

UNION CYCLISTE INTERNATIONALE

DIRECTIVES DE CIRCULATION DES VÉHICULES À L'ÉCHELON-COURSE

VERSION FÉVRIER 2017

TABLE DES MATIÈRES

I. PRÉALABLE 3

II. L'ÉCHELON-COURSE ET LES PRÉPARATIFS AVANT LA COURSE 6

A. ORGANISATION DE L'ÉCHELON-COURSE 6
B. RÈGLES GÉNÉRALES CONCERNANT LES CONDUCTEURS DE L'ÉCHELON-COURSE 8
C. RÈGLES GÉNÉRALES CONCERNANT LES VÉHICULES 8
D. RÈGLES PARTICULIÈRES POUR LES MOTOS 8
E. PRÉPARATION DU DÉPART 8
F. DÉPART DE L'ÉPREUVE 8

III. LA CIRCULATION EN COURSE 10

A. RÈGLES GÉNÉRALES DE SÉCURITÉ ET D'USAGE 10
B. RÈGLES DE PRIORITÉ 10
C. CIRCULATION À L'AVANT DE LA COURSE (DEVANT LE PELOTON) 10
D. SITUATIONS À RISQUE 17
E. CIRCULATION À L'ARRIÈRE DU PELOTON (FILE DES DIRECTEURS SPORTIFS) 17
F. DOUBLER UN COUREUR, UNE ÉCHAPPÉE, LE PELOTON OU SE FAIRE DOUBLER 17
G. LES 20 DERNIERS KILOMÈTRES 18

IV. PARTICULARITÉS POUR LA CIRCULATION DES MOTOS 21

A. RÈGLES GÉNÉRALES DE CIRCULATION À MOTO 21
B. LES DIFFÉRENTES FONCTIONS À MOTO ET LES MODALITÉS PARTICULIÈRES DE CIRCULATION 21
C. MOTOS DES MÉDIAS 23

V. CONDUITE A TENIR EN CAS DE CHUTE 26

VI. ÉPREUVES CONTRE LA MONTRE 28

A. MOTO « PILOTE » 28
B. CAS D'UN PROLOGUE 28
C. CONTRE-LA-MONTRE INDIVIDUEL OU PAR ÉQUIPES 28
D. CAS PARTICULIER DES MOTOS 29
E. CAS D'UN COUREUR DOUBLÉ PAR UN AUTRE COUREUR 30
F. CAS PARTICULIER DES COUREURS DISTANCÉS DES CONTRE-LA-MONTRE PAR ÉQUIPES 36

I. PRÉALABLE

Les directives de circulation des véhicules à l'échelon-course regroupent les règles obligatoires qui s'imposent à tout conducteur d'un véhicule dans une épreuve cycliste.

Chaque conducteur, obligatoirement porteur d'une licence UCI émise par une Fédération Nationale, est soumis au respect du Règlement UCI mais également des présentes directives.

La connaissance du sport cycliste, de la règlementation, un passé d'ancien coureur, la capacité à anticiper les diverses situations de course sont autant d'atouts qui permettent à un conducteur de se constituer une expérience solide.

Cette expérience et la fréquence à laquelle le conducteur pratique la conduite en course, détermine sa capacité à conduire dans une épreuve cycliste à l'échelon-course.

Au-delà des règles et consignes théoriques de circulation en course, de nombreux facteurs humains doivent être pris en compte à tous moments :

- L'hygiène de vie (pas d'alcool, pas de stupéfiant, un repos suffisant).
- La concentration (pas de téléphone au volant, une attention et une vigilance de tous les instants).
- La remise en question (l'humilité et la prudence doivent l'emporter sur la confiance excessive).
- Se laisser l'option de renoncer (renoncer à une action risquée, même sous la pression d'un passager insistant, doit prévaloir sur toute prise de risque inutile).

Les conducteurs sont responsables de leur conduite et s'exposent en cas de non-respect, à des sanctions importantes en termes financiers mais également à des suspensions de leur Licence UCI permettant la conduite en course. Les sanctions relatives à la conduite en course sont définies aux articles 2.2.038 et suivants du Règlement UCI.

Pour faciliter la lecture de ce guide, il est précisé que l'ensemble des schémas et consignes correspondent à une circulation sur la droite de la chaussée. Il convient d'intervertir, inverser et adapter les directives pour les pays dans lesquels le code de la route impose la conduite à gauche.

