

# CONGRES NATIONAL DU CYCLISME DE LOISIR

MAISON DU SPORT FRANCAIS. CNOSEF. SAMEDI 4 DECEMBRE 2004

---

## ACTES DU CONGRES

---

### INTRODUCTION (Table ronde animée par Henri SANNIER)

Cette table ronde a comme objectif de donner la parole à plusieurs personnalités du monde du cyclisme, qui se sont exprimées comme "grands témoins", en apportant leur vision ou des éléments d'information issus de leur expérience ou de leur compétence, à propos du cyclisme de loisirs.

Ci-dessous les points principaux de leurs interventions :

**Isabelle GAUTHERON**, membre du cabinet de Jean François LAMOUR, Ministre de la Jeunesse et des sports. Avec son passé de cycliste de haut niveau, elle s'exprime sur le phénomène cyclosporatif, fait de société selon elle, où à l'instar des épreuves hors stade en athlétisme, la masse veut participer aux côtés de l'élite dans une ambiance festive. Elle pose par ailleurs une idée de débat à propos de la notion de loisir. Compétition ou pas? Est-ce plutôt un état d'esprit ? C'est à priori son avis.

**Jean PITALLIER**, Président de la Fédération Française de Cyclisme évoque les conditions dans lesquelles la FFC s'est impliquée dans le loisir en 1988, les difficultés qu'elle a rencontrées en son sein et les conséquences sur la rapidité et le niveau de développement de ce secteur. Il fait état par ailleurs du très haut niveau qualitatif atteint par certaines organisations, qui n'ont rien à envier aux plus belles organisations d'épreuves classiques. Interrogé sur la participation des professionnels il y est totalement favorable dès lors que ceux-ci observent un comportement et un état d'esprit conforme à la philosophie de la pratique.

Il réaffirme la politique de la FFC dans la volonté de développer le cyclisme de loisir, qui doit être l'un des piliers du cyclisme National.

**Rocco CATTANEO**, Président de la Commission « Cyclisme pour tous » de l'Union Cycliste Internationale reconnaît que l'UCI a un peu raté le phénomène cyclosporatif. La commission du cyclisme pour tous a été créée seulement en 1997 et ce n'est qu'en 2000, à l'occasion de son centenaire qu'a été rédigée une définition de sa mission comprenant le développement de ce secteur.

Il fait état ensuite de la volonté de l'UCI de travailler avec tous les acteurs de cyclisme pour tous, et évoque dans cet esprit les tenants et aboutissants du premier Colloque International qui s'est tenu en juin regroupant les représentants de neuf nations au plus haut niveau des compétences dans le secteur. Le premier objectif était selon lui, de rassembler toutes les forces qui permettront le meilleur développement. Puis il énumère et commente les différents thèmes qui ont fait l'objet des travaux, avec par exemple, la qualité des organisations, la sécurité, la jeunesse, le tourisme et la mission sociale de cyclisme pour tous.

Ces éléments concourant à la réalisation d'une future réglementation du cyclisme pour tous.

**Luciano ONOFRI**, Président de la Struttura Amatoriale Nazionale, Fédération Italienne de Cyclisme explique que le cyclisme de loisir est très développé en Italie, que ce développement a nécessité un encadrement réglementaire spécifique défini en harmonie avec tous les acteurs (cadre technique, licence, sécurité,..) et que cela a permis un grand succès. Il indique que la Fédération Italienne compte un peu plus de 50000 licenciés cyclosporatifs et il estime sur l'ensemble des 12 structures existantes (Fédération Italienne + 11 organisations indépendantes) le chiffre de un million de pratiquants.

**Roland GILLES**, Général de Brigade, Directeur de cabinet du Directeur Général de la Gendarmerie nationale, cyclosporatif confirmé. Il apporte son témoignage tout d'abord comme pratiquant, sur ce phénomène lié à un contexte favorable grâce à l'évolution vers une société de loisirs où une population de plus en plus importante bénéficie d'un temps accru pour son

activité, de meilleurs moyens financiers qui lui permet de pouvoir acquérir du matériel de plus en plus élaboré et aussi de pouvoir plus facilement se déplacer.

Il indique que les comportements sont très divers où tous recherchent une forme d'épanouissement concrétisée chez certains à vouloir s'identifier à des champions alors que d'autres ne cherchent qu'un challenge individuel ou simplement participer. De ce fait il ne croit pas à la nécessité de distinguer un cyclospor avec les notions de loisir et de compétition.

Comme représentant de la puissance publique il pense justement que la diversité des comportements a une conséquence énorme sur la sécurité, entraînant de fait d'énormes contraintes pour les organisateurs et aussi mettant en évidence leur responsabilité. Ces contraintes sont inhérentes à l'utilisation du domaine public, qu'il faut partager avec les autres utilisateurs et aussi à la multiplicité des manifestations de tout ordre dans le même week-end. La responsabilité de la puissance publique ne pouvant se substituer à celle de l'organisateur.

