

Mémemorandum sécurité du cyclotouriste



CEDEZ LE
PASSAGE



Fédération française de cyclotourisme



Sommaire

Préambule	page 1
Le Délégué sécurité club	
▶ Une reconnaissance officielle	page 2
▶ Son rôle	page 2
▶ Ses engagements personnels	page 3
▶ Conclusion	page 3
Dispositions réglementaires	
▶ L'équipement réglementaire	page 4
▶ Dispositions générales	page 6
▶ Dispositions particulières	page 7
▶ Code civil	page 8
Dispositions conseillées	
▶ Le matériel	page 9
▶ L'équipement	page 10
▶ Le comportement	page 11
Principaux panneaux routiers	page 21
La pratique du VTT	
▶ Les lieux de pratique	page 25
▶ Statut juridique des chemins du domaine public et circulation	page 25
▶ Recommandations pour la pratique du VTT	page 28
▶ Conseils utiles	page 28
▶ Les règles de bonne conduite en randonnée	page 28
L'accident de la route	
▶ La prévention	page 30
▶ Chute en groupe	page 30
▶ Les mesures d'urgence	page 30
▶ L'enquête de police	page 32
L'accident cardio-vasculaire	page 34
Les assurances	
▶ L'assurance est une obligation légale	page 36
▶ Le contrat fédéral MMA / FFCT	page 36
▶ La déclaration de sinistre	page 38
Environnement et développement durable	page 39
Bibliographie et sites Internet	page 40

Ont participé à la réalisation de ce Mémoire :

*Monique Lorde – René Codani – Jacques Fourna – Loïc Gauthier
Jean Claude Hamon – Steve Jackson – Bernard Picardat
Jean-Marie Rogez – Maurice Taillefer – Bertrand Houillon – François Levan
Avec le soutien du Directeur technique national : Jean-Michel Richefort*

Préambule

En 2007, le club de Plouha et le Comité départemental des Côtes d'Armor ont réalisé l'édition départementale du Mémoire de sécurité du cyclotouriste. Devant le succès de cette réalisation, Henri Briand et Jean-Claude Hamon qui sont à l'origine de ce recueil se sont adressés tout naturellement à la Commission nationale de Sécurité de la FFCT.

Leur objectif, pourquoi ne pas réaliser une nouvelle version par ligue ou même nationale.

Aujourd'hui, l'objectif est atteint, nous avons réalisé cette deuxième édition nationale, destinée à l'ensemble des licenciés et futurs licenciés de la FFCT.

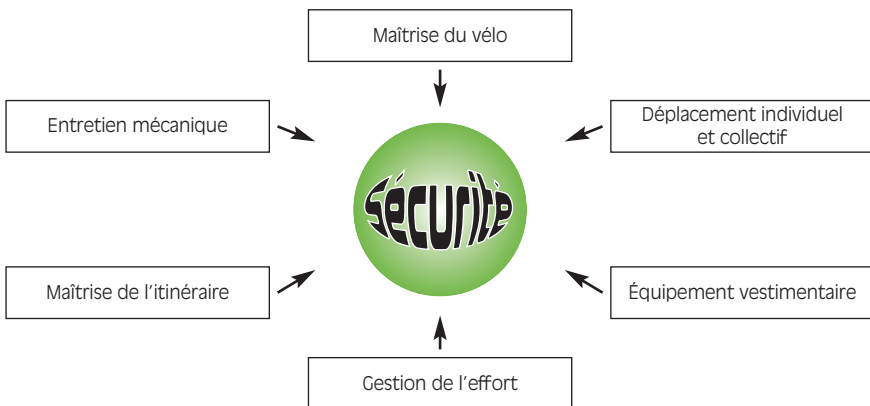
Comme chacun peut le constater chaque jour, il n'est pas toujours facile pour un cycliste, qu'il soit utilitaire ou de loisir de pratiquer en toute sécurité ; les pièges sont nombreux et notre place dans le trafic pas toujours évidente. La cohabitation avec les autres usagers, la qualité de certains aménagements cyclables, notre comportement aussi face aux aléas du quotidien ; sont autant de facteurs qu'ils nous faut maîtriser, pour un meilleur partage de l'espace routier et de pleine nature.

Le groupe de travail qui a réalisé cette adaptation, espère que ce fascicule vous aidera à mieux les appréhender au cours de vos randonnées.

La sécurité et la santé, priorités de la FFCT, composent le slogan de notre Fédération. Agissons donc sur le terrain pour qu'il devienne avant tout, notre slogan personnel.

Jacques Fournia
Délégué général sécurité routière

Appréhender la sécurité dans sa globalité



Le Délégué sécurité club

Référence : "Le guide du Délégué sécurité club"

■ UNE RECONNAISSANCE OFFICIELLE

Officialisé depuis 1984, c'est à compter du 17 juin 1990, que la Fédération française de cyclotourisme décide de faire figurer sur les documents d'affiliation et de ré-affiliation des clubs, les coordonnées de la personne chargée de la sécurité routière au sein du club en la plaçant à la 4^e place après le président, le trésorier et le secrétaire.

Son appellation devient le **délégué Sécurité Club**

■ SON RÔLE : LE "PIC"

Prévient → en faisant un état des lieux, communique les informations émanant du délégué sécurité départemental, des divers documents dont le club est destinataire. Dans le domaine médical en s'appuyant sur les recommandations de la commission médicale.

Informe → dans le cadre général de l'accidentologie, dans le domaine de la réglementation, la sécurité routière et l'environnement.

Conseille → sur les comportements généraux des adhérents de son club, le respect du Code de la route, les relations entre les usagers, l'organisation de manifestations de cyclotourisme.

Pour mener à bien sa mission, le délégué sécurité club travaille en étroite collaboration :

- ▶ avec son président de club,
- ▶ avec le Délégué sécurité départemental (DSD)
- ▶ si besoin avec le Coordinateur de zone membre de la commission nationale de Sécurité et le Délégué sécurité régional (DSR).

Il s'appuie sur les diffusions émanant de la Fédération et de la commission nationale de Sécurité.

Apporte son aide pour l'établissement de la déclaration de sinistre et son suivi.

Évite le renouvellement de l'accident par des mesures concrètes et la prise de contact avec le responsable de voirie.

Il assure une liaison avec les services techniques de sa ville.

Il se fait connaître auprès du responsable voirie de la Direction interdépartementale des routes (DIR) ou du conseil général de sa circonscription .

Autant que possible il se présente aux diverses administrations assurant la gestion de voirie comme un auxiliaire de la sécurité routière au niveau des clubs.

■ SES ENGAGEMENTS PERSONNELS

En plus de ses fonctions au niveau du club, le DSC peut intervenir dans le cadre d'une commission extra-municipale sur la circulation routière ou au niveau de la préfecture en qualité d'IDSR (Intervenant départemental à la sécurité routière).

■ CONCLUSION

Le DSC ne peut résoudre tous les problèmes sécuritaires d'un club. La sécurité c'est l'affaire de tous. À chacun de faire l'effort nécessaire pour que la route devienne plus sûre (dans le respect mutuel et celui du Code de la route).

Le Délégué sécurité club adapte sa tâche et ses missions en fonction de ses possibilités, de ses connaissances et de sa disponibilité. Dans tous les cas son rôle est plus que souhaitable dans les clubs, même s'il se borne dans un premier temps qu'à informer.

66 Le DSC est le maillon indispensable pour faire progresser la sécurité dans notre activité de vélo plaisir 99



Dispositions réglementaires

■ L'ÉQUIPEMENT RÉGLEMENTAIRE

Lors de l'achat, les bicyclettes doivent être munies des équipements de signalisation active et passive, d'éclairage, ainsi que d'un appareil avertisseur, conformes aux dispositions du Code de la route (décret n°95-937 article annexe n°9 du 24/08/95).

Demandez-les au fournisseur, car sans cet équipement, le cycliste peut être sanctionné.

Un vélo en bon état de fonctionnement, doté de tous les équipements indispensables, contribue à garantir votre sécurité ainsi que celle des autres usagers.

↳ Dispositifs d'éclairage et de signalisation

Art. R 313-1 Tout véhicule ne peut-être pourvu que des dispositifs d'éclairage ou de signalisation prévus et installés conformément aux prescriptions du présent code.

Art. R 313-4 X ① 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.

Art. R 313-5 V ② La nuit ou le jour lorsque la visibilité est insuffisante, tout cycle doit être muni d'un feu de position arrière rouge (en application de l'art. R 416-10). Ce feu doit être visible de l'arrière lorsque le véhicule est monté.

Art. R 313-18 V ③ Tout cycle doit être muni d'un ou plusieurs catadioptres arrières.

Art. R 313-18 VI Lorsque la remorque d'un cycle, ou son chargement, masque le catadioptre 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.

Art. R 313-19 III ④ Tout cycle doit être muni de catadioptres oranges visibles latéralement.

Art. R 313-20 III ⑤ Les pédales de tout cycle doivent comporter des catadioptres, sauf dans le cas de cycles à deux roues à pédales rétractables.

Art. R 313-20 IV ⑥ Tout cycle doit être muni d'un catadioptre blanc visible de l'avant. Le fait, pour tout conducteur d'un cycle, de contrevenir aux dispositions des présents articles est puni de l'amende prévue pour les contraventions de la première classe.

Art. R 313-20 V ⑦ Tout cycle peut comporter à l'arrière et à gauche un dispositif "écarteur de danger".

Art. R 431-1-1 **8** 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.

Le Casque **9**

Le port du casque est vivement conseillé par la FFCT. Il est obligatoire pour les mineurs dans nos organisations de cyclotourisme.

Dispositifs d'avertissement

Art. R 313-33 **10** 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 fait, pour tout conducteur d'un cycle, de contrevenir aux dispositions du présent article est puni de l'amende prévue pour les contraventions de la troisième classe.

Dispositifs de freinage

Art. R 315-3 **11** Tout cycle doit être muni de deux dispositifs de freinage efficaces. Le fait, pour tout conducteur d'un cycle, de contrevenir aux dispositions du présent article est puni de l'amende prévue pour les contraventions de la première classe.



DISPOSITIONS GÉNÉRALES

Art. R 412-6 II Tout conducteur doit se tenir constamment en état et en position d'exécuter commodément et sans délais toutes les manœuvres qui lui incombent.