Les coureurs cyclistes, par nature vulnérables et exposés à de nombreux facteurs de risque dans l'exercice de leur sport, évoluent en plein air dans un environnement en mouvement constant.

Les conditions météorologiques, les spectateurs, le trafic routier, la nature du parcours, les descentes et les passages à niveau sont autant d'éléments qui peuvent avoir un impact sur le niveau de sécurité de nos épreuves internationales.

Les voitures et motos évoluant à l'échelon-course sont nécessaires pour la bonne organisation des épreuves cyclistes, et le travail et l'engagement des suiveurs, très souvent bénévoles, doivent être salués.

L'organisation de l'échelon-course, sur le modèle du code de la route, doit toutefois être encadrée.

S'inscrivant dans un plan global d'amélioration de la sécurité des coureurs en course, ce guide vise à établir des standards de fonctionnement et des règles précises, et à permettre aux organisateurs, équipes ou Fédérations Nationales d'assurer à leur tour, pour leurs membres, les formations nécessaires pour tout conducteur à l'échelon-course.

Je tiens à remercier toutes celles et ceux qui, de près ou de loin, ont participé à l'élaboration de ces directives de circulation, en particulier l'Association Internationale des Groupes Cyclistes Professionnels (AIGCP), les Cyclistes Professionnels Associés (CPA) et l'Association Internationale des Organisateurs de Courses Cyclistes (AIOCC).



David Lappartient
Président de l'UCI

« En tant que Président de la Commission Route UCI, je me réjouis de la publication de ce guide détaillé concernant la circulation des véhicules en course. Il représente un grand pas en avant qui contribuera à la sécurité des coureurs. Ces directives de circulation doivent être mises en application et utilisées pour rendre les conducteurs attentifs à leurs responsabilités dans l'échelon course. Je tiens à remercier toutes les personnes qui ont contribué à l'élaboration de ce document. »

Tom Van Damme,
Membre du Comité Directeur UCI
Président de la Commission Route UCI

« Plus de 40 années de passion et d'immersion dans le monde du cyclisme m'ont permis d'accumuler l'expérience, des situations de course diverses et variées ainsi que nombre d'évènements extraordinaires qui me permettent aujourd'hui de transmettre à une nouvelle génération de passionnés, les meilleures pratiques et techniques pour l'organisation d'une épreuve cycliste.

Je suis très heureux et fier d'avoir pu contribuer à mon niveau à l'élaboration de ces Directives de circulation à l'échelon-course en espérant que chacun pourra trouver ici matière à acquérir les bases nécessaires pour la conduite sur une épreuve cycliste.

Ce guide est tout sauf une révolution : ne réinventons pas ce qui fonctionne bien mais harmonisons simplement nos méthodes de travail avec pour objectif prioritaire d'améliorer la sécurité de nos épreuves. »

Jean-François Pescheux

Jean-François Pescheux est un ancien coureur cycliste sur piste et sur route. Après sa carrière de coureur, Jean-François Pescheux rejoint les équipes techniques du cyclisme d'ASO où il dirige durant 37 années le Tour de France entre autres compétitions prestigieuses.

Commissaire International UCI depuis 1991, Jean-François Pescheux s'investit également au cours de sa carrière dans de multiples groupes de travail et commissions de l'UCI lui permettant ainsi d'acquérir une vision globale du sport cycliste et de sa gouvernance.

Secrétaire Général de l'Association des Organisateurs de Courses Cyclistes (AIOCC) durant plus de 25 années, Jean-François Pescheux apporte dorénavant son expérience comme Conseiller Technique auprès du Département des Sports de l'UCI.

« La sécurité et la régularité sportive de la course sont essentielles pour le succès et l'image de nos épreuves. L'AIOCC se félicite d'avoir contribué à l'élaboration de ces directives.

Chers organisateurs, respectons ce guide de circulation. Amis conducteurs, partageons la route avec bon sens et respect de tous. »

Charly Mottet,
Secrétaire général de l'AIOCC

« Le guide des Directives de circulation à l'échelon-course est un document de référence facilement accessible qui se veut à la fois utile pour des conducteurs débutants mais également expérimentés. Il s'agit là d'une initiative très appréciée dans le contexte de la professionnalisation croissante menée par notre sport durant les dix dernières années. »

Iwan Spekenbrink,
Président de l'AIGCP

« Le CPA est fier d'avoir contribué à ces directives et continuera à faire évoluer ce guide aux côtés de l'UCI. »

Gianni Bugno,
Président du CPA

« Pour les commissaires, la sécurité des coureurs, des suiveurs et du public ainsi que la régularité sportive vont de pair dans le cyclisme.