Il souligne la professionnalisation très importante des organisateurs des cyclosporatives. Pour lui la marque d'identité de ces manifestations est la convivialité. Les points faibles se situent essentiellement sur l'environnement de l'organisation notamment les aspects liés aux stationnements.

Il préconise, compte tenu de l'officialisation de la pratique, une sensibilisation extrême des concurrents par rapport à leur comportement vis-à-vis du respect du code de la route et de l'environnement. D'autre part il invite les organisateurs à ne pas hésiter à rencontrer préalablement les représentants de la puissance publique.

**Gérard NICOLET**, Médecin de la Fédération Française de Cyclisme, intervient pour donner sa vision de médecin face au développement de la pratique cyclosporitive d'une population d'âges très étendue, qui concerne cependant précisément les masters et masters +. Pour lui ce qui compte c'est de situer le pratiquant par rapport à lui-même.

Celui qui utilise son potentiel à 100% est un compétiteur, concernant ceux qui font du sport à partir de 50 ans, il classe ces sportifs en 3 catégories, celui qui commence le sport à 50 ans très avide de conseils, pas de problèmes, celui qui à toujours fait du sport qui révise ses objectifs, pas de problèmes et enfin celui qui, après une pratique de haut niveau, reprend le sport après une longue période d'arrêt se met parfois en danger, car il brûle souvent les étapes. Les tests d'efforts sont une réponse appropriée pour s'étalonner, mais ne sont malheureusement pas suffisamment disponibles.

Il faut consulter les médecins, se renseigner pour avoir les conseils appropriés, afin de se fixer les objectifs correspondants à ses capacités.

L'entraînement et la gestion de la préparation sont des choses indispensables à la pratique cyclosporitive.

## **A: DEVELOPPEMENT GENERAL DES ACTIVITES DE CYCLISME DE LOISIR.**

### **(CYCLISME POUR TOUS)**

#### **1- DEFINITION DU CYCLISME DE LOISIR (CYCLISME POUR TOUS).**

Le cyclisme de loisir (cyclisme pour tous) est une forme de pratique qui s'applique à toutes les disciplines existantes. Il répond aux aspirations de tous les passionnés de cyclisme qui veulent pratiquer avec plaisir selon leurs envies, leurs capacités et leurs disponibilités.

Les pratiques se répartissent suivant deux principes basiques, d'une part la compétition loisir entraînant une mesure de la performance qui débouche généralement sur un classement et d'autre part la pratique sans notion de performance plutôt basée sur la découverte et le tourisme. Ces différences sont articulées entre la FFC et la FFCT. Les fédérations affinitaires utilisant tout à tour chacun de ces domaines.

#### **2- LES DIFFERENTES PRATIQUES SUR ROUTE.**

##### **2-1 : Le cyclotourisme :**

Organisé sous l'égide de la FFCT il se caractérise par des activités de randonnées sur route et à VTT. Ces activités prennent aussi la forme de rallye, brevets d'endurance et de

## **2-2 La Randosportive :**

Concept FFC, validé par la convention bi-partite signée entre la FFC et la FFCT, la Randosportive est une épreuve sans classement. Le parcours est balisé et les participants doivent respecter impérativement le code de la route. Elle peut être avec départ groupé ou à départs échelonnés à la guise des participants. Elle comporte généralement une mesure de la performance individuelle par un chronométrage qui peut donner lieu à l'attribution d'un diplôme. Elle dispose de postes de contrôle et de pointage. Les prestations d'accueil sont à l'appréciation des organisateurs.

La Randosportive peut être une formule d'appoint pour les organisateurs de Cyclosporives qui souhaitent développer des parcours sans classements en complément de leur parcours de référence.

## **2-3 : La Randosportive Ultra Distance :**

Ce type d'épreuve est très en vogue aux U.S.A ou dans d'autres pays européens (Autriche, Allemagne, Suisse, Slovénie, République Tchèque, Italie) la Randosportive Ultra Distance est une épreuve au long cours d'un minimum de 500 km et/ou d'une durée égale ou supérieure à 24 heures. Les règles générales sont identiques à la Randosportive, en particulier le respect strict du code de la route. Elle dispose de postes de pointage et de contrôle obligatoires. Les postes de ravitaillements et de repos sont annexés à certains points de contrôle. Les vélos doivent être conformes à la circulation nocturne. Il y a des possibilités d'assistance selon les règlements des organisateurs. La participation se fait en groupe ou participation individuelle (non drafting).

Une fiche technique précisant le cadre et les règles de la Randosportive Ultra distance, est à l'étude.

## **2-4 : La Cyclosporive :**

### **(Actes du Congrès : B 2-1)**

Une Cyclosporive est un évènement cycliste de masse et d'endurance, comportant la mesure des performances individuelles et l'édition de classements.

Brevet de randonneur sportif (B.R.S UFOLEP), identique à la Cyclosporive.

## **2-5 La Départementale loisir :**

Epreuve de compétition sur route, en circuit ou en ligne dont la distance maximum est limitée à 80 km. Plusieurs niveaux d'épreuves sont proposés pour que néophytes et cyclistes confirmés y trouvent leur plaisir, dans ce contexte 5 niveaux sont possibles. Des "championnats" sont organisés.