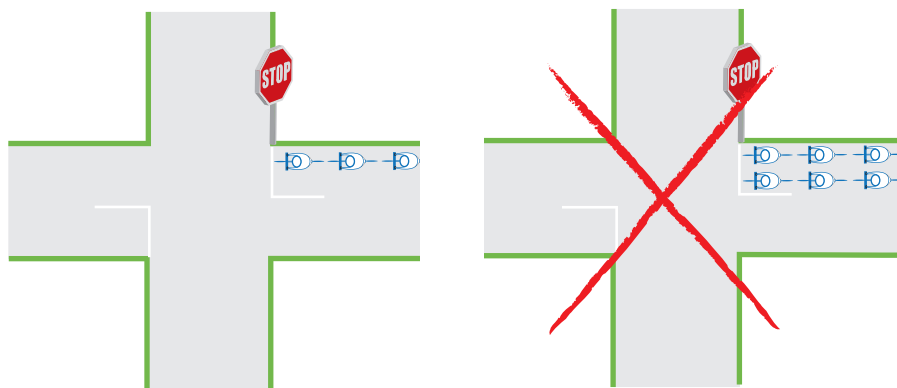
Art. R 412-9 En marche normale, tout conducteur doit maintenir son véhicule près du bord droit de la chaussée autant que lui permet l'état et le profil de celle-ci.

Art. R 412-12 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.

Art. R 412-30 Tout conducteur doit marquer l'arrêt absolu devant un feu de signalisation rouge, fixe ou clignotant.

Art. R 414-4 : IV Un conducteur s'apprêtant à doubler un cycliste 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.

Art. R 415-6 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 fait, pour tout conducteur, de contrevenir aux dispositions du présent article est puni de l'amende prévue pour les contraventions de la quatrième classe.

Art. R 415-7

À certaines intersections indiquées par une signalisation dite "cédez le passage" tout conducteur doit céder le passage aux autres 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 fait, pour tout conducteur, de contrevenir aux dispositions du présent article est puni de l'amende prévue pour les contraventions de la quatrième classe.

Art. R 415-10

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 fait, pour tout conducteur, de ne pas respecter les règles de priorité fixées au présent article est puni de l'amende prévue pour les contraventions de la quatrième classe.

DISPOSITIONS PARTICULIÈRES spécifiques aux cycles

Art. R 412-34 II

(...) sont assimilés aux piétons les personnes qui conduisent à la main un cycle.

Art. R 415-9 I

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

Art. R 415-9 II

Il doit céder le passage à tout autre véhicule.

Art. R 421-2

L'accès des autoroutes et routes express sont interdites à la circulation des véhicules sans moteur.

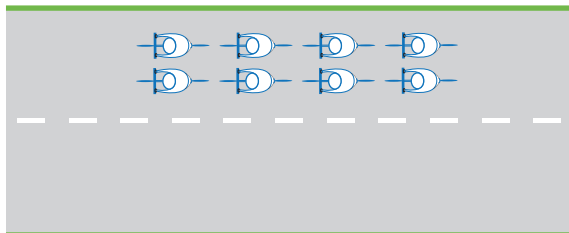
Art. R 431-7

Les conducteurs de cycles à deux roues sans remorque ni side-car ne doivent jamais rouler à plus de deux de front 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 volant les dépasser annonce son approche.

Le fait, pour tout conducteur, de contrevenir aux dispositions du présent article est puni de l'amende prévue pour les contraventions de la deuxième classe.

Art. R 431-9 I

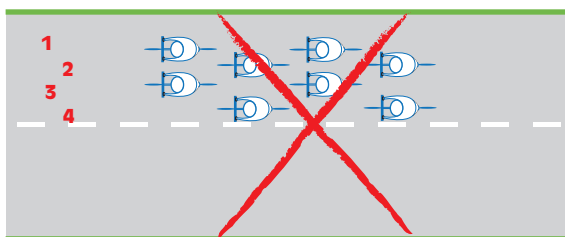
(...) lorsque la chaussée est bordée de chaque côté par une piste cyclable, les utilisateurs de cette piste doivent emprunter celle ouverte à droite de la route, dans le sens de la circulation. Les conducteurs de cycles peuvent circuler sur les aires piétonnes, sauf dispositions différentes prises par 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.



Cyclistes bien rangés. Disposition autorisée : 2 de front maximum, mais ils doivent se mettre en file simple dès la chute du jour, et dans tous les cas où les conditions de circulation l'exigent.

Art. R-431-7

Disposition dite "en épi", soit 4 de front, disposition **NON AUTORISÉE**



CODE CIVIL

Art. 1382

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

Art. 1383

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

Art. 1384

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 lui répondre.

Art. 1385

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.

Sécurité du cyclotouriste

Dispositions conseillées

■ Le matériel

↳ L'entretien

- ▶ Entretien régulièrement sa machine est un gage de sécurité.
- ▶ Nettoyer systématiquement sa machine après une sortie sous la pluie, en particulier, les patins de freins, les jantes et la transmission.
- ▶ Contrôler l'orientation des blocages rapides vers l'intérieur du plan du cadre (protection par la fourche à l'avant et le hauban ou la base à l'arrière). En cas de chute, ces leviers ne doivent pas aggraver et/ou blesser.



La vérification et le remplacement des pièces d'usure de la bicyclette

- ▶ Surveiller très régulièrement l'usure des patins de freins, des pneus, en particulier à l'issue de randonnées longues et vallonnées.
- ▶ Contrôler l'état des câbles et gaines de freins et de dérailleur au moins deux fois par an.
- ▶ Contrôler l'usure des jantes une fois l'an, au moins.
- ▶ Contrôler l'éclairage avant toute randonnée où il peut être nécessaire (tunnel ou nocturne).
- ▶ Effectuer une revue systématique de toute la machine – jantes, manivelles, pédales, potence, selle, cadre (fourche en particulier) - chaque année. Des signes de ruptures prochaines de certaines pièces peuvent être ainsi décelés ; leur mise en évidence évitera l'accident mécanique imprévu. Cette revue peut être menée par un vélociste averti.
- ▶ Assurer le bouchage des extrémités du guidon, afin d'éviter les blessures lors d'accident.
- ▶ Protéger les extrémités de câbles (freins et dérailleurs) par des embouts sertis.



L'ÉQUIPEMENT

↳ Équipement recommandé

- ▶ Seul(e) ou en groupe, porter le casque c'est réduire de 85% le risque de traumatisme crânien en cas d'accident.
3 cyclistes sur 4 décédant suite à un accident de bicyclette, succombent d'un traumatisme crânien.

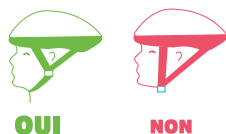
Il faut choisir un casque rigide, à double coque, léger, ventilé et absorbant les chocs. Il doit être adapté à la morphologie de la tête du cycliste, ne présenter aucune contrainte sur la tête et répondre aux normes européennes de sécurité en vigueur.

Les personnes à cheveux longs éviteront d'avoir les cheveux roulés et remontés sur la nuque.

L'efficacité d'un casque est assurée quand il est bien ajusté.



Il doit couvrir le front, le haut et l'arrière de la tête ainsi que les tempes.



Le système de fixation doit être simple à ouvrir et à fermer avec des sangles réglables.

Tout casque qui subit un choc doit être remplacé.



Exemple de casques mal positionnés.

➤ Équipement conseillé

La mise en place d'un rétroviseur sur le cadre ou aux lunettes aide à compléter la vision périphérique du cyclotouriste. Il évite bien souvent le retournement de la tête qui parfois entraîne un écart de la ligne de conduite.

➤ Être vu pour la sécurité du cycliste

- ▶ La nuit, ou le jour lorsque la visibilité est insuffisante, tout conducteur d'un véhicule doit, dans les conditions définies, faire usage des feux dont le véhicule doit être équipé (les cycles ainsi que leur remorque doivent circuler avec le feu de position et le feu rouge arrière allumés).
- ▶ Porter des vêtements de couleur claire sur la route par tout temps ; s'interdire les vêtements noirs ou sombres peu visibles, de même que les sacs à dos masquant le gilet de haute visibilité. (De préférence, portez un sac à dos haute visibilité).
- ▶ En rase campagne, de nuit ou de jour lorsque la visibilité est insuffisante, le port du gilet normalisé est obligatoire. Le port de bracelets rétro réfléchissants aux chevilles permet par le mouvement alternatif des jambes, de mieux être identifié. Le gilet réglementaire doit être en permanence sur vous (sac de guidon ou poche de maillot).
- ▶ En cas de conditions météorologiques défavorables (vigilance météo déclarée par les pouvoirs publics, brouillard, tempête, vent violent, verglas, neige, luminosité insuffisante, ...), annuler vos sorties clubs et individuelles.

Pour information, il existe 4 niveaux de vigilance météo, par ordre croissant : **vert**, **jaune**, **orange** et **rouge**. Pour de plus amples renseignements, voir le site Internet : www.meteofrance.com/vigilance/index.html

■ LE COMPORTEMENT

➤ Dans tous les cas seul(e) ou en groupe

- ▶ Observer le Code de la route et avoir un comportement respectueux d'autrui et de l'environnement, si l'on veut être respecté. L'expérience montre que lorsque les cyclistes respectent les consignes de sécurité, les automobilistes ont envers eux un comportement plus courtois.
- ▶ Ne pas emprunter les routes barrées ou les sens interdits si vous n'y êtes pas invité.
- ▶ Contourner par la droite les terre-pleins situés aux carrefours.
- ▶ Circuler exclusivement sur le côté droit de la chaussée ou utiliser les bandes et pistes cyclables.
- ▶ Ne pas zigzaguer entre les voitures.
- ▶ Ne pas circuler sur les trottoirs ; seuls, les enfants de moins de 8 ans y sont autorisés.
- ▶ Serrer au maximum à droite dans les virages car les voitures ne vous voient qu'au dernier moment.

- ▶ Rouler au pas dans les zones piétonnes.
- ▶ Ne pas téléphoner en roulant.
- ▶ Si vous devez vous arrêter, garez-vous en dehors de la chaussée et du flux de circulation.
- ▶ À une intersection, stationner un peu en avant des véhicules pour vous faire voir.
- ▶ Ne pas inciter un automobiliste à dépasser, mais le remercier d'un signe de main, de l'attente qu'il a eu avant de vous doubler.
- ▶ Pour vos randonnées, choisir des itinéraires à faible trafic et des parcours en fonction de vos capacités. Si les conditions météorologiques sont défavorables, éviter de vous lancer sur la route.