Ensemble avec les autres acteurs de notre sport, nous avons pour mission d'améliorer la sécurité. Ce guide est une formidable opportunité de converger dans cette direction. »

Philippe Mariën,
Commissaire International UCI,
Membre du Groupe de Travail Sécurité
et Règlementation Technique de l'UCI

« Les responsabilités et devoirs des commissaires et des organisateurs concernant la sécurité et la gestion sportive des épreuves cyclistes se recoupent nécessairement. Ils forment une équipe. Ensemble, l'équipe ainsi formée travaille en harmonie avec des attentes préalablement convenues et une connaissance parfaite des rôles et des responsabilités de chacun.

Je crois que l'élaboration de ce guide par l'UCI constitue un grand pas en avant afin d'établir des pratiques exemplaires pour une conduite en toute sécurité ainsi que pour la circulation des véhicules en course, ce qui améliorera, partout dans le monde, le niveau de sécurité ainsi que la régularité sportive des épreuves sur route du calendrier UCI. »

Randall Shafer,
Commissaire International UCI

II. L'ÉCHELON-COURSE ET LES PRÉPARATIFS AVANT LA COURSE

A. ORGANISATION DE L'ÉCHELON-COURSE

Le terme d' « échelon-course » est définit de manière précise par la zone de circulation située entre le véhicule d'ouverture des forces de l'ordre (ouverture course) et la voiture-balai. *(schéma 1)*

Le dispositif décrit ci-après se veut exhaustif et correspond à une épreuve de très haut niveau. Il doit cependant être adapté en fonction du niveau de l'épreuve.

Les véhicules de SECURITE

LES FORCES DE L'ORDRE

Les forces de l'ordre circulent en voiture ou à moto; on retrouve en particulier:

- la voiture ou moto d'ouverture de course,
- l'escadron moto de fermeture des routes,
- la voiture ou moto de fermeture de course (derrière la voiture balai).

L'ESCORTE MOTO CIVILES

- L'escadron moto de fermeture des routes
- L'escorte moto de signalisation des obstacles: « drapeaux jaunes » (dans certains pays, les forces de l'ordre assurent cette fonction)

Les véhicules OFFICIELS

LA DIRECTION DE L'ORGANISATION

La direction de l'organisation est chargée d'assurer le bon déroulement de l'épreuve, en particulier **s'agissant du parcours et des aspects liés à la sécurité**. On retrouve:

- Le(s) véhicule(s) de reconnaissance du parcours (responsable de la sécurité, responsable du parcours): ce(s) véhicule(s) circule(nt) à l'avant et veille(nt) à la sécurité du parcours et informe(nt), si besoin, de tout obstacle ou situation à risque,
- Le directeur de l'organisation ou directeur adjoint de l'organisation (positionné au minimum 200m devant les premiers coureurs),

  Il s'agit de l'un des derniers véhicules avant le passage des coureurs; lors de son passage, **la route doit être sécurisée et le trafic totalement interrompu,**
- Le(s) régulateur(s) à moto; très mobiles, ils sont le « bras armé » de l'organisateur en toute situation.

LES COMMISSAIRES

Les officiels **chargés d'assurer le contrôle sportif et de l'arbitrage** de la course sont:

- le président du collège des commissaires ou commissaire 1 (il s'agit de la voiture qui suit immédiatement le peloton principal; dans cette voiture se trouvent également le « speaker » Radio-Tour ainsi que le directeur de course ou un directeur adjoint **apte à prendre des décisions**),
- le commissaire 2 dont la voiture est située à l'avant de la course,
- le commissaire 3 dont la voiture est située parmi les voitures de la première file des Directeurs Sportifs,
- le Commissaire 4 (en fonction de la taille de l'épreuve) dont la voiture est située à la fin de la première file des Directeurs Sportifs,
- les commissaires à moto,
- le juge à l'arrivée (voiture et/ou moto).