Ces épreuves peuvent prendre la forme de manifestations originales par équipe avec relais sur des durées de 4, 6, 12 et 24 heures

## **2-6 Le Mini Keirin**

Cette activité basée sur le sprint s'adresse aux jeunes et notamment aux enfants des écoles de vélo, avec les licences carte vélo jeune, minimales 1<sup>ère</sup> année ou accueil. Organisée généralement dans le cadre d'une épreuve départementale, il s'agit d'effectuer un ou deux tours du circuit dont une partie est réalisée à allure modérée et encadrée et l'autre à allure libre se terminant par un « sprint » qui donne lieu à un classement où tout le monde est récompensé.

## **2-7 Les compétitions des Fédérations affinitaires :**

Epreuves dites "cyclospor", épreuves très similaires à la départementale loisir

## **2-8 Disciplines V.T.T et B.M.X :**

**Ces disciplines sont répertoriées par un recensement des activités du cyclisme de Loisirs, leurs pratiques sont codifiées par des cadres précis, elles sont gérées par les fédérations dans leurs aspects compétition et loisirs avec des règlements spécifiques. Le déroulement du Congrès et le temps imparti n'ont pas permis de les aborder en profondeur, mais elles constituent bien évidemment un domaine de développement incontournable. (Document disponible en annexe 1).**

### **3- DEVELOPPEMENT ET ACCES AUX ACTIVITES.**

#### **3-1 La licence :**

Elle est délivrée par la FFC ou les fédérations affinitaires. Pour donner accès aux épreuves autres que le cyclotourisme, elle intègre obligatoirement le certificat médical réglementaire (CNCA ou certificat d'aptitude). Une indication sur la licence doit le spécifier. Seule la licence délivrée par la FFCT ne garantit pas la possession de ce certificat.

Elle est acceptée aujourd'hui quelle que soit son origine fédérale sur les Cyclosporives, Randosportives (FFC) et B.R.S (UFOLEP) pour la route, ainsi que des épreuves de masse VTT et marathon. Par contre pour les épreuves départementales loisirs FFC ou compétitions placées sous l'égide des fédérations affinitaires, la possession d'une licence spécifique à la fédération organisatrice est théoriquement imposée.

Pour aller dans le sens de l'harmonisation souhaitée, elle devra permettre de pratiquer sur l'ensemble des activités des calendriers de toutes les fédérations et de bénéficier à ce titre, des mêmes garanties d'assurances, Responsabilité Civile, Individuelle Accident et des mêmes prestations.

A garanties équivalentes, elle devra avoir un coût identique ou similaire selon la fédération qui la délivre et suivant les règles des pratiques concernées.

#### **3-2 L'accueil et la participation des non licenciés :**

Certaines activités permettent actuellement l'accès aux participants non licenciés (Cyclosporives, Randosportives, BRS, randos ou compétitions V.T.T), les pratiquants doivent justifier de leur identité et présenter un certificat médical d'aptitude ou de non contre indication, la possession d'une assurance R.C personnelle est parfois exigée par certains organisateurs. Tous les organisateurs sont tenus d'émettre une proposition de souscription de garantie complémentaire Responsabilité Civile et Individuelle accidents.

La codification des Cyclosporives dans le registre des épreuves à caractère compétitif est en passe de faire évoluer ces critères en direction d'une licence obligatoire selon l'exemple Italien. Dans l'attente, les fédérations ont instauré un système de carte à la journée, où le non licencié (titulaire d'un certificat médical en conformité) bénéficiera des mêmes garanties et recours que le participant licencié.

La mise en service d'un régime de licence obligatoire devra faire l'objet d'offres similaires de la part des fédérations en termes de tarifs et de garanties.

### **4- EVALUATION ET CLASSIFICATION DES CYCLOSPORTIVES.**

#### **4-1 Les calendriers :**

Il existe un calendrier international UCI, codifié par l'appartenance des épreuves qui le composent au Trophée UCI GOLDEN BIKE. Un calendrier national FFC qui est composé notamment par les épreuves de Trophée LABEL D'OR et les plus importantes épreuves qui n'appartiennent à aucun trophée (Ardéchoise, Etape du Tour, Bosses du 13).

Un calendrier national UFOLEP, intitulé Trophée National UFOLEP et des calendriers régionaux FFC et UFOLEP qui regroupent la plupart des épreuves indépendantes, certaines d'entre elles étant regroupées au sein de Trophées régionaux..

Les Challenges et Trophées gérés par des structures privées ont également leur propre calendrier (GRAND TROPHEE, TROPHEE PASSION, CHALLENGE INTERNATIONAL DES REGIONS LATINES).

Dans ce cadre, des incohérences apparaissent parfois avec des chevauchements de dates et des aspects concurrentiels parfois préjudiciables pour les petites organisations, l'internationalisation de la pratique Cyclosporive est également à la source « d'embouteillages » sur certaines dates charnières du calendrier.