↪ **En groupe**

- ▶ Quand on roule en groupe : **garder une distance suffisante avec le vélo qui vous précède pour permettre un arrêt d'urgence en toute sécurité** (Art. R 412-12 du Code de la route). Cette distance sera adaptée en fonction des difficultés des conditions de circulation (chaussée glissante, chaussée déformée, densité du trafic, etc..).
- ▶ Les cyclistes ne doivent jamais rouler à plus de deux de front sur la chaussée.
- ▶ En cas d'arrêt (incident mécanique, pause confort,..) tout le groupe se place impérativement et rapidement hors de la chaussée.

Configuration d'un groupe de cyclotouristes

Si vous décidez de rouler en groupe, pour faciliter le partage de la route, nous préconisons de scinder ce groupe en plusieurs sous-groupes dont l'effectif sera limité en fonction de la typologie du parcours réalisé, de l'aptitude des participants à la pratique du cyclotourisme, des conditions météo, du trafic routier, etc.

Dans un groupe, il est recommandé qu'une personne (voire deux) soit désignée pour assurer en serre-file le rôle de "Guide Utile à la Sécurité" (GUS). S'il n'y en a qu'un, il se place en queue de groupe.

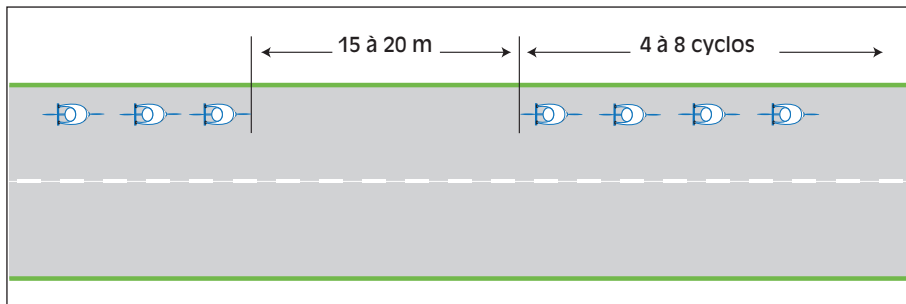
Sa mission : il renseigne, alerte et surveille ce qui se passe dans l'environnement immédiat du groupe, devant et derrière lui.

- signaler l'arrivée de véhicule à l'arrière et/ou à l'avant du groupe.
- alerter à haute voix, en cas de danger potentiel – véhicule voulant doubler, trous, chien, cailloux, caniveau, rails, en les pointant du doigt.
- inviter les membres du groupe à respecter les consignes de sécurité et le Code de la route.

➤ Passage en file simple

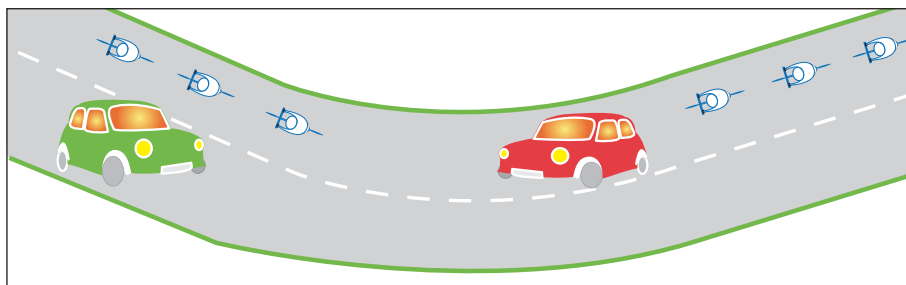
En toute circonstance, pour faciliter le dépassement d'un groupe par les automobiles :

- se mettre en simple file.
- provoquer une ou des coupures (espaces de sécurité) tous les 4 à 8 cyclos, permettant aux automobiles de se ranger si besoin.

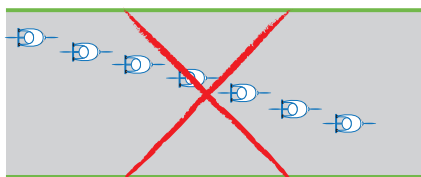


▲ Dès que les conditions l'exigent, on passe en file simple

Rappel : rouler en file simple (ou en file indienne) c'est rouler l'un derrière l'autre, en laissant une distance suffisante avec le vélo qui précède pour permettre un arrêt d'urgence en toute sécurité (voir Art. R 412-12).

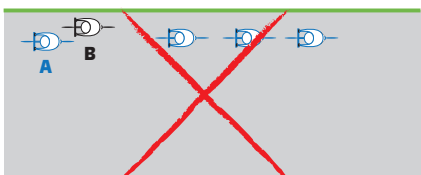


▲ Laisser un refuge de 15 à 20 m pour les automobilistes.



◀ **Exemple de ce qu'il ne faut pas faire :** rouler en bordure ou en éventail **n'est pas rouler en file indienne.**

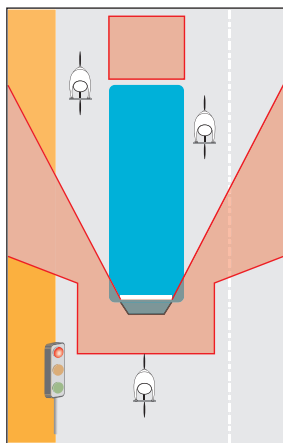
Cette configuration n'est pas admise sur une route ouverte à la circulation automobile (réservée aux coursiers sur circuit fermé).



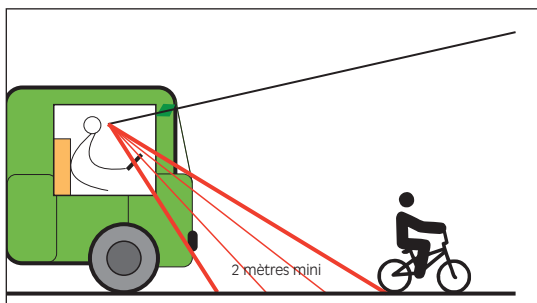
◀ **A** roule normalement à environ 50 cm du bord droit de la chaussée. **B** s'est engagé vis-à-vis de **A**, et **A** ne le voit pas. Imaginons qu'un automobiliste annonce son approche. **A** resserre aussitôt sur sa droite et lors de sa manœuvre touche la roue avant de **B**. La chute de **B** devient inévitable parce que celui-ci n'a pas respecté la distance de sécurité (voir Art. R 412-12).

➔ En ville

- ▶ Ne rasez pas les trottoirs ou les voitures en stationnement.
- ▶ Faites attention aux portières qui s'ouvrent brusquement et aux enfants qui peuvent déboucher entre deux véhicules.
- ▶ Circulez exclusivement sur le côté droit de la chaussée ou utilisez, lorsqu'elles existent, les bandes et pistes cyclables.
- ▶ Gardez une distance de un mètre au moins par rapport aux autres véhicules.
- ▶ Ne zigaguez pas entre les voitures.
- ▶ Ne circulez pas sur les trottoirs. Seuls les enfants de moins de huit ans y sont autorisés (article R.412-34).
- ▶ Roulez au pas dans les zones piétonnes, sans gêner les piétons.
- ▶ Dans les zones de rencontre et dans les zones 30, les piétons sont prioritaires, la vitesse est respectivement limitée à 20 km/h et 30 km/h.
- ▶ Utilisez les doubles sens cyclables avec la plus grande prudence ; en fonction du côté de stationnement des véhicules à moteur, vous pouvez être confrontés aux ouvertures soudaines des portières de voitures.
- ▶ Pensez à signaler suffisamment tôt vos changements de direction en tendant le bras.
- ▶ Avant d'emprunter un vélo en libre service, assurez-vous qu'il soit muni des équipements de signalisation active et passive et d'un éclairage en état de fonctionnement, ainsi que d'un appareil avertisseur, conformes aux dispositions du Code de la route. Avant de vous élancer, régler correctement la hauteur de votre selle afin d'éviter tout déséquilibre et fatigue inutile.
- ▶ À un feu rouge, méfiez-vous des véhicules qui tournent à droite.
- ▶ À une intersection, placez-vous un peu en avant des véhicules pour vous faire voir.
- ▶ Aux feux, utilisez les sas de sécurité lorsqu'ils existent. Ne restez pas en dehors des champs de vision des conducteurs.



Méfiez-vous des angles morts !



- # Sécurité du cyclotouriste
- ▶ Lorsque vous êtes derrière un poids-lourd, positionnez-vous de manière à ce que le conducteur puisse vous voir. (Si vous ne voyez pas les rétroviseurs du camion, il est certain que le conducteur ne vous voit pas, **mais attention** : si vous voyez les rétroviseurs il n'est pas du tout certain que vous soyez vu par le conducteur).
 - ▶ Ne doublez pas un poids lourd à moins d'être certain d'avoir le temps de le faire.
 - ▶ Ne doublez jamais un poids-lourd par la droite même si vous êtes sur une bande cyclable, prenez garde "à l'angle mort" lorsque le poids-lourd manœuvre sur sa droite.
 - ▶ Si le poids-lourd commence à tourner, restez derrière : il a besoin de place pour manœuvrer et il a parfois besoin de reculer.
 - ▶ Dans un rétrécissement, les cyclistes sont "gênants" et les automobilistes ont tendance à forcer le passage.
 - ▶ Accélérez ou freinez pour éviter d'aborder un rétrécissement en même temps qu'un véhicule.
 - ▶ Roulez près du milieu de la voie pour tenter d'empêcher les dépassements dangereux.
 - ▶ Maintenez une vitesse raisonnable.
 - ▶ Surveillez le véhicule qui vous suit : soyez prêt à l'éviter si nécessaire.

↘ Sur voies-vertes

Règles de circulation.

Piétons, cyclistes, rollers, personnes à mobilité réduite, cavaliers... partageons l'espace.

Quelques règles pour donner la priorité au plus lent, et favoriser le respect et la convivialité.

Rappel

Une voie-verte est un aménagement en site propre réservé à la circulation non motorisée. Elle est destinée aux piétons, aux cyclistes, aux rollers, aux personnes à mobilité réduite, aux cavaliers, dans le cadre du tourisme, des loisirs et des déplacements de la population locale. Elle doit être sécurisée en conséquence, sa signalisation est obligatoire et doit être assurée par un panneau C115, il peut être complété par le panneau M4y qui désigne la circulation des cavaliers. La signalisation C116 annonce une "Fin de voie verte" (voir page 24).