LES VÉHICULES TECHNIQUES DE L'ORGANISATION

- Les véhicules d'assistance neutre
- Les motos information
- Le(s) ardoisier(s)
- La moto boisson
- Le véhicule assistance – radios
- Les véhicules des médecins et ambulances
- La voiture balais

LES VOITURES DES INVITÉS DE L'ORGANISATION

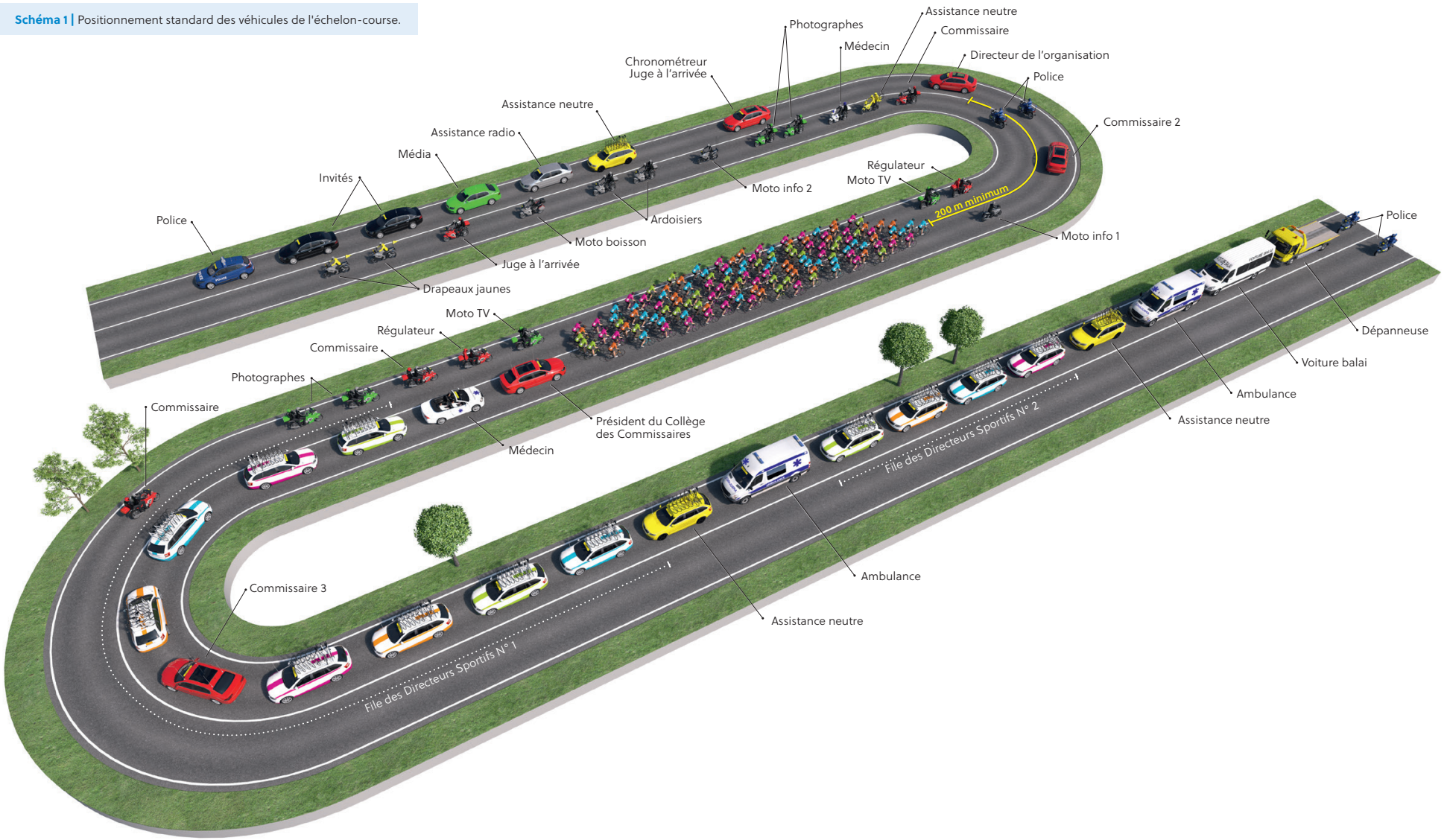
Les véhicules des EQUIPES

- Selon les épreuves, un ou deux véhicules d'équipes sont admis à l'échelon-course.
- Lorsque deux véhicules par équipe sont admis à l'échelon-course, deux files sont organisées à l'arrière du peloton:
  - Une première file avec les voitures n°1 des Directeurs Sportifs puis une voiture d'assistance neutre puis une ambulance.
  - Une deuxième file avec les voitures n°2 des Directeurs Sportifs puis une seconde ambulance, éventuellement une dépanneuse et enfin la voiture balais.

