; passer le message,
- se mettre en file sur un.

Doubler un autre cycliste sur un sentier ou piste étroite

Les sentiers et pistes cyclables sont souvent étroits. Pour doubler un vététiste ou un autre usager sur un sentier, une piste cyclable, utiliser obligatoirement la sonnette et respecter l'article R414-6 du Code de la route.

En cas d'impossibilité d'utiliser l'avertisseur, ne pas doubler sans prévenir verbalement surtout sur les sentiers. Cela permet de prévenir la personne ; elle évitera ainsi de faire un écart et il n'y aura pas de risque d'accrochage.

- crier “ Je passe à droite ! ” ou “ Je passe à gauche ! ”

Franchissement d'un carrefour

Les chemins ouverts ou tolérés à la circulation publique font généralement partie du patrimoine privé et n'ont aucune priorité sur les voies communales ou départementales.

▪ Croisement sans panneau

- Croisement de deux chemins ► Priorité à droite.
- Croisement d'un chemin et d'une voie communale ► Priorité à la voie communale.

Dans les deux cas :

- ralentir et s'arrêter en cas d'insuffisance de visibilité pour voir si la voie est libre,
- s'assurer que la voie est libre avant de passer.

▪ Croisement avec un panneau de priorité :

Trois cas possibles de priorité :

- “ À droite ! ”
- “ Laissez le passage ”
- “ Stop ”.

Il s'agit généralement d'un croisement avec une voie communale ou départementale qui a une fréquence de circulation importante. Redoubler de vigilance.

Dans tous les cas, respecter le Code de la route.

- Dans le cas du Stop ► S'arrêter, pied à terre.
- Dans les deux autres cas :
 - S'assurer que la route est libre avant de passer.

▪ Vététistes, en sortie de sentier :

- lever le bras,
- crier “ Stop ! ”,
- poser le pied à terre,
- regarder de chaque côté.

▪ Changement de direction : à gauche ou à droite

Tendre le bras pour prévenir les usagers qui suivent.

Anticiper le changement de direction (pour le tourne-à-gauche) bien avant d'arriver sur le carrefour.

En agglomération (attention les piétons sont protégés ; ils ont la priorité sur tous les véhicules) :

- être vigilant,
- se servir de la sonnette,
- crier “ Attention ! ”.

Ne pas oublier d'anticiper les changements de direction.

Champs de vision comparés

sec-A0002-00-U

Champs de vision comparés du cycliste et de l'automobiliste

Dans son comportement habituel, le cycliste circule instinctivement sur la partie extrême droite de la chaussée. Il est plus sensible que l'automobiliste à tout ce qui l'environne. En particulier, il perçoit avec beaucoup plus d'acuité que celui-ci les bruits ambiants par temps calme ou s'il a le vent dans le dos.

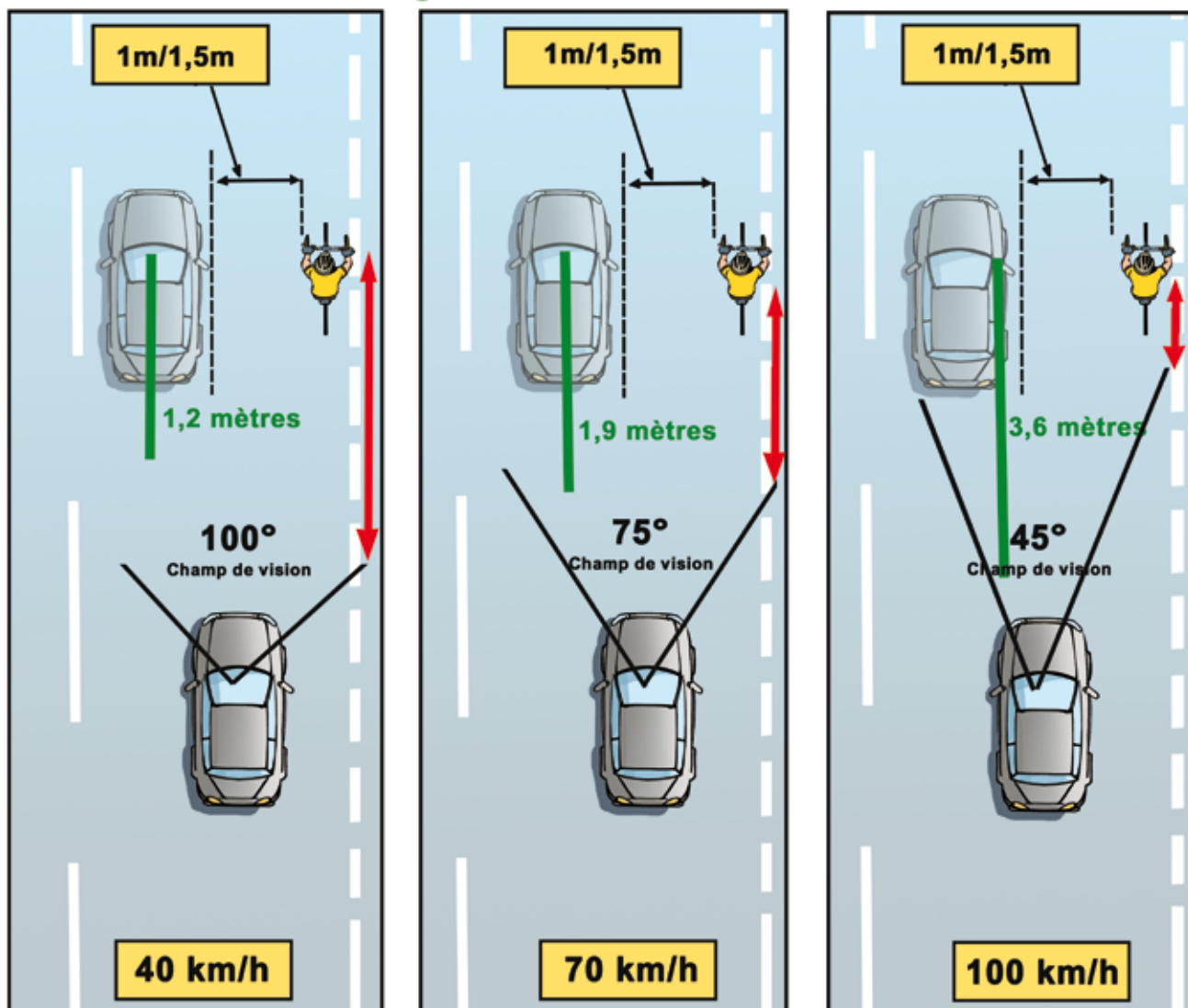
En revanche s'il progresse par vent de face, il n'entend pas nettement les bruits venant de derrière lui.

Sa vision latérale est meilleure que celle de l'automobiliste qui diminue avec l'augmentation de sa vitesse et est assis dans un véhicule qui présente des angles morts. De 40 à 100 km/h la distance aveugle durant laquelle le cycliste disparaît du champ visuel de l'automobiliste est multipliée par 3.

Sur une route rapide le cycliste est plus vulnérable. Éviter ces routes, principalement la nuit.

En vert : distance aveugle.

En rouge : distance de visibilité pour une même position du véhicule.



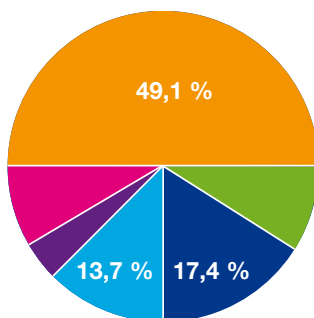
Les statistiques sont cruelles : les lignes droites qui favorisent la vitesse des véhicules à moteur représentent près de 50 % des accidents des cyclistes.

Sur ces routes :

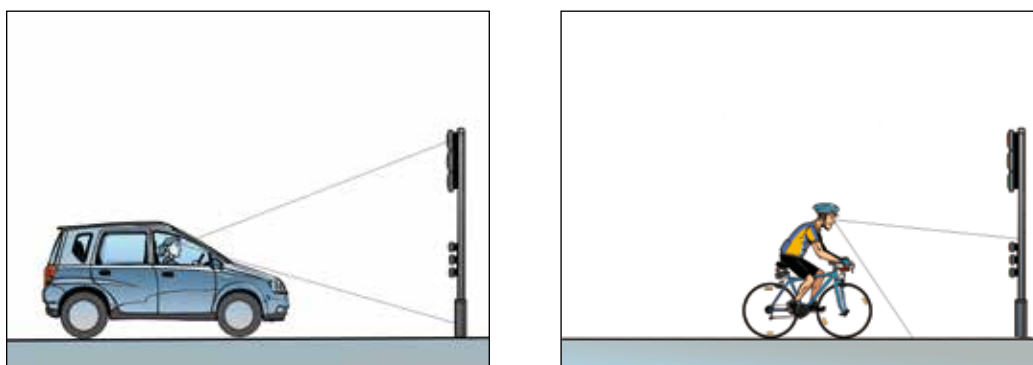
- ▶ redoubler de prudence,
- ▶ rester bien à droite,
- ▶ rouler en simple file.