Sur une voie-verte, sachez comprendre l'autre et garder à l'esprit qu'une voie-verte est un espace ouvert à tous les usagers non motorisés qui n'ont pas toujours les mêmes besoins et les mêmes attentes.

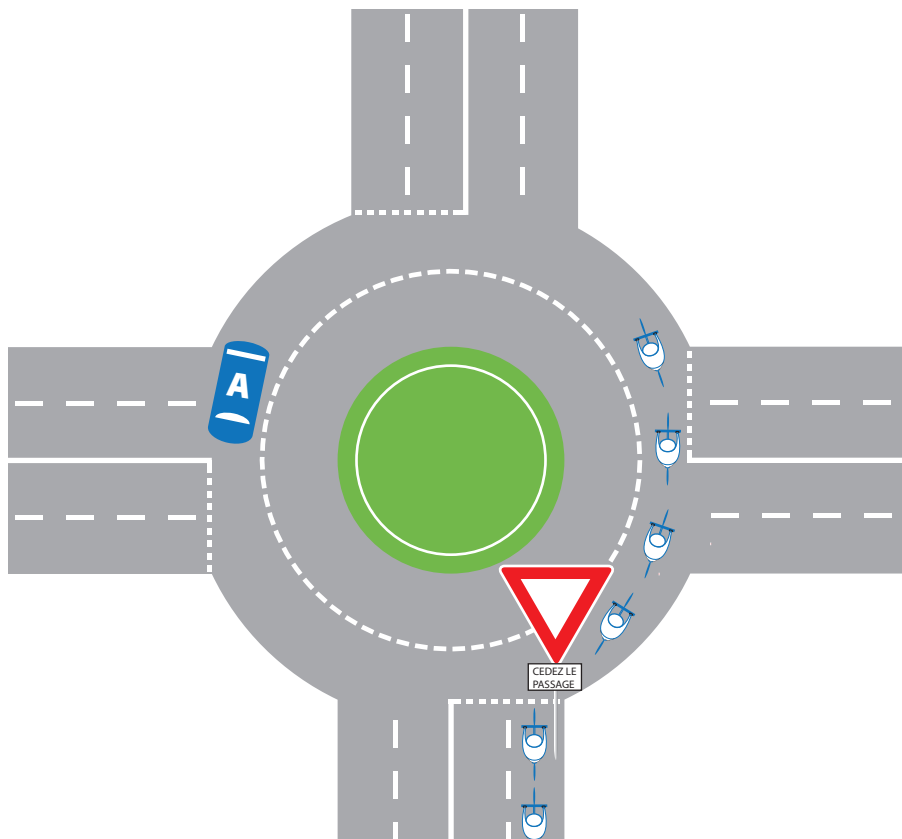
- ▶ En vous déplaçant, tenez-vous sur la droite, cela permet d'éviter la plupart des conflits.
- ▶ À l'arrêt, ne stationnez pas au milieu de la voie, utilisez les bas-cotés ou les espaces de repos.
- ▶ Cyclistes et rollers, ralentissez à l'approche de piétons et d'enfants ou lorsqu'il y a affluence.

- ▶ Dans certains cas, la vitesse des usagers cyclistes peut être limitée. Cette décision est accompagnée sur le terrain, soit par une signalisation verticale, soit par une information aux entrées /sorties.
- ▶ Tenez compte des chevaux et des chiens en évitant de les effrayer. Avertissez les autres usagers en utilisant votre sonnette (obligatoire). Respectez le Code de la route qui considère le cycliste comme un véhicule et le roller comme un piéton.
- ▶ Cavaliers, circulez sur les zones qui vous sont autorisées, et à l'allure imposée (en général au pas ou au trot).
- ▶ Piétons et cyclistes en groupe, sachez ne pas prendre toute la largeur de la piste.
- ▶ Propriétaires de chiens, tenez votre animal en laisse, en évitant à celui-ci de traverser la voie et de barrer tout passage.
- ▶ Respectez le mobilier et les aménagements mis à la disposition de tous (fontaines, tables, bancs, panneaux d'informations...) ainsi que les plantations. Conservez l'état de propreté de la voie et de son environnement en utilisant toilettes et poubelles, ou en emportant avec vous vos déchets. Fumeurs, éteignez correctement votre cigarette et ne la jetez pas n'importe où.
- ▶ Restez sur la voie et ses abords, respectez les propriétés.
- ▶ Lorsqu'un itinéraire est ouvert à certains véhicules motorisés (riverains, véhicules de service, engins agricoles) sachez les laisser passer.
- ▶ Le long de l'eau, respectez la tranquillité des pêcheurs. Pêcheurs, prenez soin que votre véhicule et vos cannes à pêche ne gênent pas les autres usagers de la voie-verte.
- ▶ Enfin, il n'est pas interdit de se saluer quand on se croise.



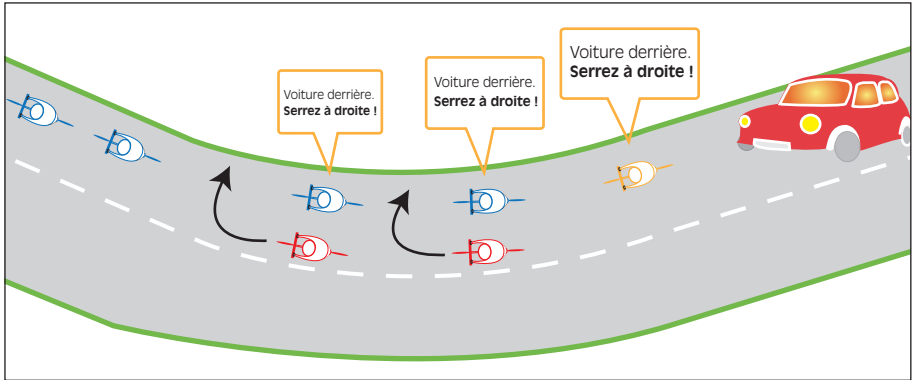
➤ Arrivée sur un "rond-point", à un "carrefour à Stop" ou à "céder le passage", ou aux "feux tricolores"

À l'approche d'un Stop ou d'un carrefour ou d'un giratoire on passe en file simple en tenant compte de la longueur du groupe.



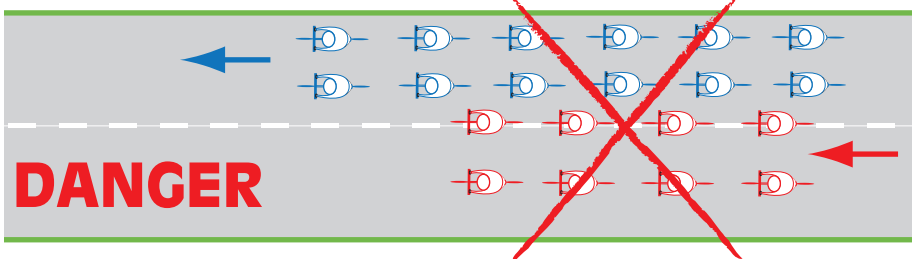
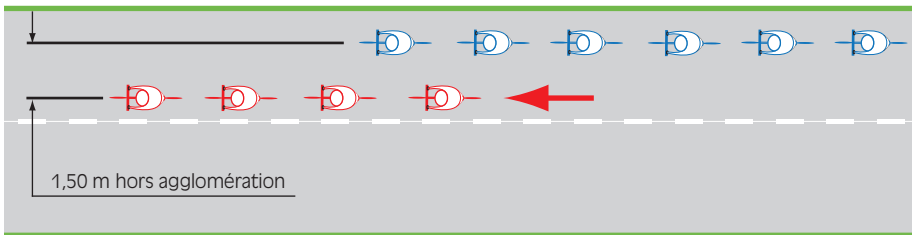
- Sur le rond-point, par souci de prudence, mieux vaut rouler à droite sur une file.
- Dès que le véhicule A est visible, les cyclos, en simple file, s'arrêtent pour le laisser passer.

➤ Sur route sinueuse et / ou sans visibilité



- ▶ Se ranger immédiatement en file simple au signal du GUS.
- ▶ Inciter les conducteurs automobiles à ne pas doubler à cet endroit.
- ▶ En cas de manque de visibilité, ligne continue ou autre motif, un véhicule ne peut pas doubler, les cyclos doivent quand même se mettre en simple file. Dès que la route sera plus visible, le conducteur de l'automobile pourra effectuer sa manœuvre plus rapidement et dans de meilleures conditions.

➤ Dépassement d'un groupe de cyclistes par un autre groupe



- ▶ Le groupe qui veut doubler prévient le groupe le précédant de son intention de le dépasser.
- ▶ Les "doublés" se mettent alors en file simple.
- ▶ Après s'être assurés que la route ne présentait aucun danger, les "doubleurs" peuvent, en file simple, commencer le dépassement en appliquant l'article R 414-4 du Code de la route (tout conducteur ne peut dépasser un autre véhicule qu'à une distance minimale de 1,50 m hors agglomération et 1 m en ville).

➤ Sur les carrefours à sens giratoire

Un carrefour giratoire est un aménagement critique, il appelle de notre part la plus grande prudence.

Mais comment l'aborder ?

Pour faciliter l'écoulement du trafic, les usagers abordant le carrefour doivent céder le passage à ceux qui sont déjà engagés sur la chaussée qui ceinture le terre-plein central.

Lorsqu'il y a deux voies de circulation autour de l'anneau, nous devons suivre les conseils de la Prévention routière.

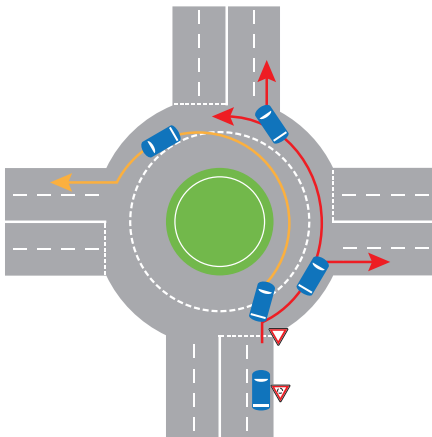
"Vous êtes cyclistes : pour votre sécurité restez à droite dès lors qu'il n'existe pas de piste ou de bande cyclable. Et n'oubliez pas de signaler votre changement de direction en tendant le bras."