Les véhicules des MEDIAS

- Les voitures des médias
- Les motos des photographes
- Les motos TV (direct ou enregistrement)
- Les motos des radios et commentateurs TV

Schéma 1 | Positionnement standard des véhicules de l'échelon-course.



B. RÈGLES GÉNÉRALES CONCERNANT LES CONDUCTEURS DE L'ÉCHELON-COURSE

- Justifier d'un permis de conduire en cours de validité.
- Justifier d'une licence délivrée par une Fédération Nationale reconnue par l'UCI.
- Les conducteurs doivent pouvoir justifier d'un taux de 0% d'alcoolémie à tout moment.
- Les conducteurs doivent pouvoir justifier d'un test négatif à tout type de stupéfiant à tout moment.
- Le port de la ceinture de sécurité est obligatoire.
- L'usage du téléphone portable par le conducteur **(y-compris avec oreillette ou système connecté au véhicule)** est interdit.
- L'usage d'un écran de télévision à l'avant du véhicule est interdit.
- Une voiture ne peut circuler à l'échelon-course avec plus de 4 personnes à bord, conducteur compris.

Au-delà de ces règles générales obligatoires, un certain nombre de préceptes doivent également prévaloir:

- Respecter les directives des commissaires et de l'organisateur.
- Connaitre et respecter le code de la route du pays.
- Connaitre et respecter le Règlement UCI **ainsi que les Directives de circulation des véhicules à l'échelon-course de l'UCI.**
- Bénéficier d'une expérience des courses cyclistes suffisante et de qualités spécifiques. Pour la conduite des véhicules clés au plus près des coureurs, **il est recommandé de faire appel à un ancien coureur cycliste ou à un conducteur très expérimenté.**
- Connaitre les horaires et lieux des différentes réunions prévues pour les pilotes et les conducteurs.
- Etre prêt au départ au moins 10 minutes avant le départ de la course.
- Faire preuve de courtoisie envers les autres suiveurs et envers les spectateurs.

C. RÈGLES GÉNÉRALES CONCERNANT LES VÉHICULES

Tous les conducteurs (organisation, média, assistance neutre...) **sont responsables de leur véhicule** et doivent:

- s'assurer d'un parfait état mécanique et de carrosserie,
- s'assurer d'un état de propreté irréprochable,
- mettre en évidence **(et coller)** sur le pare-brise avant le bandeau d'accréditation qui précise la fonction du véhicule et ses droits (présence ou non à l'échelon-course),
- s'assurer que la visibilité à travers les vitres avant et arrière n'est pas obstruée par des adhésifs ou des vitres teintées,
- s'assurer que le véhicule est équipé d'un récepteur Radio-Tour qui doit être **allumé en permanence,**
- vérifier le bon fonctionnement du récepteur Radio-Tour (et émetteur le cas échéant) et ce plusieurs dizaines de minutes avant le départ de la course,
- s'assurer que la hauteur du véhicule n'excède pas 1,66 m.

D. RÈGLES PARTICULIÈRES POUR LES MOTOS

- Les conducteurs des motos doivent utiliser une moto suffisamment maniable et adaptée aux exigences d'une épreuve cycliste.
- Les modèles de motos à privilégier seront:
  - d'une cylindrée moteur raisonnable de manière à limiter le poids d'ensemble de la moto,
  - d'une envergure la plus faible possible de manière à limiter le poids d'ensemble de la moto et limiter au maximum l'encombrement lors du dépassement de coureurs,
  - si possible avec des sacoches latérales souples (type cuir) ou sans sacoche latérale.

E. PRÉPARATION DU DÉPART

Entre la voiture ouverture de course et la ligne de départ:

- Le véhicule d'ouverture de course,
- Escorte moto sécurité,
- Véhicules (voitures et motos) circulant à l'avant de la course,
- Voiture du directeur de l'organisation et du commissaire 2.