Statistiques accident 2014 :

- Entrée / Sortie piste cyclables : 30
- Intersection : 65
- Ligne droite : 402
- Rond-point : 67
- Sans objet : 142
- Virage : 112



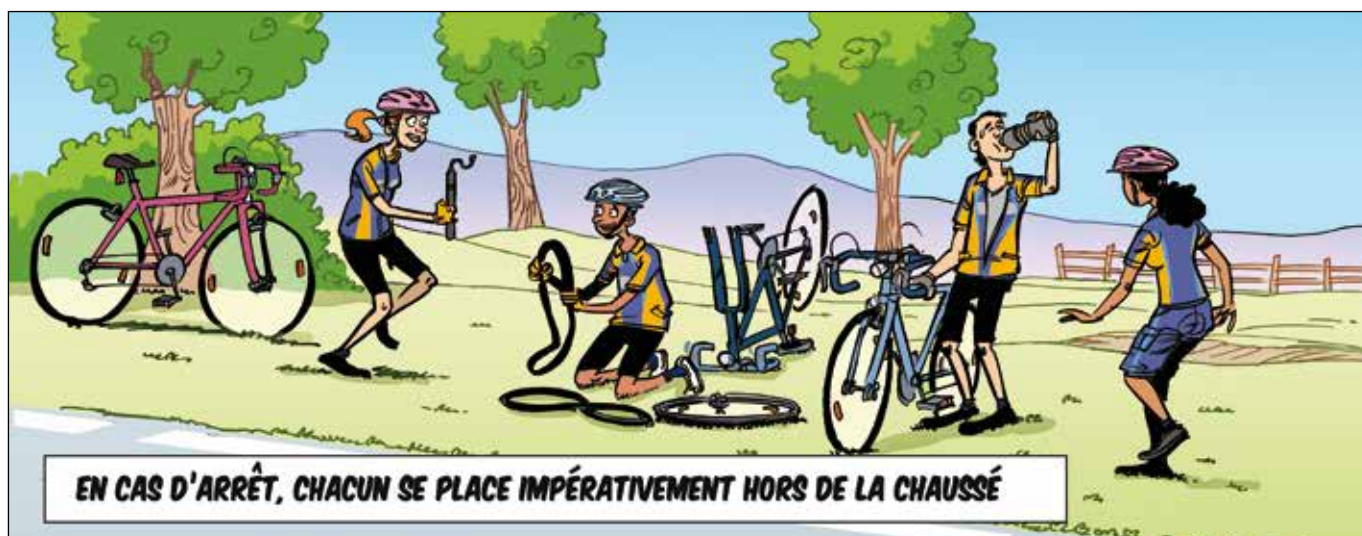
En contre partie comme la vision en hauteur du cycliste est moins élevée que celle de l'automobiliste en raison de sa position inclinée à 45° environ, il percevra plus difficilement les feux situés en hauteur.



Il roule presque constamment en attention concentrée, rarement en attention diffuse pour diriger son engin aux endroits les mieux viabilisés de la partie de la chaussée.

Partageons la route

sec-A0007-00-U





Pour plus de sécurité au démarrage, respectons les SAS pour cycliste.



Règlementation VTT

reg-A0009-00-U

Aires de pratique

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

Ces chemins sont empruntés par d'autres usagers :

- Les randonneurs.
- Les cavaliers.

Il est impératif de les respecter.

Une maîtrise est indispensable car le terrain peut être :

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

Sur ces terrains souvent accidentés on peut rencontrer des ornières, des passages de talus, des descentes pentues, des dévers, des sentiers étroits entre les arbres et les rochers, des terrains instables, du sable, des zones humides.

Il est indispensable de savoir faire :

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

La réglementation

▪ Voies communales

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

▪ Voies privées

Appartenant aux particuliers ou à des structures privées, elles portent au Cadastre des numéros de parcelles.

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

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



▪ Voies forestières

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

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

Un imprimé demande d'autorisation à l'ONF est disponible sur le site fédéral : www.ffct.org

Espace Fédéral / Identifiants / Gestion-Documentaire / Gestion-Documentaire / Organisation des manifestations....

Sauf autorisation, les voies DFCI (Défense de la forêt contre les incendies) sont interdites à la circulation des véhicules. La circulation sur certaines de ces voies est parfois tolérée par l'ONF (voir aussi le paragraphe GR ci-dessous).

▪ Chemins de halage

Il existe en France 9 000 km de voies navigables le long desquelles ont été créés des chemins de halage. Sauf autorisation ponctuelle, le passage à vélo sur ces chemins est interdit.

▪ Voies vertes

Voies interdites aux véhicules à moteur.

Pour plus de détails vous pouvez consulter la fiche sécurité " Le cyclotouriste et les infrastructures routières "

(Réf. sec-A0005-00-U) page 21.

▪ Textes législatifs et réglementaires

La référence en la matière sont les différents codes (rural, voirie routière, route, eaux et forêts, maritime).

Pour un renseignement précis sur une voie particulière ou un chemin consulter le Cadastre.

En groupe ou en solitaire, le vététiste doit connaître l'essentiel des lois qui régissent son terrain d'évolution ; les voici résumés, en quelques points :

- la constitution de la vie publique défend sans équivoque la libre circulation des biens et des personnes,
- 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,
- 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,
- les GR (Grande randonnée - 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 sous réserve de ne pas entrer dans le cas ci-dessous.

En zone domaniale ayant des espèces protégées, les chemins (DFCI-GR) sont normalement interdits à la circulation des véhicules, cependant la circulation des VTT est tolérée sous certaines conditions dans les sentiers ayant une largeur d'au moins 2,5 m dans le respect de la charte du vététiste et du promeneur en forêt.

Un non respect de ces consignes est passible d'une amende de 135 €. L'accès de ces zones peut être interdit pour un événement exceptionnel. Une demande d'organisation de randonnée auprès du responsable ONF est nécessaire.

Si la manifestation traverse une zone Natura 2000 une évaluation d'impact sur la nature est nécessaire si le budget de l'organisation est supérieur à 100 000 €. Il est à transmettre au préfet du département en charge de la déclaration d'organisation.

Plus d'explications sur tous ces textes :

Fiche technique: " Évaluation des incidences Natura 2000 et sports de nature ".

http://www.sportsdenature.gouv.fr/docs/superdoc/fichetechnique_EI_N2000_201304_light.pdf

Cadre réglementaire des sports de nature

www.sportsdenature.gouv.fr/fr/getdoc.cfm?docid=1209

Convention FFCT/ONF : www.ffct.org

Espace Fédéral / Identifiants / Gestion-Documentaire / Les commissions fédérales / La commission VTT.

Conseils et charte du vététiste

sec-A0008-00-U

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 catadioptres et son avertisseur sonore,
- mes freins sont efficaces et mes pneus bien gonflés,
- j’ai ma trousse de réparation et ma trousse de première urgence. ”

mais aussi :

- j’informe d’autres personnes de mon itinéraire et j’évite de partir seul(e),
- 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. ”



En pratique

- Je ne m’aventure pas sur des circuits trop physiques ou trop techniques si je n’ai pas le niveau.
- Je maîtrise ma vitesse en toutes circonstances.
- Je préviens quand je double en criant “ **Je passe à droite !** ” ou “ **Je passe à gauche !** ”, un remerciement est toujours bien reçu. Sans oublier que cela ne remplace pas l’avertissement préalable par la sonnette obligatoire.
- 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 quand je m’arrête, puis je regarde de chaque côté avant de repartir.
- Je m’arrête toujours sur le côté de la chaussée, pour ne pas gêner la circulation.
- **Je laisse une distance de sécurité avec le vélo qui me précède. ”**

Le respect du Code de la route

- **Circulation sur le trottoir :** seuls les enfants de moins de 8 ans peuvent emprunter les trottoirs, à condition de conserver l’allure du pas (article R412-34I).
- **La signalisation routière :** elle doit être respectée, notamment les feux tricolores, les Stop, les priorités et le sens de circulation.
- Le transport des vélos à l’arrière du véhicule : les feux arrière et la plaque minéralogique doivent toujours être lisibles.

Charte du vététiste

- Je respecte la nature, son environnement et les propriétés privées.
- Je m'informe des conditions atmosphériques avant de partir en montagne.
- Je prends connaissance à l'avance des difficultés, de la distance du trajet choisi, et je ne prends pas de risques inutiles.
- J'emporte avec moi un nécessaire de réparation, une trousse de première urgence et une carte détaillée du parcours.
- Je porte toujours un casque.
- J'informe d'autres personnes de mon itinéraire et je ne pars jamais seul(e).
- J'observe en tous lieux et en toute circonstance le Code de la route, le Code forestier, les arrêtés municipaux et tous les panneaux d'interdiction.
- Je roule impérativement sur les sentiers, les chemins et les routes ouverts à la circulation publique.
- Je m'interdis de pénétrer en sous-bois et dans les parcelles en cours de repeuplement et/ou en cours de régénération.
- Je reste courtois(e) avec les autres usagers et je reste discret(e).
- Je maîtrise ma vitesse en toute circonstance.
- Je dépasse avec précaution les randonneurs pédestres et équestres, qui restent toujours prioritaires. ”

Les risques liés à la pratique

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

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

En cas d'accident :

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

Nota

Plus de détails voir la fiche sécurité “ Les premiers gestes à faire en cas d'accident ” (Réf. sec-A0013-00-U) page 42 et la fiche “ Premiers secours : les gestes qui sauvent ” (Réf. sec-A0009-00-U) page 43.



Dans le message qu'il faudra adresser pour demander des secours, la personne doit indiquer clairement la position de l'accident.

Le procédé le plus simple consiste à choisir deux, voire trois points sur la carte ayant toutes les chances de figurer sur toutes les cartes. Donner la distance à vol d'oiseau du lieu d'accident par rapport à ces points.

En forêt domaniale, ajouter le numéro de la parcelle si elle est connue.

En cas de possession d'un GPS, transmettre les coordonnées du lieu de l'accident.

Les premiers gestes à faire en cas d'accident

sec-A0013-00-U

Se protéger

Protéger la victime

Protéger les témoins

Supprimer le danger

Ensuite

- 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.