Ce comportement semble le mieux adapté à quelques détails près.

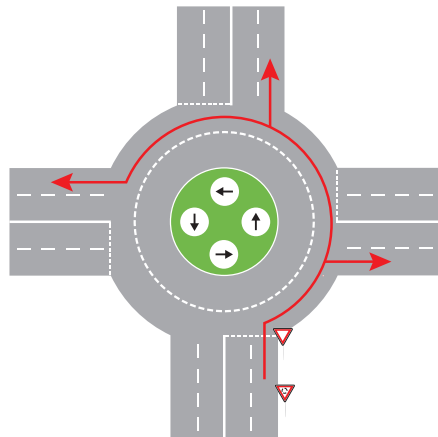
- En effet, le Code de la route permet de nous positionner comme un véhicule à moteur.

Un vélo est un véhicule, un cycliste peut ainsi emprunter la voie de gauche.

Pendant, cette approche implique des manœuvres extrêmement complexes, elle doit donc être réservée à des cyclistes confirmés, rapides et particulièrement prudents ou pour des cas particuliers.



▲ Les véhicules peuvent emprunter les 2 voies.



▲ Pour les 2 roues il est recommandé de rester sur la voie de droite.

De bons conseils pour réduire les risques.

À l'approche du giratoire, regardez la signalisation, situez la direction que vous allez prendre : à droite, tout droit ou à gauche.

Environ 50 m avant, mettez vous en file simple, choisissez votre braquet et votre position sur la voie, vous allez conserver celle-ci autour de l'anneau.

Pour tourner à droite, restez à droite. Pour aller tout droit ou pour tourner à gauche, roulez près du milieu de la voie de droite (voir schéma page 17).

Surveillez tous les véhicules, surtout ceux qui entrent sur le giratoire. Faites particulièrement attention aux entrées et sorties les plus fréquentées.

Devant la sortie qui précède la vôtre, commencez à vous positionner à l'extérieur de l'anneau et quittez le giratoire.

N'oubliez pas de lever le bras pour annoncer votre manœuvre, mais surtout retournez-vous et regardez les automobilistes dans les yeux. Assurez-vous qu'ils vous ont vu et qu'ils vont vous laisser passer. Comme ailleurs, un bras levé ne donne pas le droit de couper la route d'un autre usager.

Dans tous les cas, soyez particulièrement prudent et prévoyant. Une fois que l'on s'est engagé dans un giratoire, il est pratiquement impossible de faire marche arrière.

Attention :

Ceci ne concerne que les ronds-points du type "Cédez le passage".

Les quelques ronds-points avec priorité à droite n'entrent pas dans ce cas de figure.



Principaux panneaux routiers spécifiques aux cyclistes



B 40

Fin de piste ou bande obligatoire pour cycle



B 22a

Piste ou bande obligatoire pour cycle sans side-car et remorque



C 114

Fin d'une piste ou d'une bande conseillée et réservée aux cycles à deux ou trois roues.
Ce signal indique la fin de la réglementation édictée par le panneau C113.



C 113

Piste ou bande cyclable conseillée et réservée aux cycles à deux ou trois roues.
Ce signal indique l'accès à une piste ou à une bande cyclable à deux ou trois roues et indique aux piétons et aux conducteurs des autres véhicules qu'ils n'ont pas le droit d'emprunter cet aménagement ni de s'y arrêter.



C 24a

Conditions particulières de circulation par voie sur la route suivie. Les panneaux C24a y indiquent les conditions particulières de circulation telles que le nombre de voies, sens de circulation par voie, ou indications concernant une ou plusieurs voies de la chaussée.



C 24c

Conditions particulières de circulation sur la route ou la voie sécante. Les panneaux C24c y indiquent les conditions particulières de circulation telles que le nombre de voies, sens de circulation par voie, ou indications concernant une ou plusieurs voies de la chaussée sécante.

➤ **Panneaux directionnels pour cyclistes**



Dv21c

Panneau directionnel de position sans indication de destination, ni de distance.



Dv11

Panneau complémentaire d'identification d'un itinéraire cyclable.



Dv12

Panneau complémentaire de dénomination d'un itinéraire cyclable.



Dv21a

Panneau de position comportant une indication de destination et une indication de distance.



Dv43d

Panneau de présignalisation courante des carrefours ne comportant ni indication de destination, ni indication de distance.

Nota :

- ▶ Les conducteurs de cyclomoteurs à deux roues (sans remorque ni side-car) peuvent être autorisés à utiliser les pistes et bandes cyclables par décision de l'autorité investie du pouvoir de police. (R. 431-9 du Code de la route).
- ▶ En l'absence d'aménagements réservés ou normalement praticables par eux, (trottoirs, accotements) les piétons, en prenant les précautions nécessaires, peuvent utiliser en circulant près de ses bords les autres parties de la route (sous entendu également, les bandes et pistes cyclables).

D'autre part, le statut des rollers est en cours de modification (mi-piéton et mi-cycliste, cela doit être définitivement adopté à la réunion de juin à la DSCR-Code de la Rue. Sous certaines conditions, ils devraient être autorisés à utiliser les pistes et bandes cyclables.

➤ La Zone 30



Rappel : la vitesse des véhicules **ne peut dépasser les 30 km/h**. La nouvelle réglementation impose un aménagement spécifique et cohérent avec la limitation de vitesse et la généralisation du double sens cyclable (sauf cas particulier). L'espace est sécurisant pour les piétons et les cyclistes. Les piétons peuvent traverser où ils le souhaitent tout en restant vigilant. Les panneaux C24a et C24c (voir p. 21) sont en relation directe avec ces directives.

➤ L'aire piétonne



B54



B 55

L'aire piétonne est une zone dédiée aux piétons : ils y sont prioritaires sur tous les véhicules sauf les tramways. La présence des véhicules motorisés est autorisée sous certaines conditions et définie par l'autorité investie du pouvoir de police. Le stationnement n'est pas autorisé dans cette zone.

Nota : en cas d'interdiction aux cycles, les cyclistes pourront y cheminer à pied le vélo à la main. (seul les enfants de moins de 8 ans peuvent y circuler à l'allure du pas). Cette obligation est également valable pour les trottoirs.

➤ La zone de rencontre



B52



B53

La "Zone de rencontre" est une nouveauté. Cette zone est ouverte à tous les modes de transports, mais les piétons bénéficient de la priorité sur tous, à l'exception des tramways. Les piétons peuvent donc se déplacer sur toute la largeur de la voirie. Pour que cela soit possible, la vitesse des véhicules est limitée à 20 km/h. Le stationnement des véhicules motorisés n'est possible que sur les espaces aménagés.

➤ Les voies-vertes



C115



C115

Ce sont des routes exclusivement réservées à la circulation des véhicules non motorisés, des piétons et des cavaliers ; sauf dispositions différentes prises par l'autorité investie du pouvoir de police en ce qui concerne les éventuels ayant droits (agriculteurs, Edf, ...). Sont autorisés les véhicules motorisés utilisés pour l'entretien et la sécurité des lieux. Suivant les circonstances et les lieux géographiques, le passage des cavaliers peut être interdit du fait de l'absence du panonceau M4y sous le panneau voie-verte C115.

Nota : à l'inverse, la présence des cavaliers est autorisée par l'ajout sous le panneau C115 du panonceau M4y (pictogramme du cavalier).

➤ Les panneaux non officiels

La route "Partagée", "Le partage de la route" ou "Partageons la route" sont autant de messages forts que mettent en place les diverses collectivités locales ou départementales, à destination des usagers motorisés ; mais aussi des cyclistes qui sont parfois conducteurs de véhicule motorisé. À ce panneau, vient s'ajouter celui rappelant l'article R.414-7 du Code de la route qui précise que l'on doit laisser 1,50 m entre un cycliste et son véhicule lorsque l'on effectue la manœuvre de dépassement.



Tous ces panneaux, du type c "Information" au demeurant très appréciés par les cyclistes, n'en sont pas moins pour autant "non officiels". La FFCT a fait plusieurs tentatives auprès des pouvoirs publics pour les faire intégrer, sans résultat à ce jour. Le panneau proposé et recommandé par la FFCT est le panneau "Je dépasse, 1,50 m" qui tout en rappelant de manière précise et sans équivoque le Code de la route, ne laisse planer aucun doute quant au lieu où cela s'impose.

Routes partagées

Tout ou partie d'un itinéraire emprunté par des cyclistes, soit hors agglomération, sur des routes dites tranquilles, chaussées étroites inférieures à 5 mètres, soit en agglomération sur des chaussées où des cyclistes sont contraints à ne pas utiliser la partie la plus à droite de la route.



Sécurité du cyclotouriste

La pratique du VTT

Soucieuse du respect de l'environnement, d'une cohabitation harmonieuse avec les autres usagers des espaces naturels et d'une pratique en toute sécurité, la Fédération française de cyclotourisme édite des recommandations pour les pratiquants VTT, destinées à rappeler les principes de base à suivre avant de s'élancer sur les chemins et sentiers.

■ LES LIEUX DE PRATIQUE

↳ Équipement recommandé

La pratique du VTT et du VTC se déroule sur :

routes, chemins départementaux, communaux et vicinaux, allées forestières, chemins de halage (sous réserve d'autorisation), voies ferrées désaffectées, digues, terrains herbeux, tondues et plats, voies vertes.

Le terrain peut-être :

Une allée, chemin forestier, sentier de montagne, sols instables (sables, éboulis, neige), sols détremés (marécages, tourbières, lit de ruisseau, herbages), ces derniers sont néanmoins à éviter. Se conformer aux arrêtés et règlements locaux.

■ STATUT JURIDIQUE DES CHEMINS DU DOMAINE PUBLIC ET CIRCULATION

↳ Les types de chemins et voies

▸ Voies du domaine public routier départemental et/ou communal

Ce sont les routes et chemins départementaux et/ou les voies et les chemins communaux. Les voies publiques sont affectées à l'usage du public, et à la circulation générale (art.L 111.1 du Code de la voirie routière).

▸ Chemins ruraux

Les chemins ruraux sont ceux appartenant aux communes, affectés à l'usage du public, qui n'ont pas été classés voies communales. Ils font partie du domaine privé de la commune. (art.L161-1 du code rural)

Les chemins ruraux sont affectés à l'usage du public et à la circulation générale.