Cependant, dans l'ensemble, il apparaît que les organisateurs respectent les données historiques du calendrier, les nouvelles épreuves cherchant toujours des opportunités pour se positionner favorablement.

La presse nationale spécialisée tient également un rôle prépondérant dans l'organisation la gestion et la promotion du calendrier national. Les épreuves sont

référencées de manière précise et les calendriers sont généralement publiés en décembre ou janvier que ce soit pour les Cyclosporives et BRS, pour les randonnées cyclostouristes ou épreuves à caractère particulier, sans aucun doute, la presse nationale spécialisée accomplit un service primordial et tient un rôle de régulateur, avec le traitement qu'elle apporte au sujet. L'émergence des médias Internet favorise également la communication pour une bonne gestion des calendriers.

En conclusion, l'organisation rationnelle des calendriers est en phase d'aménagements, la communication s'améliore et l'harmonisation est en marche.

#### **4-2 La Classification :**

La classification actuelle des épreuves cyclosporives en France est tout d'abord liée à leur propre notoriété, acquise par l'historique, les particularismes des parcours, les aspects mythiques et les prestations.

Les trois épreuves majeures du calendrier Français sont l'Ardéchoise, l'Etape du Tour et la Marmotte, l'Ardéchoise étant sans contexte celle qui réunit à la fois les principaux critères énoncés, ce qui lui confère ce rang de leader qu'elle tient avec sérénité année après année.

L'Etape du Tour présente quant à elle le mythe du Tour de France et la sécurité maximale qu'il soit possible de mettre en œuvre, son caractère itinérant n'influence pas ses taux de participation qui sont évolutifs à chaque édition. La Marmotte pour sa part est le monument de l'histoire des Cyclosporives en France, plus de 20 ans d'existence, un parcours d'anthologie immuable, le mythe de l'Alpe d'Huez et une participation internationale enthousiaste lui octroient ce rang symbolique.

Ces trois épreuves françaises sont rejointes au niveau Européen par le Marathon des Dolomites en Italie et la Quebrantahuesos en Espagne qui sont également des monuments d'organisation et de savoir faire.

Les budgets de ces événements sont très importants, les collectivités locales et territoriales sont fortement impliquées dans ces modèles d'organisation, symboles d'un savoir faire et d'une technologie de pointe.

De fait, les épreuves qui se situent à l'étage inférieur en termes d'organisation et de participation, s'inspirent au mieux possible de ces exemples de réussite et l'on constate d'année en année une évolution du niveau général, phénomène généralement très bien relayé par la Presse nationale spécialisée et très perceptible par le pratiquant lambda. Cette synthèse par le haut reflète donc l'amélioration du secteur, sa professionnalisation accrue et explique la nécessité de la mise en route d'un programme structurel et réglementaire de base qui permettra la codification du système, dans un but souhaitable d'harmonisation et de répartition des ressources.

La classification future pourrait donc s'articuler autour de ces bases de notoriété, de parcours et de savoir faire, tout en y intégrant les éléments fondamentaux rendus indispensables que sont la sécurité, les prestations de base, les intérêts régionaux et l'appartenance aux différents Trophées, qu'ils soient sous label fédératif ou privé. Ces critères de classification tiendront également compte, du travail de fond entrepris par l'U.C.I dans le cadre du développement du « Cyclisme pour tous », des travaux entrepris par la Commission Nationale du cyclisme de loisirs de la F.F.C, organisateur du Congrès, des réflexions menées par l'Association Européenne de Cyclospor (A.E.C) dans le but de représenter les intérêts des organisateurs et d'une concertation constante avec les autres fédérations, en particulier l'UFOLEP et la FFCT.

#### **4-3 L' évaluation des épreuves :**

L'évaluation des épreuves, est tout naturellement liée aux critères de classification énoncés et tiendra compte des bases du cahier des charges qui sera validé et édité dans le suivi de la publication des Actes du Congrès.

In fine, ce cahier des charges servira de base incontournable pour la constitution de la future réglementation internationale élaborée par l'UCI.

## **5- LES ASPECTS ECONOMIQUES :**

Les aspects économiques qui ont favorisé l'émergence du cyclisme de loisirs (cyclisme pour tous), que ce soit sur route, V.T.T et nouvelles pratiques (BMX) sont considérables. Concernant le secteur cyclosporatif et de toute évidence, l'économie reliée à son développement est source de vitalité pour les distributeurs de l'industrie du cycle et produits dérivés situés en régions.

Le rôle de la presse nationale spécialisée est là encore primordial, favorisant l'émergence des marchés et la communication des nouveaux produits et en récoltant logiquement des revenus substantiels.

Les organisateurs quant à eux ne vivent que par l'engagement des collectivités locales et territoriales et les produits financiers issus des inscriptions. Il est bien clair que leur futur est hypothétique, étant donné le désengagement progressif des collectivités du fait de leurs nouvelles charges, conséquences de la loi sur la décentralisation, mais aussi du fait du renforcement des règles générales et de l'accroissement inéluctable du régime des prestations destinées aux pratiquants.