Donner l'alerte

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

Appeler le n° 15 ou 18 ou 112.

S'identifier

- Indiquer le nom, et le numéro de téléphone d'où part l'appel.
- Expliquer où l'on se trouve et comment accéder au lieu de l'accident.
- Donner la nature de l'accident.
- Décrire précisément ce qui s'est passé ainsi que l'heure de l'accident.

Préciser le nombre, l'âge et l'état apparent des victimes

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

Préciser s'il y a des risques persistants

- Risque d'incendie, d'explosion, de collision...
- Ne pas raccrocher le premier.
- Attendre les instructions du service de secours.

Premiers secours : les gestes qui sauvent

sec-A0009-00-U

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.

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.

Respire-t-il ?

Le blessé est inconscient mais respire.

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

Le blessé est inconscient et ne respire pas.

- Libérez les voies aériennes.

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

- Contrôler de nouveau la respiration.

- Maintenir la tête basculée en arrière et se pencher au-dessus du visage.

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

- Ventilation artificielle.

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

Respire-t-il ?

- Si oui : mettre la victime en position latérale de sécurité (PLS) et surveiller.
- Si non :
 - il s'agit d'un arrêt cardio-respiratoire,
 - il faut continuer la ventilation artificielle et procéder au massage cardiaque.

À ce stade de réanimation, vous pouvez considérer que vous avez réalisé la meilleure assistance à personne en danger. Ces gestes nécessitent un apprentissage enseigné par des moniteurs agréés en matière de Premiers secours (pompiers, Croix-Rouge, Protection civile).

Nota

Cette annexe ne remplace en aucun cas une formation spécifique PSC1 (prévention et secours civique de niveau 1).



Gestion de l'effort

sec-A0017-00-U

Sécurité cardiaque

▪ **Préalable indispensable** : le contrôle médical

Il est obligatoire pour la première prise de licence.

En attente de refonte du Code du sport sur ce plan, une surveillance médicale orientée vers la cardiologie est recommandée.

Les recommandations des cardiologues du sport sont les suivantes :

- avant 20 ans : ECG/3 ans (ECG = électrocardiographie)
- entre 20 ans et 45 ans (50 ans pour les femmes) : ECG/5 ans
- à partir de 45 ans (50 ans pour les femmes) : effectuer une 1^{re} épreuve d'effort.

Ensuite une épreuve d'effort selon l'avis du cardiologue, entre 1 an et 5 ans selon les facteurs de risque.

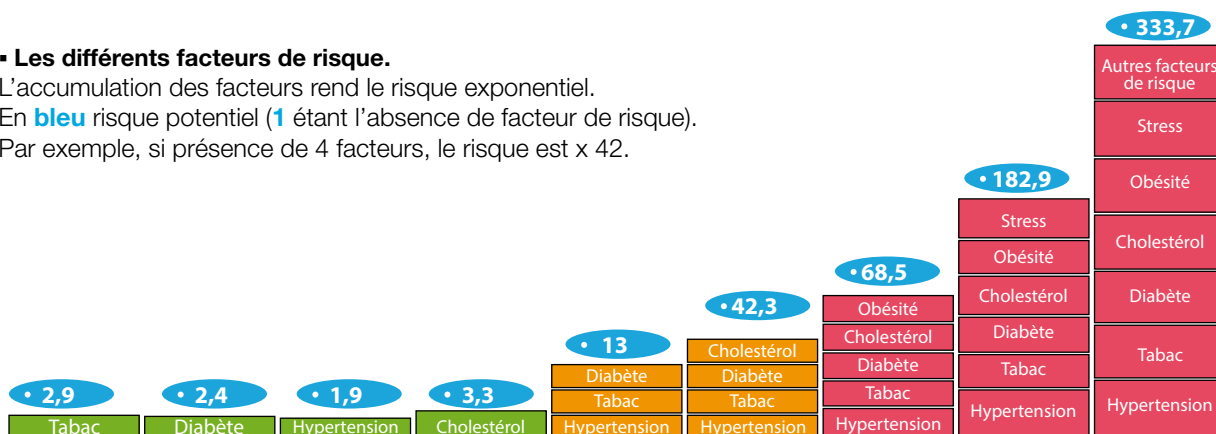
L'épreuve d'effort a d'autant plus de valeur prédictive que les facteurs de risque sont présents.

▪ Les différents facteurs de risque.

L'accumulation des facteurs rend le risque exponentiel.

En **bleu** risque potentiel (1 étant l'absence de facteur de risque).

Par exemple, si présence de 4 facteurs, le risque est x 42.



▪ Connaître sa fréquence cardiaque maximale (FCM)

Elle est individuelle. Elle est essentiellement variable avec l'âge. Le degré d'entraînement et l'état de forme ont aussi une petite influence.

On l'évalue de différentes façons, par ordre inverse de fiabilité.

- Épreuve VO2 max, en centre médico sportif.
- Sur le terrain, en stage sport-santé, en présence d'un médecin participant à l'organisation du stage.
- Sur le terrain, à titre personnel : (mais jamais en étant seul et jamais sans avoir eu un contrôle cardiologique préalable comme indiqué plus haut) : après un long échauffement, monter progressivement l'allure et terminer sur une côte. Quant on est à la fin de la côte et que le cardiofréquencemètre indique que la fréquence cardiaque plafonne, on est proche de sa fréquence cardiaque maxi (FCM). On peut humaniser le test en restant un peu en dedans (on pourrait encore parler assez difficilement) et considérer alors que l'on est à 90 % de sa FCM.
- Formules théoriques : à l'heure actuelle, aucune formule publiée n'est suffisamment précise pour être considérée comme fiable en toute circonstance. Différentes formules existent pour estimer la Fréquence cardiaque maximale (FCM) :

1. Astrand et Ryhming (1954), formule la plus connue et utilisée.

$$FCM = 220 - \text{âge} \quad (226 - \text{âge pour les femmes})$$

2. Gellish (2007), formule la plus récente.

$$FCM = 207 - 0,7 \times \text{âge}$$

Nota

La formule de Gellish a une marge d'erreur de ± 6 à ± 10 battements par minute, qui tombe à ± 0 à ± 2 bpm entre 35 et 65 ans. Elle représente donc une bonne référence pour calculer la Fréquence cardiaque maximale théoriques entre 30 et 75 ans.

▪ Savoir se limiter

L'intensité de l'effort accroît le risque coronarien en cas de présence de plaques d'athérome.

Un peu arbitrairement on recommande, à partir de la cinquantaine de se limiter à 90 % de sa FCM.

Cette limite est atteinte quand il n'est presque plus possible de parler.

Alimentation pendant l'effort

Étant acquis que le dernier vrai repas aura été pris 3 heures au moins avant le début de la sortie, et qu'une collation légère à base de glucides d'index glycémique moyen (exclure toute alimentation grasse) complètera 1 heure avant, il faudra maintenir la glycémie et l'hydratation à un niveau satisfaisant. Pour cela, eau éventuellement coupée de fructose (jus de pomme) si l'attente se prolonge. " Gatosport ", pratique et digeste.

Liquide : besoin essentiel. Les pertes hydriques sont parfois très importantes au cours de l'effort. Elles sont éminemment variables, dépendant de l'importance de l'effort en intensité et en durée, mais aussi des conditions extérieures et singulièrement de la température et de l'humidité.

Les quantités à absorber sont donc très variables. Les bonnes règles sont de boire dès les premiers temps de la sortie, par petites quantités (1 à 2 gorgées tous les quarts d'heure), une boisson légèrement glucosée (jus de raisin dilué, sirop, boissons énergétiques commerciales de différentes formules selon la durée de l'effort) pas trop froide et concentrée en fonction de la température. Par forte chaleur ajouter une petite pincée de sel.

Ne pas omettre de boire encore après l'effort. Si grosse sortie, eau bicarbonatée (Vichy, St-Yorre) et eau minéralisée. Les signes de déshydratation sont à surveiller : perte de poids excessive, urines foncées, pli cutané et traits du visage tirés, cœur rapide.

Solide : pas nécessaire si la sortie est courte, moins d'une heure et demie. En fonction de l'intensité de l'effort en anaérobie il se produira une consommation qui peut être rapide des réserves en glucides (le glycogène) .

Un bon entraînement retardera la nécessité de faire des apports. Ces apports seront très préférentiellement glucidiques. Ils pourront être faits dans la boisson, comme vu ci-dessus. Et aussi sous forme consistante en privilégiant les aliments pauvres en fibres et en graisses : confiture, miel, pâtes de fruits, pain d'épice, banane, biscuits secs, barres commerciales...

Si la sortie est de plus de 4 heures, varier avec des aliments salés comme du pain blanc avec un peu de jambon ou de fromage sec. Gâteau de semoule ou de riz.

Dès le retour, reconstituer les réserves avec des aliments sucrés d'index rapide puis moyen par un repas à base de pâtes ou riz, sans apport de graisses.



Obligations liées aux activités sportives

ass-A0001-00-U

L'assurance est une obligation légale

En application du Code du sport, les associations et les fédérations sportives :

Article L.321-1.

- sont tenues de souscrire pour l'exercice de leur activité des garanties d'assurance couvrant leur responsabilité civile, celles de leurs préposés salariés ou bénévoles et celles des pratiquants du sport (licenciés ou non licenciés).

Article L.321-4.

- sont tenues d'informer leurs adhérents de l'intérêt de souscrire un contrat d'assurance de personnes couvrant les dommages corporels auxquels leur pratique sportive peut les exposer.