Entre la ligne de départ et la voiture balai, laisser un espace suffisamment important pour le rassemblement des coureurs, avant la ligne de départ, puis:

- La voiture du président du collège des commissaires,
- La voiture du médecin,
- Les voitures des directeurs sportifs,
- Les motos circulant à l'arrière de la course,
- Les véhicules complémentaires de l'organisation avec notamment la voiture balai.

Il est impératif que les véhicules se mettent en place de façon à ne pas avoir à obliger les coureurs à s'écarter lors du rassemblement sur la ligne de départ pour laisser passer des véhicules.

F. DÉPART DE L'ÉPREUVE

Au moment du départ de l'épreuve le convoi se met en route sans difficulté et chacun trouve rapidement sa place.

Lorsque le départ réel est distant du départ fictif, un temps supplémentaire permet aux véhicules d'affiner leur position dans le convoi; durant ce parcours fictif, les coureurs sont «guidés» par la voiture du directeur de l'épreuve *(photo 1)*. Il est impératif que **seule une voiture guide les coureurs** (pas de moto).

Dans tous les cas, au niveau du départ réel (km 0) les conducteurs réinitialisent le compteur kilométrique de leur véhicule (remise à 0) afin que chacun dispose du même repère kilométrique.



Photo 1 | La voiture du directeur de l'organisation guide les coureurs entre le départ fictif et le départ réel.

III. LA CIRCULATION EN COURSE

Les conducteurs sont responsables de leur véhicule et doivent se conformer aux consignes et recommandations des commissaires et des représentants de l'organisation.

A. RÈGLES GÉNÉRALES DE SÉCURITÉ ET D'USAGE

A l'échelon-course, plusieurs règles s'appliquent :

- Les véhicules roulent obligatoirement avec les feux de croisement allumés.
- L'usage des « feux de détresse » est interdit.
- En revanche, l'utilisation des clignotants est **obligatoire** lors de changements de file, afin d'indiquer aux autres véhicules (et coureurs) les manœuvres effectuées.
- Il est interdit de filmer ou photographier à partir d'une voiture en mouvement.
- En règle générale, les voitures circulent du côté droit de la route (y-compris la voiture d'ouverture de course qui ne doit pas circuler au milieu de la route).
- En règle générale, les motos circulent en file, l'une derrière l'autre, sur la gauche de la route lorsqu'elles se trouvent derrière un groupe de coureurs ou derrière le peloton.
- Avant de rejoindre l'échelon-course, le conducteur doit connaitre précisément la position de la course, sa physionomie (y-a-t-il des échappés ?), les écarts entre les groupes de coureurs, l'évolution de la course (le peloton se rapproche-t-il de l'échappée ?), le profil des kilomètres à venir (y-a-t-il un col à franchir bientôt ? Une descente sinueuse ? la zone de ravitaillement ?). Sans ces informations, le conducteur **ne doit pas s'intégrer à l'échelon-course.**

A l'échelon-course, les règles du code de la route peuvent être assouplies par les autorités locales pour les besoins de la compétition sportive (priorité de passage aux intersections, utilisation de sens interdits, etc.).

En dehors de l'échelon-course, les règles du code de la route s'appliquent **en totalité** et ni le bandeau d'accréditation, ni le statut de suiveur n'autorisent une quelconque priorité ou dérogation aux règles.

Au contraire, le comportement du conducteur qui porte sur son véhicule la marque d'une organisation et l'image du sport cycliste **doit être exemplaire**.

B. RÈGLES DE PRIORITÉ

Il existe un ordre de priorité entre les différents véhicules qui se résume comme suit :

- **Les coureurs,**
- Les véhicules de direction, des commissaires, des régulateurs,
- Les véhicules du service médical,
- Les voitures des directeurs sportifs et d'assistance neutre,
- Les véhicules techniques (motos information, ardoisiers),
- Les véhicules des médias,
- Les voitures des invités,
- Les autres véhicules techniques (assistance radio, voiture balai…).