La survie du secteur va donc devoir passer par une prise de conscience générale de la situation et une évaluation des ressources, dans un but de nouvelle répartition des produits, ce sera dans un futur à déterminer l'un des grands enjeux qui concernera l'avenir des Cyclosporatives et des disciplines annexes.

## **6- LES ASPECTS MEDICO SPORTIFS :**

### **6-1 Le Certificat médical :**

Certificat de Non Contre Indication ou Certificat d'Aptitude, au regard de la législation c'est exactement la même chose, c'est le document nécessaire et indispensable pour obtenir une licence de compétition quelle que soit la discipline ou le sport pratiqué.

Toutefois pour certains sports (rugby, sports mécaniques, parachutisme), il est nécessaire d'aller au-delà du simple CNCA et une batterie d'examens est à prescrire pour obtenir le sésame sous la forme d'un Certificat d' Aptitude.

La pratique cyclosporative, qui présente par tradition des parcours difficiles et de longue haleine devrait imposer une visite approfondie avec électrocardiogramme et test d'effort, d'autant plus que le sujet est âgé et/ou s'est éloigné un certain temps de toute pratique sportive assidue. Ces examens permettent de vraiment délivrer un certificat d'aptitude, mais à l'heure actuelle, ne sont obligatoires dans les règlements des fédérations gestionnaires du cyclisme, que pour quelques catégories de haut niveau dans le cadre du Suivi médical longitudinal.

Une étude de ce sujet semble être rendue indispensable et pourrait concerner les pratiquants ayant atteint l'âge de 40 ans.

Les fédérations devront veiller avec précaution sur ces aspects médicaux qui concernent les cyclosporatifs, afin de leur apporter un cadre préventif et informatif.

### **6-2 Le rôle du médecin :**

Le rôle du médecin sur les épreuves, ses obligations, sa responsabilité, les conventions à établir, et les moyens à mettre à sa disposition, compte tenu de l'importance du sujet et de la relative ignorance des règles par les opérateurs, un mini cahier des charges pourrait être édité et tenu à la disposition des organisateurs par les fédérations et leurs délégations régionales.

### **6-3 Le dopage :**

Dans le même cadre, les documents d'information relatifs aux règles anti-dopage devront être portés à la connaissance du secteur cyclosporatif, pratiquants, tous acteurs et opérateurs concernés.

Soit, la liste des produits interdits, la liste des produits interdits mais autorisés sur prescription médicale, ainsi que le rôle des instances sportives et des institutions déléguées dans le cadre de la législation, le CPLD, le TAS, autres organisations.

Il importe également de rappeler les modalités se rattachant aux contrôles sur les épreuves, la publication des résultats et l'information destinée aux organisateurs, vu le nombre, et la disparité des pratiquants (internationalisation, fédérations, non licenciés).

## **B: STRUCTURATION NATIONALE DES CYCLOSPORTIVES.**

**OBJET : Edition d'un cahier des charges simple mais complet définissant des règles ad minima pour le fonctionnement des Cycloportives, après la circulaire ministérielle du 24 mai 2004 validant le projet de la réglementation des épreuves sur route élaborée par La FFC.**

### **1- RELATIONS ENTRE LES FEDERATIONS ET LES ORGANISATEURS :**

#### **1-1 Statut et forme juridique de l'organisateur.**

La structure organisatrice d'une cycloportive doit être une structure identifiée, reconnue par ses compétences dans l'organisation d'événements sportifs, elle peut être de forme associative ou privée.

#### **1-2 Affiliation de l'organisateur (Club support).**

La structure organisatrice peut ou non, disposer d'une affiliation annuelle auprès d'une fédération gestionnaire du cyclisme, cependant et conformément à la réglementation en vigueur dans le cas d'une structure non affiliée, le concours et la participation d'un club « support » est obligatoire. Structure associative, ce club peut être affilié à la F.F.C comme dans toute autre fédération affinitaire.

#### **1-3 Choix de la fédération support de l'événement :**

La structure organisatrice, ou le club support, inscrira l'événement au calendrier régional ou national de la fédération à laquelle, elle ou il est affilié.

Les cas de plusieurs fédérations support d'un même événement sont rares, mais existent.

#### **1-4 Type d'évènement organisé :**

Cycloportive proposant un ou plusieurs parcours à caractère compétitif, Randosportive ou randonnée cyclotouriste.

## **2 - LE CAHIER DES CHARGES.**

### **2-1 Définition d'une Cycloportive :**

Une Cycloportive est un évènement cycliste de masse et d'endurance, comportant la mesure des performances individuelles et l'édition de classements.

### **2-2 Les parcours, les pratiques, les références historiques :**

La Cycloportive est une appellation générique, son parcours de référence comporte un kilométrage supérieur à 150 km et/ou un panel de difficultés suffisant afin de lui conférer cette appellation (+ de 2000 m de dénivelé en cas de distance inférieure à 150 km), les cycloportives en zone de montagne étant naturellement référencées.