Article L.321-6. 1°

- sont tenues d'indiquer que l'adhérent au contrat collectif peut en outre souscrire des garanties individuelles complémentaires.

Les obligations principales

- Obligation de délivrance d'un certificat médical pour la première licence (L231-2 : fiche Ass-2001-03).
- Obligation de veiller à la santé des licenciés (L231-5 fiche Ass-2002-03) : inciter les licenciés à effectuer un test d'effort périodique, aider à la formation PSC1.

Exclusion des garanties en responsabilité civile de l'assurance multi-habitation/vie privée en cas d'accident lors des sorties en club.

Remarque importante

Les contrats " vie privée " en vigueur ont maintenant dans leurs exclusions :

1. Responsabilité civile : résultant d'une activité sportive dans un club ou association affiliée à une fédération ayant assurée ses adhérents. (Si ce n'est pas le cas se renseigner auprès de son assureur avant accident).

2. Garanties optionnelles : vol et dommages bicyclettes appartenant à l'assuré ou à toute personne vivant sous son toit si les dommages survenus lors de compétitions sportives ou cyclosporives (sauf s'il s'agit de simples rallyes de cyclotourisme).

L'association déclarée (FFCT) est régie par la loi du 1^{er} juillet 1901 possède la capacité juridique ou morale.

Elle a une personnalité propre, distincte de celle de ses membres, elle pourra ainsi :

- intenter en justice,
- recevoir des dons manuels, des subventions,
- percevoir les cotisations de ses membres,
- elle peut également posséder et administrer (être propriétaire ou louer les immeubles nécessaires à l'accomplissement du but qu'elle se propose).

Cette position de personne morale lui donne aussi des obligations en matière d'association sportive.

L'assurance fédérale

ass-A0002-00-U

Cette fiche est un résumé du contrat d'assurance fédérale qui est décrite en détails dans les documents " **Guide assurances club** " et " **Guide assurance licenciés** ".

Ces documents peuvent être consultés sur le site fédéral www.ffct.org dans :

Espace Fédéral / Identifiants / Gestion-Documentaire / Les commissions fédérales / La commission Assurance...

Vous y trouverez les exclusions qui ne sont pas traitées par cette fiche.

Concrètement

La fédération propose le contrat fédéral aux clubs qui peuvent le refuser. Dans ce cas le club doit fournir une attestation d'assurance de sa compagnie d'assurance privée avant d'obtenir son affiliation ou sa réaffiliation et celle de tous ses adhérents. En refusant le contrat fédéral le club perd la gratuité accordée à certaines garanties du contrat fédéral.

En fonction des formules, elle comporte les garanties suivantes :

Responsabilité civile – Protection juridique – Assistance rapatriement – Assurance accident corporel et dommages aux équipements (casque et cardio-fréquencemètre) – Dommage aux vélos, GPS, et équipements vestimentaires. Elles sont complétées par des garanties individuelles optionnelles.

L'assurance des clubs

Elle est obligatoire (art. L.321-1 du Code du sport). Elle couvre la Responsabilité civile des dirigeants, des organisateurs et des préposés non rémunérés. Ces garanties sont gratuites et étendues aux ligues et comités départementaux.

L'occupation de locaux affectés à l'exercice des activités est assurée pour une durée n'excédant pas 21 jours consécutifs à plein temps ou à temps partiel pour des usages intermittents.

Des garanties complémentaires sont proposées :

Assurance des remorques et des vélos transportés, vol total et dommages au vélo et des vélos transportés appartenant au club.

L'assurance des licenciés

Obligatoire

- La Responsabilité civile pour les licenciés club (souscription auprès du club) et les membres individuels (souscription auprès de la Fédération).

Facultative

- L'Assurance corporelle prévue par l'article L.312-4 du Code du sport.

Formules proposées par le contrat fédéral

- Mini-braquet** : Responsabilité civile + Protection juridique.
- Petit-braquet** : Mini-braquet + Accident corporel + Assistance rapatriement + Décès d'origine cardio-vasculaire ou cérébro-vasculaire (AVC) - Dommages aux équipements (casque et cardiofréquencemètre).
- Grand-braquet** : Petit braquet + Dommages au vélo, aux équipements vestimentaires et GPS.

À ces 3 formules, s'ajoute la possibilité de souscrire des garanties individuelles (indemnités journalières, garantie accident de la vie, etc.).

L'assurance des non licenciés FFCT

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

- Option A** : accueil pendant 3 sorties consécutives avec le club avant la prise de licence en présence d'un dirigeant du club ou d'un cadre fédéral.
- Option B** : participation à une randonnée ou à une randonnée permanente. Sorties de pré-accueil de 18 cyclistes occasionnels + 2 encadrants pendant 8 ou 10 sorties sur 2 à 5 mois avec objectifs pédagogiques et signature d'une convention de pré-accueil entre club, Codep et la commission fédérale Relations avec les structures.
- Option E** : accueil des estivants non licenciés participant pendant la saison estivale à des sorties club ou de comité départemental organisées pour eux. Signature d'une convention annuelle entre organisateur et la Fédération.

L'assurance des dirigeants sociaux

- C'est une responsabilité personnelle avec défense pénale. Elle est incluse dans l'assurance protection juridique du contrat fédéral. Elle couvre la fédération, les structures, et les clubs assurés par le contrat fédéral.

Les associations sont soumises aux prescriptions du Code civil en tant que personnes morales : elles peuvent donc être déclarées responsable d'un dommage causé à leurs membres ou à autrui.
Votre responsabilité civile peut être engagée devant une juridiction.

Extraits du Code civil

▪ Article 1382

Créé par Loi 1804-02-09 promulguée le 19 février 1804

Tout fait quelconque de l'homme, qui cause à autrui un dommage, oblige celui par la faute duquel il est arrivé à le réparer.

▪ Article 1383

Créé par Loi 1804-02-09 promulguée le 19 février 1804

Chacun est responsable du dommage qu'il a causé non seulement par son fait, mais encore par sa négligence ou par son imprudence.

▪ Article 1384

Modifié par Loi n°2002-305 du 4 mars 2002 - art. 8 JORF 5 mars 2002

On est responsable non seulement du dommage que l'on cause par son propre fait, mais encore de celui qui est causé par le fait des personnes dont on doit répondre, ou des choses que l'on a sous sa garde.

▪ Article 1385

Créé par Loi 1804-02-09 promulguée le 19 février 1804

Le propriétaire d'un animal, ou celui qui s'en sert, pendant qu'il est à son usage, est responsable du dommage que l'animal a causé, soit que l'animal fût sous sa garde, soit qu'il fût égaré ou échappé.

Nota

Plus d'informations : <http://www.legifrance.gouv.fr/> puis choisir " Code civil ".

Code pénal

reg-A0004-00-U

La responsabilité pénale peut être engagée devant une juridiction.

Le nouveau Code pénal parle de la mise en péril... et de la condamnation au pénal des personnes morales (associations).

Extraits du Code pénal

Article 121-1

Nul n'est responsable pénalement que de son propre fait.

Article 121-2

Modifié par Loi n°2004-204 du 9 mars 2004 - art. 54 JORF 10 mars 2004 en vigueur le 31 décembre 2005.

Les personnes morales, à l'exclusion de l'État, sont responsables pénalement, selon les distinctions des articles 121-4 à 121-7, des infractions commises, pour leur compte, par leurs organes ou représentants.

Toutefois, les collectivités territoriales et leurs groupements ne sont responsables pénalement que des infractions commises dans l'exercice d'activités susceptibles de faire l'objet de conventions de délégation de service public.

La responsabilité pénale des personnes morales n'exclut pas celle des personnes physiques auteurs ou complices des mêmes faits, sous réserve des dispositions du quatrième alinéa de l'article 121-3.

Article 121-4

Est auteur de l'infraction la personne qui :

- 1 - Commet les faits incriminés ;
- 2 - Tente de commettre un crime ou, dans les cas prévus par la loi, un délit.

Article 121-5

La tentative est constituée dès lors que, manifestée par un commencement d'exécution, elle n'a été suspendue ou n'a manqué son effet qu'en raison de circonstances indépendantes de la volonté de son auteur.

Article 121-6

Sera puni comme auteur le complice de l'infraction, au sens de l'article 121-7.

Article 121-7

Est complice d'un crime ou d'un délit la personne qui sciemment, par aide ou assistance, en a facilité la préparation ou la consommation.

Est également complice la personne qui par don, promesse, menace, ordre, abus d'autorité ou de pouvoir aura provoqué à une infraction ou donné des instructions pour la commettre.

Article 131-16

Modifié par Ordonnance n°2012-1218 du 2 novembre 2012 - art. 13

Le règlement qui réprime une contravention peut prévoir, lorsque le coupable est une personne physique, une ou plusieurs des peines complémentaires suivantes :

- 5 - La confiscation de la chose qui a servi ou était destinée à commettre l'infraction ou de la chose qui en est le produit.

Article 131-38

Modifié par Loi n°2004-204 du 9 mars 2004 - art. 55 JORF 10 mars 2004

Le taux maximum de l'amende applicable aux personnes morales est égal au quintuple de celui prévu pour les personnes physiques par la loi qui réprime l'infraction.

Lorsqu'il s'agit d'un crime pour lequel aucune peine d'amende n'est prévue à l'encontre des personnes physiques, l'amende encourue par les personnes morales est de 1 000 000 €.

Article 221-6

Modifié par Loi n°2011-525 du 17 mai 2011 - art. 185

Le fait de causer, dans les conditions et selon les distinctions prévues à l'article 121-3, par maladresse, imprudence, inattention, négligence ou manquement à une obligation de prudence ou de sécurité imposée par la loi ou le règlement, la mort d'autrui constitue un homicide involontaire puni de trois ans d'emprisonnement et de 45 000 € d'amende.