▸ Chemins privés

Les chemins privés appartiennent à des personnes privées, ils portent au cadastre des numéros de parcelles. Ils sont par définition privés et non ouverts à la circulation du public, sauf s'ils sont inscrits au Plan Départemental des Itinéraires de Promenades et de Randonnées (PDIPR). Un chemin public peut traverser une propriété ou une forêt privées, de ce fait ils obéissent aux règles du droit civil et sont soumis à un régime de droit privé. (article 544 du Code civil et suivants). Le propriétaire a le droit de s'opposer à tout balisage de l'itinéraire sur ces terres, et à le faire figurer sur un guide.

► Chemins du domaine privé des personnes publiques

Il s'agit de chemins ouverts dans les forêts domaniales (propriété de l'État) ou dans des bois et forêts appartenant à d'autres personnes publiques mais qui sont gérés sous convention par l'ONF (Office national des forêts) et, par conséquent soumis au régime forestier.

Les bois et forêts des personnes publiques (communes, département...) relevant du régime forestier font partie du domaine privé. (art. L 2212-1 du Code général de la propriété des personnes publiques).

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

► Les chemins ouverts dans les espaces naturels départementaux

Les sites acquis par le Département ne relèvent pas systématiquement de la domanialité publique. Tant qu'aucun aménagement n'a été réalisé pour l'accueil du public, le site fait partie du domaine privé du Département.

Les chemins doivent être aménagés pour être ouverts au public, sauf exception justifiée par la fragilité du milieu naturel. (art. L 142-10 du Code de l'urbanisme).

La pratique de certaines activités peut être réglementée, voire interdite sur les chemins ouverts dans les espaces naturels départementaux.

► Les chemins d'exploitation

Les chemins et sentiers d'exploitation sont ceux qui servent exclusivement à la communication entre divers fonds ou à leur exploitation. Ils sont, en l'absence de titre, présumés appartenir aux propriétaires riverains, mais l'usage est commun à tous les intéressés. (art. L 162-1 du Code rural).

Ils appartiennent aux particuliers qui les ont créés ou les utilisent pour accéder à leur propriété. Ils obéissent aux règles du droit civil.

L'usage de ces chemins peut être interdit au public (art. L 162-1 du Code rural).

À défaut d'interdiction ils sont ouverts au public. Cette ouverture est une simple tolérance et ne constitue pas un droit quand bien même cette tolérance se serait perpétuée durant des années.

► La servitude de halage et de marchepied

Il existe en France 9 000 km de voies navigables le long desquelles il existe des chemins de halage. Ils font partie du domaine public fluvial appartenant le plus souvent à l'État. Les propriétés riveraines sont grévées d'une servitude dite de marchepied à l'usage du gestionnaire du cours d'eau, des pêcheurs, et des piétons. Les particuliers ne peuvent emprunter ces zones de halage et de marchepied qu'à la condition de circuler à pied. (décret du 6 février 1932).

Sauf autorisation ponctuelle, ou convention de superposition de gestion, le passage à vélo sur ces chemins est interdit.

► La servitude littorale

Cette servitude grève les propriétés riveraines du domaine public maritime. Elle est destinée à assurer exclusivement le passage des piétons. (art. L 160-6 du Code de l'urbanisme).

Le sentier du littoral n'est pas adapté à la pratique des autres activités car il est fragile et sensible à l'érosion.

▸ Voies-vertes

Une voie verte est un aménagement en site propre réservé à la circulation non motorisée. (voir informations complémentaires en page 15 et 16).

Les textes

Il est nécessaire de se référer à la législation, ne serait-ce que pour freiner nos propres ardeurs...

Les différents Codes (rural, route, forestier, maritime, domaine public fluvial...) font référence en la matière. La constitution de la vie publique défend sans équivoque la libre circulation des biens et des personnes.

Aucune déclaration ou autorisation, que ce soit en mairie ou en préfecture, n'est exigée pour une randonnée, à titre individuel, sur des voies ouvertes à la circulation du public.

En groupe ou en solitaire, le vététiste doit connaître l'essentiel des lois qui régissent son terrain d'évolution. Les voici résumées, en quelques points, car "nul n'est censé ignorer la loi".

- Toute limitation ou interdiction de circuler doit être indiquée officiellement par un panneau et faire l'objet d'un arrêté.
- Une réserve de chasse n'implique pas l'interdiction de circuler, sauf si le terrain et les chemins qui la traversent sont privés ou frappés d'un arrêté.
- Les chemins privés appartiennent à leur propriétaire. Sauf autorisation spéciale, ils sont interdits à la circulation. Néanmoins, les panneaux « chemins privés, défense d'entrer » sont souvent abusifs. Dans le doute, mieux vaut faire demi-tour.
- Les chemins des forêts domaniales ou des territoires gérés par l'Office national des forêts (ONF) peuvent être ou sont interdits à la circulation de véhicules à moteurs. Il peuvent également l'être pour les VTT par mesure de protection des sols ou de sécurité du vététiste et des autres usagers.
- Le balisage d'un itinéraire de randonnée pédestre (Grande randonnée, grande randonnée de pays, petite randonnée...) ne lui confère pas un statut particulier. Ces chemins empruntent tout type de voie. Les vététistes peuvent les emprunter, mais le passage d'obstacles éventuels n'est pas assuré.
- Le chemin côtier dit sentier du littoral ou sentier des douaniers, n'est pas adapté à la pratique d'activités autres que piétonnières (art. L.160-6 du Code de l'urbanisme).



RECOMMANDATIONS POUR LA PRATIQUE DU VTT

Le principal impact du VTT est l'érosion des sols provoquée par les passages répétés.

- ▶ Évitez les dérapages et/ou freinages intempestifs et les coupes virages.
- ▶ Rester courtois et discret avec les autres usagers,
- ▶ Maîtriser sa vitesse en toutes circonstances et ne pas prendre de risques inconsidérés,
- ▶ Dépasser ou croiser avec précaution les randonneurs pédestres et équestres qui restent toujours prioritaires,
- ▶ Respecter la nature et les propriétés privées,
- ▶ Rouler impérativement sur les sentiers balisés et sur les chemins ouverts au public,
- ▶ S'interdire de pénétrer en sous-bois et dans les parcelles de régénération,
- ▶ Informer d'autres personnes de son itinéraire et ne pas partir seul(e),
- ▶ Emporter avec soi un nécessaire de réparation, une trousse de première urgence et une carte détaillée du parcours,
- ▶ Prendre connaissance des difficultés, de la distance du trajet choisi,
- ▶ S'informer des conditions météorologiques avant de partir,
- ▶ Observer le Code de la route en tous lieux et toutes circonstances,
- ▶ Porter un casque.

AUTRES CONSEILS UTILES

Se munir :

- ▶ d'une fiche portant nom et coordonnées, en cas d'accident
- ▶ d'un téléphone portable, utile pour prévenir,
- ▶ d'un éclairage et un gilet de sécurité, pour être vu quand la visibilité diminue,
- ▶ de gants et de lunettes, pour se protéger,
- ▶ de boisson et d'aliments, pour se restaurer,
- ▶ d'un nécessaire de réparation (pompe, chambre à air, clé multifonction, dérive - chaîne, ...), pour être autonome.

Il est conseillé d'avoir une tenue vestimentaire appropriée à la pratique.

Vérifier que son VTT est en règle avec le Code de la route :

- ▶ Le VTT est équipé de catadioptres et d'un avertisseur sonore,
- ▶ Le VTT est en parfait état de fonctionnement (pneus bien gonflés, freins efficaces, ...).

LES RÈGLES DE BONNE CONDUITE EN RANDONNÉE

➤ Pour choisir son parcours

- ▶ Emprunter des circuits qui correspondent à votre niveau technique et physique. Le Passeport VTT peut vous aider à évaluer vos capacités.

- ▶ Prendre en considération les couleurs de difficulté (de vert à noir) des circuits balisés, notamment dans les Bases VTT.
- **Par respect pour les autres randonneurs**
 - ▶ S'arrêter toujours sur le côté du chemin pour permettre aux autres usagers de circuler.
 - ▶ Prévenir et remercier les personnes que l'on double ou que l'on croise.
- **Par rapport aux voies rencontrées**
 - ▶ Rester prudent à l'arrivée sur une route et céder le passage aux autres usagers.
 - ▶ Ne pas emprunter les trottoirs sauf pour les enfants âgés de moins de 8 ans qui roulent au pas sans gêner les piétons.
- **À l'abord d'obstacles**
 - ▶ Adapter votre vitesse à la configuration du terrain.
 - ▶ Rester prudent par temps pluvieux car les flaques d'eau peuvent masquer un trou, une ornière, ...
 - ▶ Être toujours attentif aux fils de clôtures, électriques ou barbelés, qui ne sont pas toujours bien visibles et qui peuvent barrer le chemin.
 - ▶ Rester vigilant à l'abord des exploitations agricoles car des animaux en liberté peuvent surgir à tout moment.
 - ▶ Ne pas circuler sur l'emprise d'une voie ferrée en exploitation et si vous devez la traverser emprunter les passages à niveau ou les passages techniques inférieurs si ces derniers ont les dimensions suffisantes.
- **Pour rouler en groupe**
 - ▶ Garder toujours une distance raisonnable avec le VTT qui précède, afin de pouvoir s'arrêter sans le percuter.
 - ▶ Voir le pratiquant qui nous précède et être vu par celui qui nous suit.
 - ▶ Il est important de s'arrêter aux intersections ou après une difficulté pour s'attendre.
 - ▶ Ne pas s'isoler du groupe et rester attentif au comportement de ses partenaires.
 - ▶ Laisser la priorité à celui qui nous précède lorsque le chemin se rétrécit.



L'accident de la route

Il se produit souvent au moment où on l'attend le moins. Seule une approche préventive associée à une vigilance constante permet de l'éviter.

■ LA PRÉVENTION

La meilleure gestion de l'accident, c'est la prévention.

La prévention c'est l'ensemble des mesures prises en vue d'éviter les accidents de la route.

- ▶ Par une maintenance planifiée de son vélo.
- ▶ Par le respect du Code de la route.
- ▶ Par le port du casque et d'un gilet rétro-réfléchissant.
- ▶ Par le refus du risque météorologique.
- ▶ Par la vigilance...

■ CHUTE EN GROUPE

Les attendus d'une Cour d'appel font maintenant jurisprudence.