Cette appellation générique pourra concerner plusieurs parcours à caractère compétitif, selon des critères conseillés, notamment en ce qui concerne les diverses appellations, les classements et les dotations, le parcours de référence devant être privilégié au regard des autres parcours, chaque parcours possédant une appellation qui lui est propre.

Certaines organisations proposent simultanément au programme « Cycloportif » des possibilités de parcours randonnées ou familles afin de satisfaire le plus grand monde, cette démarche certes conviviale et attractive, présente parfois l'inconvénient de réunir tous les types de pratiquants sur les mêmes itinéraires et à des horaires similaires.

Cette mixité des genres s'avère extrêmement délicate à gérer en termes de sécurité, en particulier dans les zones péri urbaines et à forte densité de circulation automobile, c'est pourquoi nous recommandons l'utilisation des itinéraires communs à des horaires bien distincts et si possible l'utilisation de voies de communication différentes pour chaque type de pratique.

D'autre part, dans le cadre de ces évènements ouverts à plusieurs modes de pratique, les variantes de parcours proposés (Cycloportifs et cyclotouristes) doivent être codifiés

distinctes, afin d'éviter toute confusion ou malentendu aux yeux des pouvoirs publics, des instances sportives et des participants.

Afin de préserver l'harmonie entre les participants de manière à limiter de nombre de concurrents issus des sphères du cyclisme de compétition sur les parcours autres que le parcours de référence, il est recommandé une mesure des performances avec ou sans classements mais bénéficiant de dotations moins importantes que pour le parcours de référence.

Le concept "Randosportive" est une possibilité pouvant s'adapter à ce cas de figure.

Le développement des activités de cyclisme de loisirs sur route en France s'inspire également des pratiques internationales, notamment aux U.S.A et dans d'autres pays européens, la RANDOSPORTIVE et la RANDOSPORTIVE ULTRA DISTANCE, en sont un exemple significatif (**A :2-2/2-3**).

### **2-3 Aspects Administratifs :**

La structure porteuse de la demande d'autorisation doit être une structure identifiée, reconnue par ses compétences, elle doit être affiliée à une fédération ou disposer du soutien d'un club support. Elle doit par ailleurs disposer des garanties nécessaires notamment des avis favorables des maires des communes traversées et des assurances obligatoires et complémentaires couvrant les risques liés à l'organisation d'une épreuve cycliste.

L'évènement doit être inscrit au calendrier national ou régional de la fédération sous l'égide duquel il est organisé, l'inscription au calendrier national transite obligatoirement par le comité régional dans le cas d'une cyclo sportive organisée sous l'égide de la F.F.C, chaque fédération possédant ses propres règles en la matière.

Une Cyclo sportive est régie par le régime de "l'autorisation Préfectorale" comme les épreuves de compétition cycliste traditionnelle.

### **2-4 Structures techniques de sécurité :**

Mise en place de signaleurs sur tous les points stratégiques du parcours, obligatoire sur les points non prioritaires, la mobilité des signaleurs étant maintenant autorisée.

Les motos sont en nombre suffisant, prévoir si possible des motards formés pour l'encadrement d'épreuves cyclistes ayant suivi des formations spécifiques, en particulier via les plans de formation mis en place par la F.F.C. Le nombre des motards est à évaluer en fonction des caractéristiques des itinéraires et des moyens financiers dont dispose l'organisateur.

Les voitures ouvreuse et balai sont identifiables. Les véhicules d'assistance personnelle sont interdits. Il est recommandé de prendre des mesures incitatives pour dérouter les véhicules personnels, développer un parcours de liaison et/ou des points de rencontres.

Les demandes de conventions avec la gendarmerie nationale sont de moins en moins accordées aux organisateurs d'épreuves cyclistes, cependant, en fonction de la date de l'évènement et des disponibilités éventuelles en effectifs, il est toujours opportun d'en effectuer la demande en amont, plusieurs mois à l'avance si possible. (pour info, la disponibilité de personnels de la gendarmerie est souvent moins onéreuse qu'un dispositif privé).

L'assistance médicale comprend obligatoirement, médecins et ambulances en nombre suffisant en fonction de la réglementation locale, ainsi qu'une couverture itinérante de secouristes à postes fixes ou mobiles si besoin.

Le casque à coque rigide est obligatoire pour tous les participants, y compris les Elites, sur tous les parcours et pendant toute la durée des épreuves. Le casque est également obligatoire pour tous les participants des parcours cyclotouristes qui se déroulent simultanément, sur les mêmes itinéraires et ce, quelle que soit la fédération à laquelle s'adosent ces parcours cyclotouristes.

Distribution à chaque participant d'une fiche individuelle de route et de santé, qui devra comporter les renseignements utiles en cas d'accident survenant à l'intéressé.



## **2-5 Encadrement et liaisons :**

Véhicules : Les voitures de direction de course, de commissaires, de superviseurs et de presse sont identifiables et disposent d'avertisseurs sonores spécifiques, sauf réglementation contraire.

Les liaisons radios doivent obligatoirement être assurées. Les Liaisons radio VHF ou téléphone mobile, sont conseillées en zone au relief accidenté, la CB pouvant être fiable en terrain dégagé (étude au cas par cas).