En cas de violation manifestement délibérée d'une obligation particulière de prudence ou de sécurité imposée par la loi ou le règlement, les peines encourues sont portées à cinq ans d'emprisonnement et à 75 000 € d'amende.

Article 222-19

Modifié par Loi n°2011-525 du 17 mai 2011 - art. 185

Le fait de causer à autrui, dans les conditions et selon les distinctions prévues à l'article 121-3, par maladresse, imprudence, inattention, négligence ou manquement à une obligation de prudence ou de sécurité imposée par la loi ou le règlement, une incapacité totale de travail pendant plus de trois mois est puni de deux ans d'emprisonnement et de 30 000 € d'amende.

En cas de violation manifestement délibérée d'une obligation particulière de prudence ou de sécurité imposée par la loi ou le règlement, les peines encourues sont portées à trois ans d'emprisonnement et à 45 000 € d'amende.

▪ **Article 222-20**

Modifié par Loi n°2011-525 du 17 mai 2011 - art. 185

Le fait de causer à autrui, par la violation manifestement délibérée d'une obligation particulière de prudence ou de sécurité imposée par la loi ou le règlement, une incapacité totale de travail d'une durée inférieure ou égale à trois mois, est puni d'un an d'emprisonnement et de 15 000 € d'amende.

▪ **Article 222-21**

Modifié par Loi n°2009-526 du 12 mai 2009 - art. 124

Les personnes morales déclarées responsables pénalement, dans les conditions prévues par l'article 121-2, des infractions définies par la présente section encouront, outre l'amende suivant les modalités prévues par l'article 131-38, les peines prévues par les 2°, 3°, 8° et 9° de l'article 131-39.

▪ **Article 223-1**

Modifié par Loi n°2011-525 du 17 mai 2011 - art. 185

Le fait d'exposer directement autrui à un risque immédiat de mort ou de blessures de nature à entraîner une mutilation ou une infirmité permanente par la violation manifestement délibérée d'une obligation particulière de prudence ou de sécurité imposée par la loi ou le règlement est puni d'un an d'emprisonnement et de 15 000 € d'amende.

▪ **Article 223-2**

Modifié par Loi n°2009-526 du 12 mai 2009 - art. 124

Les personnes morales déclarées responsables pénalement, dans les conditions prévues par l'article 121-2, des infractions définies à l'article 223-1 encouront, outre l'amende suivant les modalités prévues par l'article 131-38, les peines prévues par les 2°, 3°, 8° et 9° de l'article 131-39.

L'interdiction mentionnée au 2° de l'article 131-39 porte sur l'activité dans l'exercice ou à l'occasion de l'exercice de laquelle l'infraction a été commise.

▪ **Article R622-1**

Modifié par Décret n°2010-671 du 18 juin 2010 - art. 4

Hors le cas prévu par l'article R. 625-3, le fait, par maladresse, imprudence, inattention, négligence ou manquement à une obligation de sécurité ou de prudence imposée par la loi ou le règlement, dans les conditions et selon les distinctions prévues à l'article 121-3, de porter atteinte à l'intégrité d'autrui sans qu'il en résulte d'incapacité totale de travail est puni de l'amende prévue pour les contraventions de la 2^e classe.

Les personnes coupables de la contravention prévue au présent article encouront également la peine complémentaire de confiscation de la chose qui a servi à commettre l'infraction.

Les personnes morales déclarées responsables pénalement, dans les conditions prévues par l'article 121-2, de l'infraction définie au présent article encouront, outre l'amende suivant les modalités prévues par l'article 131-41, la peine de confiscation de la chose qui a servi à commettre l'infraction.

▪ **Article R625-2**

Modifié par Décret n°2003-642 du 11 juillet 2003 - art. 1 JORF 12 juillet 2003

Hors les cas prévus par les articles 222-20 et 222-20-1, le fait de causer à autrui, par maladresse, imprudence, inattention, négligence ou manquement à une obligation de sécurité ou de prudence imposée par la loi ou le règlement, dans les conditions et selon les distinctions prévues à l'article 121-3, une incapacité totale de travail d'une durée inférieure ou égale à trois mois est puni de l'amende prévue pour les contraventions de la 5^e classe.

▪ **Article R625-3**

Modifié par Décret n°2001-883 du 20 septembre 2001 - art. 4 JORF 27 septembre 2001

Le fait, par la violation manifestement délibérée d'une obligation particulière de sécurité ou de prudence prévue par la loi ou le règlement, de porter atteinte à l'intégrité d'autrui sans qu'il en résulte d'incapacité totale de travail est puni de l'amende prévue pour les contraventions de la 5^e classe.

Nota

Plus d'informations : <http://www.legifrance.gouv.fr/> puis choisir " Code pénal ".

Code de la route

reg-A0005-00-U

Les utilisateurs de vélo sont tenus de respecter les prescriptions du Code de la route.

L'article R.311-1 alinéa 5 définit et classe le cycle comme un véhicule.

Le fait de contrevenir aux dispositions du présent Code est puni de l'amende prévue pour la catégorie de la contravention. Une infraction commise avec un cycle n'est pas passible d'un retrait de points du permis de conduire. Mais en présence d'une infraction grave, le juge peut décider de suspendre temporairement le permis de conduire du cycliste ou de retarder le passage du permis par un élève conducteur.

Extraits du Code de la route

Définitions

Article R110-2

Modifié par Décret n°2010-1390 du 12 novembre 2010 - art. 2

Pour l'application du présent code, les termes ci-après ont le sens qui leur est donné dans le présent article :

- **Agglomération** : espace sur lequel sont groupés des immeubles bâtis rapprochés et dont l'entrée et la sortie sont signalées par des panneaux placés à cet effet le long de la route qui le traverse ou qui le borde ;
- **Aire piétonne** : section ou ensemble de sections de voies en agglomération, hors routes à grande circulation, constituant une zone affectée à la circulation des piétons de façon temporaire ou permanente.
Dans cette zone, sous réserve des dispositions de l'article R. 431-9*, seuls les véhicules nécessaires à la desserte interne de la zone sont autorisés à circuler à l'allure du pas et les piétons sont prioritaires sur ceux-ci. Les entrées et sorties de cette zone sont annoncées par une signalisation.
- **Bande cyclable** : voie exclusivement réservée aux cycles à deux ou trois roues sur une chaussée à plusieurs voies ;
- **Carrefour à sens giratoire** : place ou carrefour comportant un terre-plein central matériellement infranchissable, ceinturé par une chaussée mise à sens unique par la droite sur laquelle débouchent différentes routes et annoncé par une signalisation spécifique. Toutefois, les carrefours à sens giratoire peuvent comporter un terre-plein central matériellement franchissable, qui peut être chevauché par les conducteurs lorsque l'encombrement de leur véhicule rend cette manoeuvre indispensable ;
- **Chaussée** : partie (s) de la route normalement utilisée (s) pour la circulation des véhicules ;
- **Intersection** : lieu de jonction ou de croisement à niveau de deux ou plusieurs chaussées, quels que soient le ou les angles des axes de ces chaussées ;
- **Piste cyclable** : chaussée exclusivement réservée aux cycles à deux ou trois roues ;
- **Voie de circulation** : subdivision de la chaussée ayant une largeur suffisante pour permettre la circulation d'une file de véhicules ;
- **Voie verte** : route exclusivement réservée à la circulation des véhicules non motorisés, des piétons et des cavaliers ;
- **Zone de rencontre** : section ou ensemble de sections de voies en agglomération constituant une zone affectée à la circulation de tous les usagers. Dans cette zone, les piétons sont autorisés à circuler sur la chaussée sans y stationner et bénéficient de la priorité sur les véhicules. La vitesse des véhicules y est limitée à 20 km/h. Toutes les chaussées sont à double sens pour les cyclistes, sauf dispositions différentes prises par l'autorité investie du pouvoir de police. Les entrées et sorties de cette zone sont annoncées par une signalisation et l'ensemble de la zone est aménagé de façon cohérente avec la limitation de vitesse applicable.
- **Zone 30** : section ou ensemble de sections de voies constituant une zone affectée à la circulation de tous les usagers. Dans cette zone, la vitesse des véhicules est limitée à 30 km/h. Toutes les chaussées sont à double sens pour les cyclistes, sauf dispositions différentes prises par l'autorité investie du pouvoir de police. Les entrées et sorties de cette zone sont annoncées par une signalisation et l'ensemble de la zone est aménagé de façon cohérente avec la limitation de vitesse applicable.
- **Article R130-1** : les personnels assermentés de l'office national des forêts peuvent constater, lorsqu'elles sont commises sur les chemins forestiers ouverts à la circulation publique, les contraventions prévues par le code de la route.

* Les conducteurs de cycles peuvent circuler sur les aires piétonnes, sauf dispositions différentes prises par l'autorité investie du pouvoir de police, à la condition de conserver l'allure du pas et de ne pas occasionner de gêne aux piétons.

Alcolémie

▪ **Art. R 234-1** : une concentration d'alcool dans le sang égale ou supérieure à 0,50 gramme par litre ou par une concentration d'alcool dans l'air expiré égale ou supérieure à 0,25 milligramme par litre est punie de l'amende prévue pour les contraventions de la 4^e classe.