La responsabilité de celui qui cause la chute est engagée sur les fondements des articles 1382 et 1384 du Code civil : "Faute d'inattention pour s'être laissé surprendre par le ralentissement" et le non respect du Code de la route Art. R 412-6 paragraphe 2 "Se tenir constamment en état et en position d'exécuter commodément et sans gêner toutes les manœuvres qui lui incombent".

Art. R 412-12 "Maintien d'une distance de sécurité suffisante pour éviter une collision".

■ LES MESURES D'URGENCE

➤ Que faire en cas d'accident

Avant toute action ➤ **Évaluer la situation présente**

La cause est-elle toujours présente ?
La victime peut-elle être la cause d'un sur-accident ?

- ▶ Si cela est le cas la victime est exposée à un danger : **on protège la zone** avant de s'occuper du blessé.
La priorité du sauveteur est de se protéger.
- ▶ Si ce n'est pas le cas on évalue la blessure et on appelle les secours.

↳ Protéger la zone

- ▶ Le sauveteur et la victime doivent être protégés par la mise en place de balisages en amont et en aval pour signaler l'accident aux autres usagers (utilisez tous les moyens matériels disponibles et témoins pour sécuriser la zone).
- ▶ Si possible arrêter la circulation.
- ▶ Si la zone est impossible à sécuriser : dégager la victime le plus rapidement possible. À ne faire qu'en cas d'absolu nécessité car cette manœuvre peut être dangereuse pour la victime en cas de traumatisme.

↳ Évaluer l'état de la victime

- ▶ Est-elle inconsciente ?
- ▶ Saigne-t-elle ?
- ▶ Respire-t-elle ?
- ▶ Que ressent-elle ?

↳ Alerter les secours

Appeler en priorité

- ▶ **15 SAMU.** Pour tout problème de santé, particulièrement si le risque est cardiovasculaire (dialogue direct avec un médecin régulateur = gain de temps).
- ▶ **18 les pompiers** (incendie, accident corporel, autre...).
- ▶ **112 N° d'appel européen** (pour les étrangers en France et les Français en Europe). Il est relié au 15 ou au 18 selon les départements.

Nota important : Le 112 fonctionne réseau saturé et carte SIM bloquée.

À partir des éléments que vous aurez recueillis vous répondez aux questions posées par le régulateur et vous l'écoutez pour connaître les gestes que vous aurez ensuite à faire. Si vous n'êtes pas seul communiquez les immédiatement à la personne qui s'occupe du blessé pour qu'elle puisse commencer les premiers soins pendant que vous êtes au téléphone (chaque seconde gagnée est importante).

Avant d'appeler vous devez connaître :

- ▶ Le N° du téléphone avec lequel vous appelez.
- ▶ Le nombre d'accidentés et la description de l'état de chaque victime.
- ▶ La localisation très précise de l'endroit.
- ▶ Les premières mesures prises.
- ▶ Les risques éventuels.

66 Ne jamais raccrocher sans y avoir été invité 99

↳ Secourir

▶ La victime saigne abondamment

- Appuyer sur la plaie avec un pansement compressif ou avec la main pour arrêter le saignement puis l'allonger et la couvrir en attendant les secours.

▶ La victime est inconsciente

- Si elle respire la mettre en Position Latérale de Sécurité (PLS) et la recouvrir d'une couverture ou vêtement.
- Si elle ne respire pas pratiquer la réanimation.

Ces gestes s'apprennent dans les stages de premiers secours PSC1. N'hésitez pas à vous y inscrire, ils peuvent sauver votre camarade de randonnée.

■ L'ENQUÊTE DE POLICE

➤ **L'alerte**

La police ou la gendarmerie est alertée soit systématiquement par les services de secours si vous avez alerté par le 15 ou le 18, soit éventuellement par vos soins en composant le 17. Il y a interconnexion des numéros.

Dans l'attente des secours :

- ▶ Porter secours aux blessés dans la mesure où vous avez les compétences requises.
- ▶ Faire patienter les témoins, relever le numéro d'immatriculations des véhicules en cause.
- ▶ Ne pas modifier la scène de l'accident avant l'arrivée des enquêteurs, éventuellement prendre des photos des lieux (téléphone mobile).
- ▶ Protéger les lieux de l'accident afin d'éviter le sur-accident en plaçant des personnes en amont et en aval de l'accident et réguler la circulation si nécessaire.

Une fois sur place, les enquêteurs :

- ▶ Procèdent aux constatations (photos, mesures, identités des victimes et témoins, état des véhicules).
- ▶ Effectuent le contrôle alcoolémique et/ou toxicologique des conducteurs impliqués.
- ▶ Recueillent toutes les informations nécessaires permettant la manifestation de la vérité.

➤ **Le constat ou le procès-verbal**

Trois possibilités :

- 1 Bien que spectaculaire l'accident n'a fait aucun blessé (accident matériel).
Constat amiable à effectuer entre les parties. Cela n'empêche pas le contrôle alcoolémique et la vérification des documents de conduite par les forces de l'ordre.
- 2 L'accident a fait un ou plusieurs blessés qui sont dirigés vers un hôpital.
Quelle que soit la gravité des blessures un constat ou procès-verbal est établi par la police ou la gendarmerie.
- 3 Vous êtes blessé léger et il n'y a pas de dommage pour la partie adverse ou les dommages ne sont que matériels, et refus du constat de Police ou Gendarmerie par vos soins.
Constat amiable à effectuer entre les parties. Décharge prise par les forces de l'ordre, vérification d'alcoolémie et des documents de conduite.

Nota : dans la mesure où il y a constat de Gendarmerie ou de Police il n'est pas forcément nécessaire de rédiger un constat amiable, puisque seul le procès-verbal fait foi devant les tribunaux et l'assurance ne statuera sur les responsabilités qu'après passage devant le tribunal. La Gendarmerie ou la Police vous remettra un récépissé mentionnant le numéro de la procédure à remettre à votre assurance.

Dans tous les cas effectuer la déclaration de sinistre dans les 5 jours ouvrés à votre assurance.

66

*À savoir qu'un bon constat amiable
vaut mieux qu'un mauvais procès.*

99

➤ Information complémentaire

La Fédération a édité un dépliant "La chute à vélo" dans lequel figure tous les conseils utiles illustrés de schémas explicatifs.

Vous pouvez l'obtenir sur simple demande à la FFCT accompagnée d'une enveloppe timbrée.

**Ce dépliant peut sauver la vie !
Gardez-le dans votre sacoche avec votre licence.**



L'accident cardio-vasculaire

La prévention est primordiale, si nous le pouvons il faut agir en amont de l'accident !

Bien que notre pratique exclut toute forme de compétition, il n'en reste pas moins que le cyclisme est une activité susceptible de solliciter fortement le système cardio-vasculaire et parfois chez des pratiquants imprudents au maximum de cette fonction.

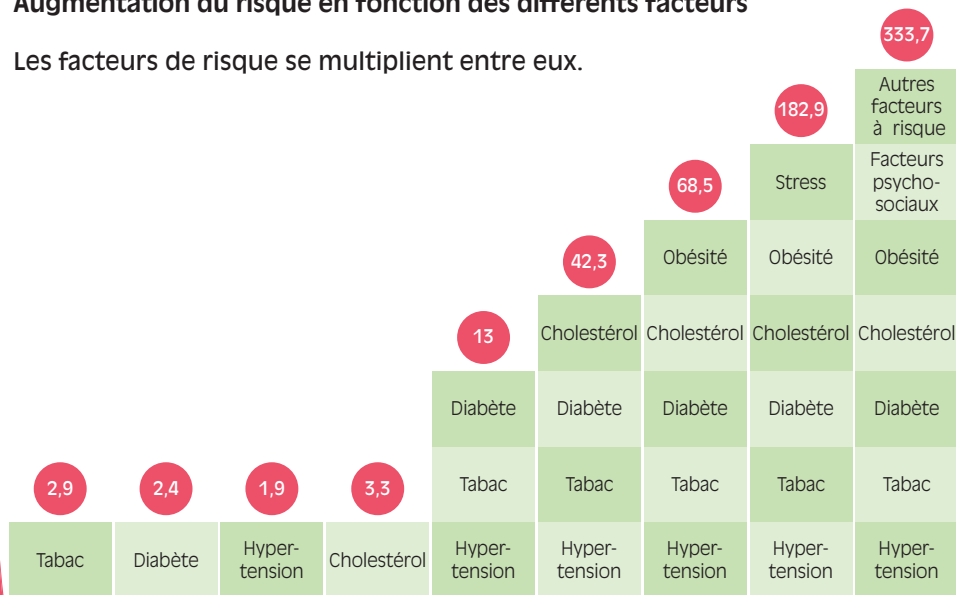
C'est pourquoi il faut connaître les facteurs de risque et savoir qu'une personne qui en possède plusieurs a un risque d'accident CV très élevé car il est le produit de tous les facteurs de risque.

↳ Les facteurs de risque

- ▶ L'hérédité
- ▶ Le sexe
- ▶ L'âge
- ▶ Le tabagisme
- ▶ L'excès de mauvais cholestérol
- ▶ Le diabète
- ▶ L'hypertension artérielle
- ▶ La morphologie
- ▶ L'obésité
- ▶ La sédentarité

Augmentation du risque en fonction des différents facteurs

Les facteurs de risque se multiplient entre eux.



➤ La prévention

- ▶ Éliminez le tabagisme actif et passif.
- ▶ Prenez de bonnes habitudes alimentaires en réduisant les graisses animales : charcuterie matières grasses laitières en privilégiant : volailles, lapin, veau, rosbif, et surtout le poisson.
- ▶ Pratiquez régulièrement un sport d'endurance sans tomber dans l'excès. Le cyclotourisme permet d'entraîner et de renforcer le système cardio-vasculaire s'il est pratiqué raisonnablement.
- ▶ Consultez votre médecin pour faire surveiller votre : tension artérielle, poids, taux de glycémie et cholestérol.
- ▶ Pratiquer une épreuve d'effort régulièrement. Comme avec l'âge les facteurs de risques augmentent, la fréquence de ce suivi doit également croître.

Savoir rouler avec raison c'est :

- ▶ Ne jamais pratiquer à sa fréquence cardiaque maximale (théoriquement 220 – l'âge).
- ▶ Ne pas rouler longtemps au-dessus du seuil anaérobie et en règle générale rouler en endurance Fc max moins 20 à 30 % selon les individus.
- ▶ Utilisez un cardio-fréquencemètre pour vous contrôler.