L'animation sonore sur site de départ et d'arrivée est conseillée, outre ses aspects convivial et promotionnel, elle permet de disposer d'une permanence et d'un pôle d'informations constant avec l'épreuve.

## **2-6 Signalétique, environnement et relations collectivités traversées :**

Le fléchage au sol et/ou panneaux d'indication aériens est disposé en fonction de la réglementation locale et des zones traversées (Tenir compte des règles spécifiques à l'utilisation de matériaux bio dégradables). Prévoir une signalisation des points sensibles (descentes, carrefours, virages dangereux,..), y compris par une utilisation répétée du terme « Prudence ».

Information préalable par courrier et par voie d'affichage auprès des collectivités où doit passer l'épreuve. Demander aux mairies, par courrier recommandé, des arrêtés municipaux de gestion du trafic et du stationnement en conformité avec les horaires de passage de l'épreuve.

## **2-7 Les prestations :**

Mise en place de ravitaillements avec boissons et nourriture, sur le parcours (qui seront repartis de manière équitable) et à l'arrivée, ce dernier sera plus conséquent, car destiné à tous les participants, le nettoyage des zones de ravitaillement est indispensable après le passage de la voiture balai.

Sanitaires en nombre suffisant sur les zones de départ et d'arrivée.

Un chronométrage précis identifiant tous les arrivants avec édition de classements scratch et par catégories. Le chronométrage peut être manuel ou électronique, selon les moyens de l'organisateur et en fonction du nombre de partants.

Les récompenses attribuées aux lauréats des différents classements, doivent rester honorifiques, afin de préserver l'aspect convivial de la pratique cyclosportive.

Ces dispositions restent cependant à l'appréciation de chaque organisateur en fonction des critères liés au partenariat (notamment avec les organisations de tourisme) et au taux de participation des différents parcours, toutefois dans le respect des valeurs historiques du Cycloport, le parcours de référence doit pouvoir bénéficier d'une dotation majorée par rapport aux éventuelles dotations affectées aux autres parcours.

Les dotations en argent ne sont pas autorisées.

## **2-8 Les catégories, la participation, les inscriptions :**

Catégories d'âge et de sexe sur des bases définies par le règlement de l'épreuve. L'homogénéité des catégories est recommandée en cas de Challenge ou trophée portant sur plusieurs épreuves, certaines fédérations instaurent des catégories d'âge par tranches de 5 ans, d'autres par tranches de 10 ans, une homogénéité à terme apparaît souhaitable.

Pour les dames, 3 catégories sont souhaitables (selon leur nombre).

Les catégories handisports et tandems (avec 1 participant handisport) font partie de la tradition du Cycloport et doivent être conservées.

La participation est ouverte à toutes et tous, cyclistes de 18 ans révolus, licenciés dont la licence permet une pratique compétitive, certificat médical et assurance inclus, ou non licenciés disposant d'un certificat médical d'aptitude ou de non contre indication conforme à la réglementation.

Les licenciés de série " Elite " et " Nationale " peuvent prendre part aux Cyclosporatives dans la limite du règlement des fédérations et de chaque organisateur, ils peuvent être intégrés aux classements scratch mais ne figurent pas dans les classements par catégories par tranche d'âge.

L'organisateur peut néanmoins décider à sa convenance de leur établir un classement dans une catégorie spécifique, de même l'organisateur peut intervenir auprès de ces catégories de pratiquants afin de leur suggérer une attitude de convivialité et d'encadrement.

Inscriptions préalables selon les modes habituels, par courrier postal ou par service Internet de plus en plus utilisé et extrêmement fiable. Les inscriptions sur place sont laissées à l'appréciation de l'organisateur, mais déconseillées.

## **C : RELATIONS INTER FEDERATIONS DANS LE CYCLISME.**

### **1 - ETAT DES LIEUX :**

A l'heure actuelle, une convention existe entre la FFC :

- Et la FFCT qui précise clairement et essentiellement l'articulation des modes de pratiques entre les deux fédérations ainsi que la complémentarité au niveau des sites VTT
- Et la FSGT qui précise les conditions de cohabitation, de double appartenance, d'harmonisation des pratiques. Cette convention qui date de 1996, a du mal à fonctionner sur le terrain de part et d'autres rares sont les régions qui possèdent une déclinaison locale de cette convention,

Des contacts avec l'UFOLEP ont été entretenus au cours de l'actuelle mandature. Ils ont permis d'explorer les points susceptibles de donner lieu à des échanges au niveau national ou régional et à un travail en commun notamment sur les aspects sécurité et jeunesse.

De l'avis de tous, les difficultés rencontrées proviennent essentiellement de conflits de personnes pour des problèmes très souvent liés à une situation de concurrence mal vécue.

### **2 - PERSPECTIVES D'ECHANGES ET ARTICULATIONS INTER FEDERATIONS :**

Le groupe de travail estime qu'il y a plus de points convergents qui nous unissent que de points qui nous divisent, notamment l'accueil et le respect du pratiquant, la sécurité et le développement chez les jeunes.