Définition du cycle

▪ Article R311-1

Modifié par Décret n°2009-497 du 30 avril 2009 - art. 2

Pour l'application du présent code, les termes ci-après ont le sens qui leur est donné dans le présent article :

- 6. 10. Cycle : véhicule ayant au moins deux roues et propulsé exclusivement par l'énergie musculaire des personnes se trouvant sur ce véhicule, notamment à l'aide de pédales ou de manivelles ;
- 6. 11. Cycle à pédalage assisté : cycle équipé d'un moteur auxiliaire électrique d'une puissance nominale continue maximale de 0,25 kilowatt, dont l'alimentation est réduite progressivement et finalement interrompue lorsque le véhicule atteint une vitesse de 25 km/h, ou plus tôt si le cycliste arrête de pédaler.

Éclairage

▪ Article R313-1

Tout véhicule ne peut être pourvu que des dispositifs d'éclairage ou de signalisation prévus au présent code. Ceux-ci doivent être installés conformément aux prescriptions du présent chapitre.

▪ Article R313-4

Modifié par Décret n°2009-497 du 30 avril 2009 - art. 3

Feux de position avant

X.- La nuit, ou le 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. Le non respect de cet article est punie de l'amende prévue pour les contraventions de la 1^{re} classe.

▪ Article R313-5

Feux de position arrière

V. - La nuit, ou le 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. Le non respect de cet article est punie de l'amende prévue pour les contraventions de la 1^{re} classe.

▪ Article R313-18

Modifié par Décret n°2009-497 du 30 avril 2009 - art. 4

Catadioptrés arrière

V. - Tout cycle doit être muni d'un ou plusieurs catadioptrés arrière.

VI. - Lorsque la remorque... d'un cycle, ou son chargement, masque le ou les catadioptrés du véhicule tracteur, la remorque doit être munie du ou des dispositifs correspondants, dont le nombre est fixé à deux obligatoirement si la largeur de la remorque dépasse 1,30 mètre. Le non respect de cet article est punie de l'amende prévue pour les contraventions de la 1^{re} classe.

▪ Article R313-19

Catadioptrés latéraux

III. - Tout cycle doit être muni de catadioptrés orange visibles latéralement. Le non respect de cet article est punie de l'amende prévue pour les contraventions de la 1^{re} classe.

▪ Article R313-20

Modifié par Décret n°2008-1095 du 28 octobre 2008 - art. 10

Autres catadioptrés

III. - Les pédales de tout cycle, cyclomoteur ou quadricycle léger à moteur doivent comporter des catadioptrés, sauf dans le cas des cyclomoteurs à deux roues à pédales rétractables.

IV. - Tout cycle doit être muni d'un catadioptré blanc visible de l'avant.

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

Le non respect de cet article est punie de l'amende prévue pour les contraventions de la 1^{re} classe.

Signaux d'avertissement

▪ Article R313-33

Tout cycle doit être muni d'un appareil avertisseur constitué par un timbre ou un grelot dont le son peut être entendu à 50 mètres au moins. L'emploi de tout autre signal sonore est interdit. Le non respect de cet article est punie de l'amende prévue pour les contraventions de la 1^{re} classe.

Freinage

▪ Article R315-3

Tout cycle doit être muni de deux dispositifs de freinage efficaces. Le non respect de cet article est puni de l'amende prévue pour les contraventions de la 1^{re} classe.

Conduite

▪ Article R412-6

Modifié par Décret n°2008-754 du 30 juillet 2008 - art. 15

II.- Tout conducteur doit se tenir constamment en état et en position d'exécuter commodément et sans délai toutes les manœuvres qui lui incombent. Ses possibilités de mouvement et son champ de vision ne doivent pas être réduits par les objets transportés. Le non respect de cet article est puni de l'amende prévue pour les contraventions de la 4^e classe.

▪ Article R412-7

Modifié par Décret n°2010-1390 du 12 novembre 2010 - art. 10

II.- Lorsque, sur la chaussée, une voie de circulation réservée à certaines catégories de véhicules est matérialisée, les conducteurs d'autres catégories de véhicules ne doivent pas circuler sur cette voie. Les conducteurs de véhicule motorisés ne doivent pas circuler sur une voie verte, ni dans une aire piétonne à l'exception des cas prévus par les règles de circulation mentionnées à l'article R. 411-3. Le non respect de cet article est puni de l'amende prévue pour les contraventions de la 4^e classe.

▪ Article R412-9

Modifié par Décret n°2003-293 du 31 mars 2003 - art. 2 JORF 1^{er} avril 2003

En marche normale, tout conducteur doit maintenir son véhicule près du bord droit de la chaussée, autant que le lui permet l'état ou le profil de celle-ci.

Toutefois, un conducteur qui pénètre sur un carrefour à sens giratoire comportant plusieurs voies de circulation en vue d'emprunter une sortie située sur sa gauche par rapport à son axe d'entrée peut serrer à gauche.

Chaque manœuvre de changement de voie à l'intérieur du carrefour à sens giratoire reste soumise aux règles de la priorité et doit être signalée aux autres conducteurs.

Le fait, pour tout conducteur, de ne pas maintenir, en marche normale, son véhicule près du bord droit de la chaussée est puni de l'amende prévue pour les contraventions de la quatrième classe.

Le fait, pour tout conducteur, de circuler, en marche normale, sur la partie gauche d'une chaussée à double sens de circulation est puni de l'amende prévue pour les contraventions de la quatrième classe.

▪ Article R412-10

Modifié par Décret n°2003-293 du 31 mars 2003 - art. 2 JORF 1^{er} avril 2003

Tout conducteur qui s'apprête à apporter un changement dans la direction de son véhicule ou à en ralentir l'allure doit avertir de son intention les autres usagers, notamment lorsqu'il va se porter à gauche, traverser la chaussée, ou lorsque, après un arrêt ou stationnement, il veut reprendre sa place dans le courant de la circulation. Le non respect de cet article est puni de l'amende prévue pour les contraventions de la 2^e classe.

▪ Article R412-12

Modifié par Décret n°2003-293 du 31 mars 2003 - art. 2 JORF 1^{er} avril 2003

I. - Lorsque deux véhicules se suivent, le conducteur du second doit maintenir une distance de sécurité suffisante pour pouvoir éviter une collision en cas de ralentissement brusque ou d'arrêt subit du véhicule qui le précède. Cette distance est d'autant plus grande que la vitesse est plus élevée. Elle correspond à la distance parcourue par le véhicule pendant un délai d'au moins deux secondes.

▪ Article R412-34

Modifié par Décret n°2010-1390 du 12 novembre 2010 - art. 11

I. - Lorsqu'une chaussée est bordée d'emplacements réservés aux piétons ou normalement praticables par eux, tels que trottoirs ou accotements, les piétons sont tenus de les utiliser, à l'exclusion de la chaussée. Ces dispositions ne s'appliquent pas aux aires piétonnes et aux zones de rencontre.

I bis. - Les enfants de moins de huit ans qui conduisent un cycle peuvent utiliser les trottoirs ou accotements, sauf dispositions contraires prises par l'autorité investie du pouvoir de police, à la condition de conserver l'allure du pas et de ne pas occasionner de gêne aux piétons.

II. - Sont assimilés aux piétons :

2° Les personnes qui conduisent à la main un cycle ou un cyclomoteur ;

III. - La circulation de tous véhicules à deux roues conduits à la main est tolérée sur la chaussée.

Dans ce cas, les conducteurs sont tenus d'observer les règles imposées aux piétons.

Feux de signalisation lumineux

▪ Article R412-30

Modifié par Décret n°2003-283 du 27 mars 2003 - art. 1 JORF 29 mars 2003

Tout conducteur doit marquer l'arrêt absolu devant un feu de signalisation rouge, fixe ou clignotant.

L'arrêt se fait en respectant la limite d'une ligne perpendiculaire à l'axe de la voie de circulation.

Lorsque cette ligne d'arrêt n'est pas matérialisée sur la chaussée, elle se situe à l'aplomb du feu de signalisation ou avant le passage piéton lorsqu'il en existe un.

Lorsqu'une piste cyclable traversant la chaussée est parallèle et contiguë à un passage réservé aux piétons dont le franchissement est réglé par des feux de signalisation lumineux, tout conducteur empruntant cette piste est tenu, à défaut de signalisation spécifique, de respecter les feux de signalisation réglant la traversée de la chaussée par les piétons.

Dépassement

Article R414-4

Modifié par Décret n°2003-536 du 20 juin 2003 - art. 18 JORF 22 juin 2003

I. - Avant de dépasser, tout conducteur doit s'assurer qu'il peut le faire sans danger.

IV. - Pour effectuer le dépassement, il doit se déporter suffisamment pour ne pas risquer de heurter l'usager qu'il veut dépasser. Il ne doit pas en tout cas s'en approcher latéralement à moins d'un mètre en agglomération et d'un mètre et demi hors agglomération s'il s'agit d'un véhicule à traction animale, d'un engin à deux ou à trois roues, d'un piéton, d'un cavalier ou d'un animal.

Intersection et priorité de passage

Article R414-6

Modifié par Décret n°2003-293 du 31 mars 2003 - art. 2 JORF 1^{er} avril 2003

I. - Les dépassements s'effectuent à gauche, à moins que le véhicule tourne à gauche.

II. - Par exception à cette règle, tout conducteur doit dépasser par la droite :

1° Un véhicule dont le conducteur a signalé qu'il se disposait à changer de direction vers la gauche.

2° Un véhicule qui circule sur une voie ferrée empruntant la chaussée lorsque l'intervalle existant entre ce véhicule et le bord de la chaussée est suffisant ; toutefois, dans ce dernier cas, le dépassement peut s'effectuer à gauche sur les routes où la circulation est à sens unique ou sur les autres routes lorsque le dépassement laisse libre toute la moitié gauche de la chaussée.