➤ Les symptômes

- ▶ Typiquement l'infarctus du myocarde est soupçonné devant une forte douleur en "barre rétro sternale" (barre horizontale derrière le sternum) donnant l'impression d'être comprimé.
Bien sûr, de nombreuses nuances sont possibles :
 - douleur montant vers les mâchoires,
 - douleur irradiant vers les membres supérieurs, serrant les coudes ou/et les poignets,
 - sensations de brûlures plutôt que serrement,

Dans l'infarctus les symptômes vont persister malgré l'arrêt de l'effort. L'apparition d'un trouble du rythme peut dégénérer rapidement vers une issue fatale.

Dans tous les cas de malaise, de douleur thoracique à l'effort il faut s'arrêter et ne reprendre le vélo qu'après un avis médical.

L'entourage doit obliger celui qui a présenté un tel malaise à s'arrêter !

Les assurances

■ L'ASSURANCE EST UNE OBLIGATION LÉGALE

Les articles L321-1 et L 321-4 du Code du sport, impose aux clubs, sociétés et fédérations :

- ▶ De souscrire des garanties d'assurances couvrant leur propre responsabilité civile, celle de leurs préposés, salariés ou bénévoles et celle des pratiquants du sport.
- ▶ Les associations et les fédérations sont tenues d'informer leurs adhérents de l'intérêt que présente la souscription d'un contrat d'assurance couvrant les dommages corporels auxquels leur pratique sportive peut les exposer.
- ▶ D'indiquer aux licenciés la possibilité de souscrire des garanties individuelles complémentaires.

■ LE CONTRAT FÉDÉRAL MMA / FFCT

Il respecte les dispositions de la loi sur le sport et du Code des assurances. Les clubs qui choisissent le contrat fédéral souscrivent pour leurs licenciés les garanties obligatoires et proposent des garanties facultatives complémentaires. Les clubs ont la possibilité de refuser d'adhérer au contrat collectif. Dans ce cas ils doivent fournir l'attestation d'une autre compagnie.

L'organisateur d'une manifestation de cyclotourisme assurée par le contrat collectif doit remettre une carte de route nominative à tous les participants.

➤ **Activités assurées**

- ▶ La pratique du vélo en toutes circonstances.
- ▶ Participation aux manifestations inscrites aux calendriers.
- ▶ L'activité des écoles de cyclotourisme.
- ▶ L'activité de mise en forme (footing, marche, ski de fond, dans le cadre des activités du club).
- ▶ Le camping dans le cadre du cyclotourisme.
- ▶ Les non licenciés couverts par les options A, B et E.
- ▶ Le fonctionnement des bureaux - Les réunions et permanences.

Exclusions :

- ▶ L'utilisation du vélo au service de l'employeur.
- ▶ La course, la compétition, les cyclo-sportives.

Important : disposition particulière suite à la mise en place du Code du sport. La majorité des contrats "Multirisques - Habitation" exclut la prise en charge en responsabilité civile des dommages résultant :

- ▶ De toute activité physique et sportive exercée en tant que licencié d'un club.
- ▶ De toute activité sportive ou physique pratiqué dans le cadre d'un club ou d'un groupement sportif agréé.
- ▶ De l'organisation et de la participation à toutes épreuves (courses ou compétition).
- ▶ Exclue la participation aux activités d'un club y compris les sorties dites d'entraînement hormis le cas résultant des options A, B et E.
- ▶ (la personne non licenciée "infiltrée" dans une sortie club ne se trouve couvert par aucune assurance, le seul recours contre elle sera le dépôt de plainte).

▶ LES FORMULES

- ▶ Mini braquet
- ▶ Petit braquet
- ▶ Petit braquet +
- ▶ Grand braquet.

Garanties de base pour les 4 formules :
Responsabilité civile – Protection juridique

Garanties supplémentaires pour Petit braquet, Petit Braquet + et Grand Braquet :

accident corporel, assistance rapatriement à plus de 50 km de la résidence habituelle conditionnée soit à une hospitalisation d'une nuit, (maladie, accident) soit accident donnant lieu à une intervention médicale et rendant la poursuite du parcours impossible.

Les contrats complémentaires :

Des garanties complémentaires facultatives sont disponibles :

▶ Pour les clubs

- **Options A** (futurs licenciés : 3 sorties consécutives par personne)
- **Option B** (non licenciés participants aux organisations y compris les randonnées permanentes labellisées ou non) ainsi que les organisations dans le cadre de pré-accueil dans le club).
- **Option E** (accueil des estivants)

▶ Pour le licencié

- Capitaux supplémentaires
- Assurance indemnités journalières
- Assurance et vol du vélo

LA DÉCLARATION DE SINISTRE

➤ Pour les licenciés

Faites compléter une déclaration de sinistre : **2 possibilités, 1 seul choix.**

- **Par Internet** (www.ffct.org) en utilisant les codes d'accès que vous pouvez vous créer dans l'espace licencié.
- **Par courrier**, le formulaire se trouve dans le dossier club ou peut être téléchargé sur le site fédéral, joindre le constat amiable.

Aviser votre délégué sécurité club et le délégué sécurité départemental.

Déclaration par Internet (quelques précisions)

▶ Vous êtes seulement licencié

- Choisir : "Espace fédéral" puis "Espace dédié aux licenciés"
 - déclaration d'accident
 - créer une déclaration
 - entrer vos nom et prénoms
 - et remplir les rubriques, et obligatoirement celles marquées d'une (*)

Les 4 pages renseignées, deux choix vous sont offerts :

- ① **Enregistrer** votre déclaration : celle-ci est mise en attente dans le serveur. Vous pouvez la relire voire la modifier.
- ② **Valider** votre déclaration : elle est transférée à l'assureur et n'est plus modifiable.

▶ Vous êtes membre du bureau d'un club

- Choisir : "Espace fédéral" puis "Espace dédié aux structures"
 - déclaration d'accident
 - rubrique "Recherche d'un licencié" (nom, prénom de la victime)
 - sélectionner le nom de la personne
 - créer une déclaration
 - et suivre la procédure ci-dessus à partir de (*)

Nota : Il est alors inutile d'envoyer une déclaration papier à l'assureur.

▶ Concernant les non licenciés

Faites compléter une déclaration de sinistre, faites remplir le bandeau « attestation de participation » par le président du club.

Rappel :

La déclaration de sinistre doit parvenir aux MMA dans les 5 jours ouvrés à l'adresse suivante : MMA - Direction centrale AIS "Division Prévoyance" - FFCT
1 allée du Wacken 67978 STASBOURG Cedex 9.

Sans oublier de joindre la photocopie de la licence fédérale de la victime.

Pour tous renseignements ou précisions supplémentaires :

- contacter votre président de club ou votre Délégué sécurité club. Votre club détient tous les documents nécessaires dans le dossier assurances du club.
- Internet sur le site : www.ffct.org : rubrique "Pratiquer" / "Sécurité" / "Assurance"
Ce site est mis à jour régulièrement.

Environnement

et développement durable

Pour valoriser toutes les initiatives et les bonnes pratiques, la FFCT s'inscrit dans une démarche de respect de l'environnement et de développement durable. Chaque comportement individuel et/ou collectif tant sur la route que sur les chemins doit contribuer à participer largement au développement durable du tourisme à vélo.

Notre démarche de qualité spécifie les exigences relatives à un système de management environnemental, tant individuel que collectif.

Les moyens mis en œuvre par chaque organisateur de randonnée doivent permettre de réduire les effets dommageables de l'activité et en améliorer en permanence leur impact sur l'environnement.

Ainsi par nos comportements responsables, nous contribuons à :

- ▶ Donner aux acteurs des sports de nature un cadre de pratique sérieux et durable.
- ▶ Contribuer au développement de l'image et de la notoriété du cyclo-tourisme.
- ▶ Respecter nos engagements environnementaux au sein de la FFCT.

- ▶ Je tiens compte des consignes des organisateurs et des règles environnementales
- ▶ J'utilise les poubelles mises à ma disposition
- ▶ Je respecte les balisages proposés
- ▶ Je ne pénètre pas dans les zones sensibles protégées
- ▶ J'utilise les poches de mon maillot ou ma sacoche pour mes emballages utilisés
- ▶ Je ne jette pas ma chambre à air usagée dans le fossé ou le ruisseau
- ▶ Je suis un exemple pour les plus jeunes
- ▶ Je me préoccupe de l'avenir et de celui de nos enfants, je suis un **Éco-cyclotouriste responsable**



« Ensemble,
protégeons notre environnement »

Sécurité du cyclotouriste

Bibliographie

➤ **FFCT**

- ▶ Revue fédérale "Cyclotourisme"
- ▶ Dossiers mensuel sur la sécurité en général
- ▶ Dossiers mensuel sur la technique du vélo et ses pratiques
- ▶ Dossiers occasionnels sur les aspects médicaux et de santé
- ▶ La Charte Cyclable FFCT
- ▶ Cyclo-Diététique (recueil des articles parus dans "Cyclotourisme")
- ▶ Cyclo-Santé (recueil des articles parus dans "Cyclotourisme")
- ▶ Le classeur Cyclo-Mécanique "L'entretien de son vélo" (recueil articles parus dans "Cyclotourisme")
- ▶ L'Unité Sécurité de formation

➤ **CERTU**

- ▶ Le RAC (Recommandations pour les aménagements cyclables)
- ▶ La Signalisation des aménagements cyclables

➤ **FUBICY**

- ▶ Revue "Vélocité"

➤ **CLUB DES VILLES ET TERRITOIRES CYCLABLES**

- ▶ "Ville & Vélo", Magazine d'information

➤ **ASSOCIATION DES DÉPARTEMENTS ET RÉGIONS CYCLABLES**

- ▶ "Vélo & territoires", revue de l'ADRC

➤ **CONSEIL GÉNÉRAL DES CÔTES D'ARMOR**

- ▶ Le Guide juridique : La législation des chemins de randonnée

SITES INTERNET

www.ffct.org
www.jeunesse-sports.gouv.fr
www.certu.fr
www.tourisme.fr
www.meteo.fr
www.af3v.org
www.villes-cyclables.fr
www.departements-cyclables.org
www.securiteroutiere.equipement.gouv.fr/