C. CIRCULATION À L'AVANT DE LA COURSE (DEVANT LE PELOTON) *(photo 2)*

Situation d'un peloton groupé *(schéma 2)*

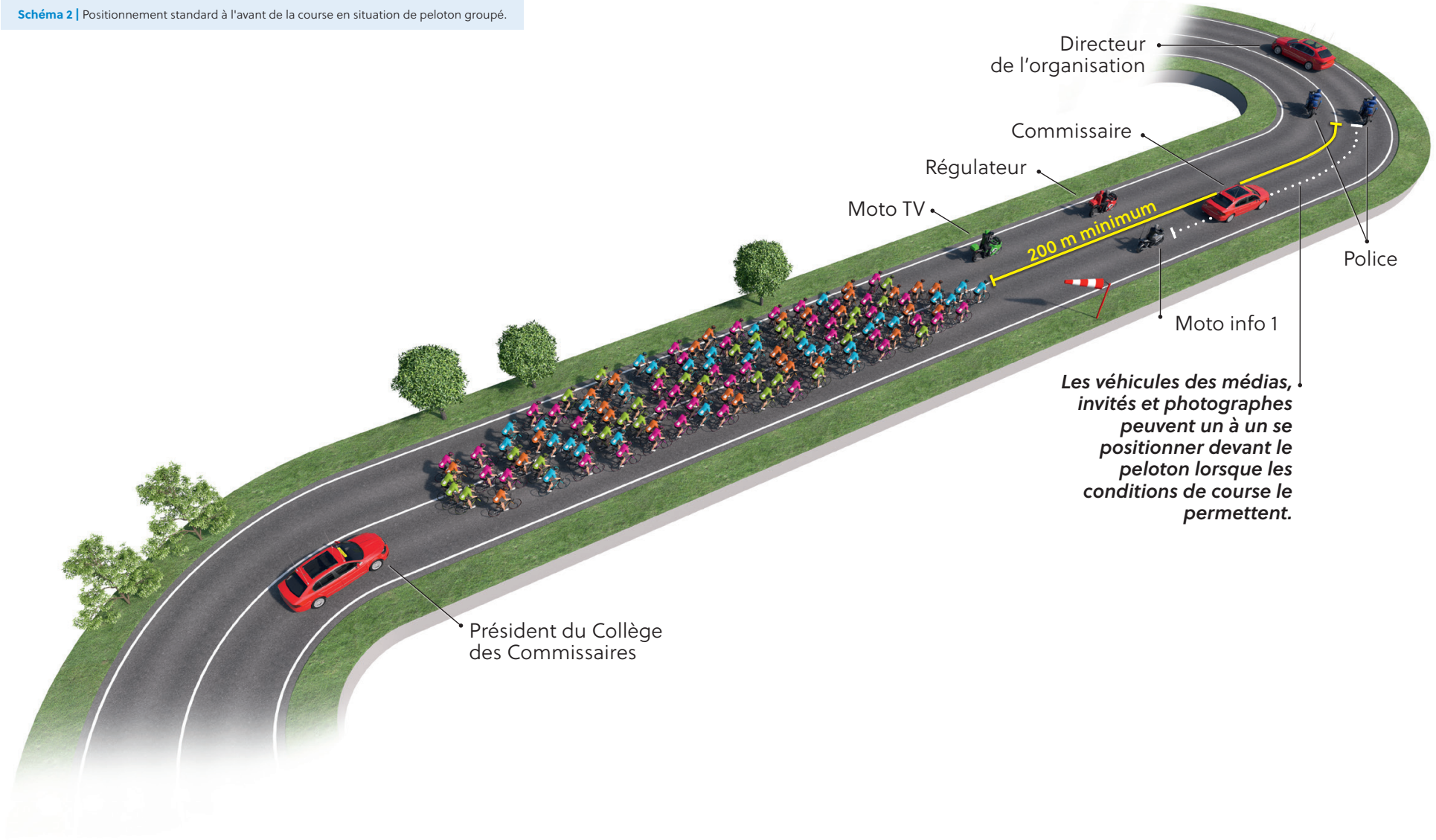
Lorsque l'évolution de la course le permet, les véhicules des médias et des invités peuvent se positionner devant le peloton, un par un, sous le contrôle du commissaire et de la direction de l'organisation.

Après une brève apparition devant le peloton, ils reprennent leur place devant le véhicule de direction de l'organisation.



Photo 2 | Lorsque le peloton est groupé, les motos et voitures circulent devant la voiture du directeur de l'organisation.

Schéma 2 | Positionnement standard à l'avant de la course en situation de peloton groupé.