Le non respect de cet article est punie de l'amende prévue pour les contraventions de la 4^e classe.

Article R415-2

Tout conducteur ne doit s'engager dans une intersection que si son véhicule ne risque pas d'y être immobilisé et d'empêcher le passage des véhicules circulant sur les autres voies.

Le conducteur d'un véhicule autre qu'un cycle ou un cyclomoteur ne doit pas s'engager dans l'espace compris entre les deux lignes d'arrêt définies à l'article R. 415-15 lorsque son véhicule risque d'y être immobilisé.

Article R415-4

Modifié par Décret n°2008-754 du 30 juillet 2008 - art. 9

I.- Tout conducteur s'apprêtant à quitter une route sur sa gauche doit serrer à gauche.

II.- Lorsque la chaussée est à double sens de circulation il ne doit pas en dépasser l'axe médian.

Néanmoins, lorsque cette chaussée comporte un nombre impair de voies matérialisées, il doit, sauf dispositions différentes prises par l'autorité investie du pouvoir de police, emprunter la voie médiane.

III.- Il doit céder le passage aux véhicules venant en sens inverse sur la chaussée qu'il s'apprête à quitter ainsi qu'aux cycles et cyclomoteurs circulant dans les deux sens sur les pistes cyclables qui traversent la chaussée sur laquelle il va s'engager.

IV.- Par exception à la règle fixée au I, tout conducteur de cycle, s'apprêtant à quitter une route sur sa gauche, peut serrer le bord droit de la chaussée avant de s'engager sur sa gauche.

Article R415-6

À certaines intersections indiquées par une signalisation dite stop, tout conducteur doit marquer un temps d'arrêt à la limite de la chaussée abordée. Il doit ensuite céder le passage aux véhicules circulant sur l'autre ou les autres routes et ne s'y engager qu'après s'être assuré qu'il peut le faire sans danger. Le non respect de cet article est punie de l'amende prévue pour les contraventions de la 4^e classe.

Article R415-9

Modifié par Décret n°2010-1390 du 12 novembre 2010 - art. 16

I. - Tout conducteur qui débouche sur une route en franchissant un trottoir ou à partir d'un accès non ouvert à la circulation publique, d'un chemin de terre ou d'une aire de stationnement ne doit s'engager sur la route qu'après s'être assuré qu'il peut le faire sans danger et qu'à une vitesse suffisamment réduite pour lui permettre un arrêt sur place.

II. - Il doit céder le passage à tout autre véhicule.

Le non respect de cet article est punie de l'amende prévue pour les contraventions de la 4^e classe.

Article R415-10

Tout conducteur abordant un carrefour à sens giratoire est tenu, quel que soit le classement de la route qu'il s'apprête à quitter, de céder le passage aux usagers circulant sur la chaussée qui ceinture le carrefour à sens giratoire. Le non respect de cet article est punie de l'amende prévue pour les contraventions de la 4^e classe.

Article R415-14

Pour l'application de toutes les règles de priorité, une piste cyclable est considérée comme une voie de la chaussée principale qu'elle longe, sauf dispositions différentes prises par l'autorité investie du pouvoir de police.

Article R415-15

Modifié par Décret n°2010-1390 du 12 novembre 2010 - art. 18

Aux intersections, l'autorité investie du pouvoir de police peut décider de :

1° Mettre en place sur les voies équipées de feux de signalisation une signalisation distincte destinée à une ou plusieurs catégories de véhicules ou indiquant une ou plusieurs directions ou remplissant ces deux fonctions de manière concomitante ;

2° Mettre en place sur les voies équipées de feux de signalisation communs à toutes les catégories d'usagers deux lignes d'arrêt distinctes, l'une pour les cycles et cyclomoteurs, l'autre pour les autres catégories de véhicules ;

3° Réserver une voie que les conducteurs de cycles et de cyclomoteurs sont tenus d'emprunter pour contourner l'intersection par la droite.

▪ Article R416-4

La nuit, ou le jour lorsque la visibilité est insuffisante, tout conducteur d'un véhicule doit, dans les conditions définies à la présente section, faire usage des feux dont le véhicule doit être équipé en application des dispositions du livre III.

▪ Article R416-10

Les cycles ainsi que leur remorque doivent circuler avec le feu de position et le feu rouge arrière allumés. Le non respect de cet article est punie de l'amende prévue pour les contraventions de la 1^{re} classe.

▪ Article R416-15

À l'arrêt ou en stationnement... les cycles à deux roues peuvent ne pas être signalés s'ils ne sont pas attelés d'une remorque mais ils doivent être garés au bord de la chaussée.

Autres dispositions

▪ Article R431-1-1

Créé par Décret n°2008-754 du 30 juillet 2008 - art. 20

Lorsqu'ils circulent la nuit, ou le jour lorsque la visibilité est insuffisante, tout conducteur et passager d'un cycle doivent porter hors agglomération un gilet de haute visibilité conforme à la réglementation et dont les caractéristiques sont prévues par un arrêté du ministre chargé des transports.

Le fait pour tout conducteur ou passager d'un cycle de contrevenir aux dispositions du présent article est puni de l'amende prévue pour les contraventions de la 2^e classe.

▪ Article R431-5

Sur les cycles, le transport de passagers n'est autorisé que sur un siège fixé au véhicule, différent de celui du conducteur. Le non respect de cet article est punie de l'amende prévue pour les contraventions de la 2^e classe.

▪ Article R431-6

Les conducteurs de cycles à plus de deux roues, de cycles attelés d'une remorque ou d'un sidecar ne doivent jamais rouler de front sur la chaussée. Le non respect de cet article est punie de l'amende prévue pour les contraventions de la 2^e classe.

▪ Article R431-7

Les conducteurs de cycles à deux roues sans remorque ni side-car ne doivent jamais rouler à plus de deux de front sur la chaussée.

Ils doivent se mettre en file simple dès la chute du jour et dans tous les cas où les conditions de la circulation l'exigent, notamment lorsqu'un véhicule voulant les dépasser annonce son approche.

Le non respect de cet article est punie de l'amende prévue pour les contraventions de la 2^e classe.

▪ Article R431-8

Il est interdit aux conducteurs de cycles et de cyclomoteurs de se faire remorquer par un véhicule.

Le non respect de cet article est punie de l'amende prévue pour les contraventions de la 2^e classe.

▪ Article R431-9

Modifié par Décret n°2003-283 du 27 mars 2003 - art. 3 JORF 29 mars 2003

Pour les conducteurs de cycles à deux ou trois roues, l'obligation d'emprunter les bandes ou pistes cyclables est instituée par l'autorité investie du pouvoir de police après avis du préfet.

Par dérogation aux dispositions de l'article R. 110-2, les conducteurs de cyclomoteurs à deux roues, sans side-car ni remorque peuvent être autorisés à emprunter les bandes et pistes cyclables par décision de l'autorité investie du pouvoir de police.

Lorsque la chaussée est bordée de chaque côté par une piste cyclable, les utilisateurs de cette piste doivent emprunter celle ouverte à droite de la route, dans le sens de la circulation.

Les conducteurs de cycles peuvent circuler sur les aires piétonnes, sauf dispositions différentes prises par l'autorité investie du pouvoir de police, à la condition de conserver l'allure du pas et de ne pas occasionner de gêne aux piétons. Hors agglomération, les conducteurs de cycles peuvent circuler sur les accotements équipés d'un revêtement routier.

Le non respect de cet article est punie de l'amende prévue pour les contraventions de la 2^e classe.

▪ Article R431-10

Hors agglomération, le long des routes pavées ou des routes en état de réfection, la circulation des cycles et cyclomoteurs à deux roues sans remorque ni side-car, est autorisée sur les trottoirs et contre-allées affectées aux piétons.

Dans ce cas, les conducteurs sont tenus de circuler à l'allure du pas à la rencontre des piétons et de réduire leur vitesse au droit des habitations.

Le non respect de cet article est punie de l'amende prévue pour les contraventions de la 4^e classe.

▪ Article R431-11

Sur les véhicules à deux roues sauf les cycles dits tandems, le siège du passager doit être muni soit d'une courroie d'attache, soit d'au moins une poignée et de deux repose-pieds.

Sur tous les véhicules à deux roues, pour les enfants âgés de moins de cinq ans, l'utilisation d'un siège conçu à cet effet et muni d'un système de retenue est obligatoire.

Le conducteur doit s'assurer que les pieds des enfants ne peuvent être entraînés entre les parties fixes et les parties mobiles du véhicule.

Le non respect de cet article est puni de l'amende prévue pour les contraventions de la 4^e classe.

Nota

Plus d'informations : <http://www.legifrance.gouv.fr/> puis choisir " Code de la route ".