La volonté est affichée de mettre en œuvre une synergie et de travailler ensemble.

Il apparaît nécessaire de définir un cadre conventionnel et/ou informel pour faciliter ces échanges et tenant compte des enjeux et intérêts spécifiques à chaque partie et portant sur :

- La réglementation, et la sécurité
- Des programmes en direction de la jeunesse, notamment sur les nouvelles formes de pratiques, participations mixtes aux épreuves
- Les objectifs communs d'harmonisation et d'articulations possibles des pratiques vers le loisir sur route et hors route et d'harmonisation des calendriers

Ce cadre de travail commun, dans un contexte de concurrence loyale sera la création d'une commission permanente avec pour objectif l'harmonisation et la mise en application de règles nationales.

Considérant que la convergence de vue constatée lors de Congrès réside à unir nos forces pour répondre aux attentes des pratiquants et aux préoccupations des organisateurs, ceux-ci seront représentés dans cette commission.

#### **2-1 Réglementation et sécurité :**

L'objectif sera de tendre vers une structuration des différentes formes de pratique avec des règles générales communes, pour aller vers une homogénéité des règles techniques régissant la pratique en général, notamment en ce qui concerne les Cyclosporatives

Pour développer une synergie et une démarche commune d'échanges et de réflexion afin d'appréhender tous les aspects liés de près ou de loin à la sécurité, évolution des règles régissant l'organisation des épreuves sur route, assistance.

### **2-2 Cohérence des modes de pratiques pour la jeunesse :**

Ce sujet concerne plus particulièrement les complémentarités envisageables à court et moyen terme pour favoriser la pratique des jeunes sur l'ensemble des activités du cyclisme :

- L'accès aux compétitions, la mixité de la pratique, ouverture des épreuves
- Les échanges entre les écoles de vélo
- Les accès aux nouvelles disciplines et formes de pratique

### **2-3 Objectifs prioritaires pour l'harmonisation :**

Il s'agit de mettre en œuvre un processus de reconnaissance mutuelle des licences pour les différentes pratiques, défini par les critères ci-après :

- Périmètre de validité des licences dans une approche de mixité des pratiques
- Couvertures assurance correspondante,
- Attachement du certificat médical à la licence, authentification,
- Harmonisation des calendriers.

## **3 - LA COMMISSION PERMANENTE :**

### **3-1 Sa mission :**

Elle sera le lieu de réflexion et d'idées du développement. Elle assurera le suivi de l'après Congrès, le déploiement du cahier des charges et des processus annexes.

Elle proposera des adaptations et des modalités nouvelles suivant les évolutions de la pratique et du terrain et les avis des différents acteurs.

Elle pourra déboucher à moyen terme sur une commission interfédérale sous la houlette du CNOSF.

### **3-2 Sa constitution :**

Elle sera constituée de 9 membres représentant :

- La FFC, la FFCT, l'UFOLEP, la FSGT (4)
- Les organisateurs (AEC) (2)
- Les pratiquants (Charte Cyclospor) (1)
- Les pouvoirs publics (Ministère J.S) (1)
- La C.N cyclisme loisirs. (1)

### **3-3 Son fonctionnement :**

Son cadre d'activités et les modalités de son fonctionnement seront précisés dans un document annexe.

Elle se réunira au moins 3 fois par an.

Elle procédera au suivi du déploiement des règles d'encadrement du cyclisme de loisir. Les difficultés seront mises en évidence et des solutions envisagées.

Ces éléments seront identifiés et traités grâce à une communication continue avec les Fédérations ainsi que l'UCI pour les aspects concernant l'international.

De même elle développera des contacts et relations avec les associations d'organisateur et de pratiquants (AEC, Charte du Cyclospor)

Elle sera force de propositions vers les organes délégataires (UCI, FFC)

### **3-4 Planning :**

Première réunion deuxième quinzaine de janvier pour :

- La fixation des modalités de constitution et de fonctionnement
- La constitution
- Définir les objectifs et les délais correspondants.

### **D. CONCLUSIONS :**

Les actes de ce premier Congrès national du cyclisme de loisirs, vont permettre d'établir un état des lieux précis et exhaustif de la situation, notamment en ce qui concerne le secteur des Cyclosporives et des disciplines associées sur route.

Ce document est destiné en premier lieu aux instances sportives, qui doivent en utiliser les fondements afin de mettre en œuvre un plan de réformes destiné à valoriser les réflexions et les analyses qui ont été définies et validées par l'assistance de ce premier Congrès.

Les mesures à prendre vont dans le sens du progrès et de l'harmonisation, elles sont préconisées et définies avec précisions par ce document.

Le suivi des travaux sera à la charge de la Commission permanente qui devrait rapidement se mettre au travail.

**Actes du 1<sup>er</sup> Congrès national du Cyclisme de loisir. 13 décembre 2004.**

**Rédigés par :**

**Patrick François, Chargé de mission auprès de la F.F.C.**

**et**

**Roger Bordeau, Président de la Commission Nationale FFC du cyclisme de loisir.**