ARTICLE DU CODE DE LA ROUTE	NATURE DE L'OBLIGATION	CLASSE
R-234-1	Une concentration d'alcool dans le sang égale ou supérieure à 0,50 gramme par litre ou par une concentration d'alcool dans l'air expiré égale ou supérieure à 0,25 milli-gramme par litre	4 ^e
R.313-4	La nuit, ou le 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.	1 ^{re}
R.313-5	La nuit, ou le 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.	1 ^{re}
R.313-18	Tout cycle doit être muni d'un ou plusieurs catadioptrés arrière.	1 ^{re}
R.313-19	Tout cycle doit être muni de catadioptrés orange visibles latéralement.	1 ^{re}
R.313-20	Les pédales de tout cycle doivent comporter des catadioptrés et tout cycle doit être muni d'un catadioptré blanc visible de l'avant.	1 ^{re}
R.313-33	Tout cycle doit être muni d'un appareil avertisseur constitué par un timbre ou un grelot dont le son peut être entendu à 50 mètres au moins. L'emploi de tout autre signal sonore est interdit.	1 ^{re}
R.315-3	Tout cycle doit être muni de deux dispositifs de freinage efficaces.	1 ^{re}
R.412-6-1	L'usage d'un téléphone tenu en main par le conducteur d'un véhicule en circulation est interdit.	4 ^e
R.412-7	Les véhicules doivent, sauf en cas de nécessité absolue, circuler sur la chaussée.	4 ^e
R.412-9	Il est interdit de circuler, en marche normale, sur la partie gauche d'une chaussée à double sens de circulation. Il est interdit de ne pas maintenir, en marche normale, son véhicule près du bord droit de la chaussée.	4 ^e
R.412-10	Tout conducteur qui s'apprête à apporter un changement dans la direction de son véhicule ou à en ralentir l'allure doit avertir de son intention les autres usagers,	2 ^e
R.412-11	En agglomération, tout conducteur doit s'arrêter pour laisser les véhicules de transport en commun quitter les arrêts signalés comme tels.	2 ^e
R.412-19	Lorsque des lignes longitudinales continues axiales sont apposées sur la chaussée, elles interdisent aux conducteurs leur franchissement ou leur chevauchement.	4 ^e
R.412-26	Tout conducteur est tenu de respecter la signalisation lui imposant une direction.	2 ^e
R.412-27	Tout ouvrage, borne, terre-plein ou monument, établi sur une chaussée, une place ou à un carrefour doit être contourné par la droite.	4 ^e
R.412-28	Le fait, pour tout conducteur, de circuler en sens interdit est puni.	4 ^e
R.412-30	Tout conducteur doit marquer l'arrêt absolu devant un feu de signalisation rouge, fixe ou clignotant.	4 ^e
R.412-31	Tout conducteur doit marquer l'arrêt devant un feu de signalisation jaune fixe,	2 ^e

R.414-6	Les dépassements s'effectuent à gauche sauf pour les véhicules dont le conducteur a signalé qu'il se disposait à changer de direction vers la gauche	4 ^e
R.415-5	À l'intersection de routes différentes, le conducteur venant par la gauche est tenu de céder le passage à l'autre conducteur,	4 ^e
R.415-6	Aux intersections indiquées par la signalisation stop, tout conducteur doit marquer un temps d'arrêt et doit céder le passage aux véhicules circulant sur l'autre.	4 ^e
R.415-7	Aux intersections indiquées par la signalisation " Cédez le passage ", tout conducteur doit céder le passage aux véhicules circulant sur les autres routes.	4 ^e
R.415-9	Tout conducteur venant de trottoir, d'accès non ouvert à la circulation, de chemin de terre, d'aire de stationnement ne s'engage que s'il peut le faire sans danger.	4 ^e
R.415-10	Tout conducteur abordant un carrefour à sens giratoire est tenu de céder le passage aux usagers circulant sur le carrefour à sens giratoire.	4 ^e
R.415-11	Tout conducteur est tenu de céder le passage au piéton traversant une chaussée ou circulant dans une aire piétonne ou une zone de rencontre.	4 ^e
R.416-4	La nuit ou le jour lorsque la visibilité est insuffisante il doit être fait usage des feux dont le véhicule est équipé.	1 ^{re}
R.416-10	Les cycles ainsi que leur remorque doivent circuler avec le feu de position et le feu rouge arrière allumés.	1 ^{re}
R.421-7	Sauf en cas de nécessité absolue on ne doit pas s'arrêter ou stationner sur la chaussée et les accotements.	2 ^e
R.431-1-1-1	Hors agglomération, la nuit ou le jour lorsque la visibilité est insuffisante le conducteur et le passager d'un cycle doivent porter un gilet haute visibilité.	2 ^e
R.431-5	Le transport d'un passager n'est autorisé que sur un siège fixé au véhicule différent de celui du conducteur.	2 ^e
R.431-6	Les conducteurs de cycles à plus de deux roues, de cycles attelés d'une remorque ou d'un side-car ne doivent jamais rouler de front sur la chaussée.	2 ^e
R.431-7	Les conducteurs de cycles à deux roues sans remorque ni side-car ne doivent jamais rouler à plus de deux de front. Ils doivent se mettre en file simple dès la chute du jour ou que les conditions de circulation l'exigent	2 ^e
R.431-8	Il est interdit aux conducteurs de cycles de se faire remorquer	2 ^e
R.431-9	L'emprunt des pistes et bandes cyclables est obligatoire dès qu'elles ont été instituées comme telles. Sur les chaussées bordées de chaque côté par une piste cyclable les utilisateurs doivent emprunter celle ouverte à droite de la route. Sur les aires piétonnes les conducteurs de cycles doivent conserver l'allure du pas.	2 ^e
R.431-10	Hors agglomération le long des routes pavées ou en réfection sur les trottoirs et contre-allées les conducteurs de cycles sont tenus de circuler à l'allure du pas à la rencontre des piétons.	2 ^e
R.431-11	Sur les cycles à deux roues (sauf tandems) le siège passager doit être muni d'une courroie d'attache, ou au moins une poignée et de deux repose-pied. Pour les enfants âgés de moins de cinq ans, utilisation obligatoire d'un siège conçu à cet effet et muni d'un système de retenue.	2 ^e

Montant des amendes

	Minorée	Normale	Majorée	Maximum
1 ^{re} classe		11 €	33 €	38 €
2 ^e classe	22 €	35 €	75 €	150 €
4 ^e classe	90 €	135 €	375 €	750 €
5 ^e classe	1 500 € - confiscation du véhicule et doublement en cas de récidive			

Manifestations sur la voie publique

reg-A0006-00-U

Organisations de plus de 50 cyclistes

▪ Ce qu'il faut retenir

Toute manifestation sportive regroupant plus de 50 cyclistes sur la voie publique doit faire l'objet d'une déclaration d'organisation (formulaire Cerfa) aux services préfectoraux du ou des départements où la manifestation est organisée au plus tard un mois avant la date de la manifestation.

Le formulaire Cerfa 13447*03 est disponible sur le site fédéral : www.ffct.org

Espace Fédéral / Identifiants / Gestion-Documentaire / Organisation de manifestations.

▪ Renseignements à fournir :

- Les nom, adresse et coordonnées de l'organisateur (personne physique et morale).
- La date et les horaires auxquels se déroule la manifestation ;
- La nature et les modalités d'organisation de la manifestation, notamment son programme et son règlement ;
- Dans les cas où l'itinéraire est imposé aux participants, un plan des voies empruntées sur lequel figurent les points de rassemblement ou de contrôle préalablement définis (à joindre) ;
- Le nombre maximal de participants à la manifestation ainsi que, le cas échéant, le nombre de véhicules d'accompagnement ;
- Le recensement des dispositions assurant la sécurité et la protection des participants et des tiers ;
- Une attestation de police d'assurance souscrite par l'organisateur de la manifestation, qui doit être présentée à l'autorité administrative au plus tard six jours francs avant le début de la manifestation.

L'organisateur de la manifestation transmet le dossier complet de déclaration au préfet territorialement compétent, au plus tard un mois avant la date prévue pour son organisation. Si la manifestation se déroule sur plusieurs départements, le dossier est adressé à chaque préfet de département traversé.

La préfecture délivre un récépissé de déclaration.

Les renseignements complets concernant le règlement type des organisations sont disponibles sur le site fédéral : www.ffct.org

Espace Fédéral/Identifiants/ Gestion- Documentaire / Règlement type des organisations de cyclotourisme en France

Nota

Voir aussi la fiche sécurité " Réglementation du VTT » (Réf. reg-A0009-00-U) page 38 dans le cas où la randonnée traverse une zone domaniale régit par l'Office national des forêts (ONF).

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.

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 temporel.

Réglementation à respecter

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

▪ Art. 118.8 :

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

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

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

2 - Extraits du Code de la route relatif au fléchage

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Nota

L'intégralité de ces articles : <http://www.legifrance.gouv.fr/> puis choisir " Code de la route ".

Les commissions de sécurité

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

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

Communication

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

But du plan de communication

Amélioration de la communication avec les structures via le site fédéral <http://ffct.org>

Mise à disposition d'une base de données permanente qui est transmise aux clubs (délégués sécurité club) par l'intermédiaire des délégués sécurité régionaux et départementaux et disponible sur le site fédéral.

Moyens

- L'Unité sécurité.
- La Charte cyclable.
- Le Mémoire sécurité du cyclotourisme.
- Plaquettes, affiches, flyers...

Tous ces documents sont disponibles et téléchargeables sur le site de la FFCT.

Objectifs

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

- agir et rouler en responsable,
- prévenir – informer – former,
- être présent dans tous les domaines de sécurité,
- maintenir notre droit à la route et à son partage,
- améliorer la sécurité pendant nos déplacements,
- proposer des aménagements cyclables adaptés à la pratique du cyclotourisme.

Statistiques internes

Des statistiques régulières permettent de mieux connaître les causes et les conséquences des accidents. Elles sont établies grâce à l'exploitation des déclarations des sinistres par l'assureur fédéral et analysées par la commission nationale de Sécurité pour améliorer les moyens de lutte contre l'accidentologie .

Chaque année à la Semaine fédérale, la commission nationale de Sécurité effectue un comptage du port du casque.

Formation

Elle est dispensée dans tous les stages éducateurs, dirigeants et délégués sécurité.

Le délégué sécurité club (DSC) est l'animateur privilégié auprès des membres de son club. Il dispose pour cela d'une " mallette sécurité " avec des outils et des documents appropriés.

La sécurité, la priorité de la FFCT !