Situation d'une échappée

Une moto info peut, dès qu'un ou plusieurs coureurs se sont détachés **de manière durable** du peloton (minimum 15"), s'intercaler afin de procéder à l'identification de ces coureurs. *(photo 3)*

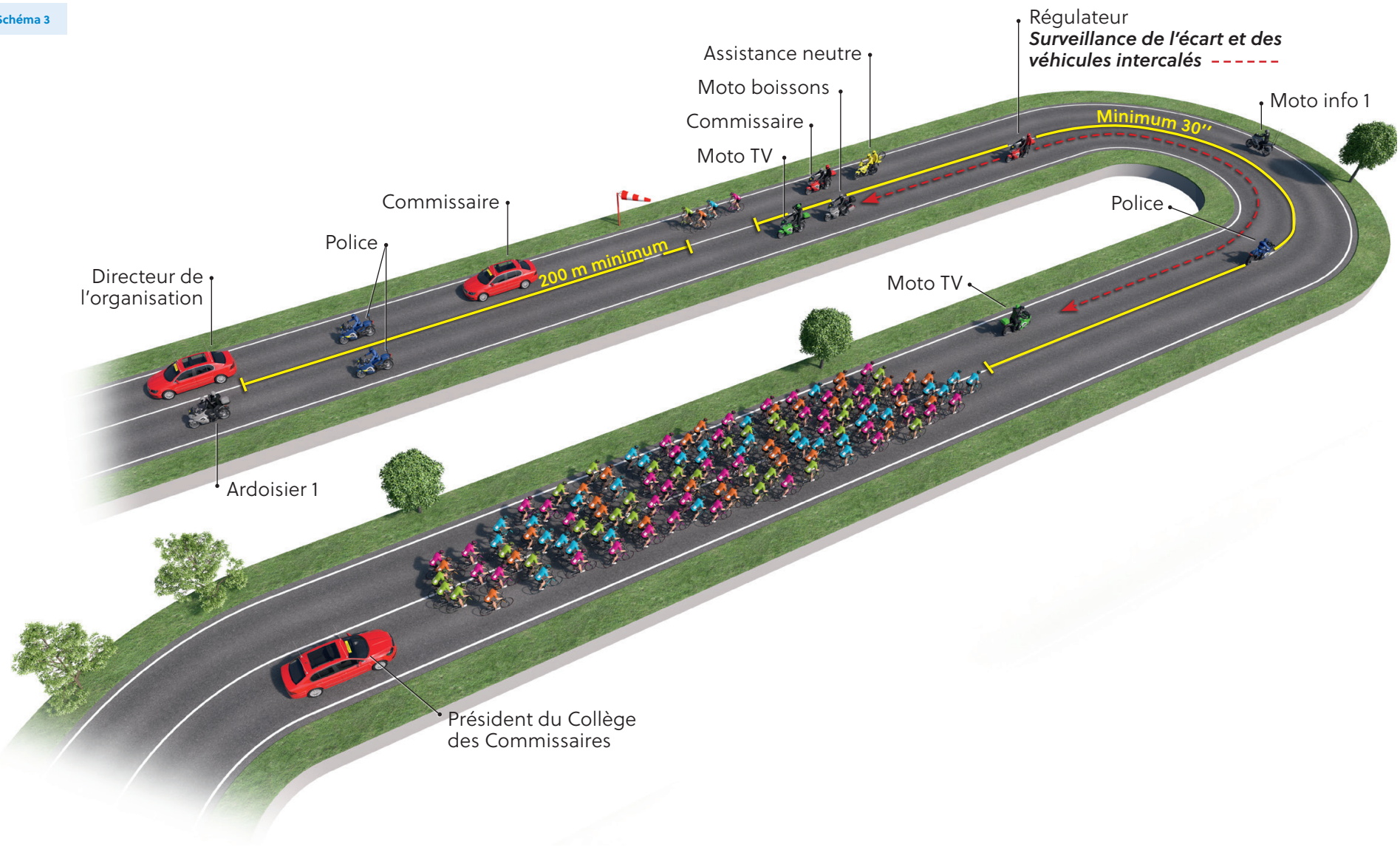
Lorsque l'écart entre les échappés et le peloton augmente au-delà de 30 secondes, les véhicules suivants **peuvent** également s'intercaler *(schéma 3)*:

- Moto Commissaire,
- Moto Régulateur,
- Moto Assistance Neutre,
- Moto TV,
- Moto Photographe.



Photo 3 | Lorsqu'un groupe de coureurs s'est détaché durablement du peloton, la moto info s'intercale afin d'identifier les coureurs et communiquer les écarts avec le peloton.

Schéma 3

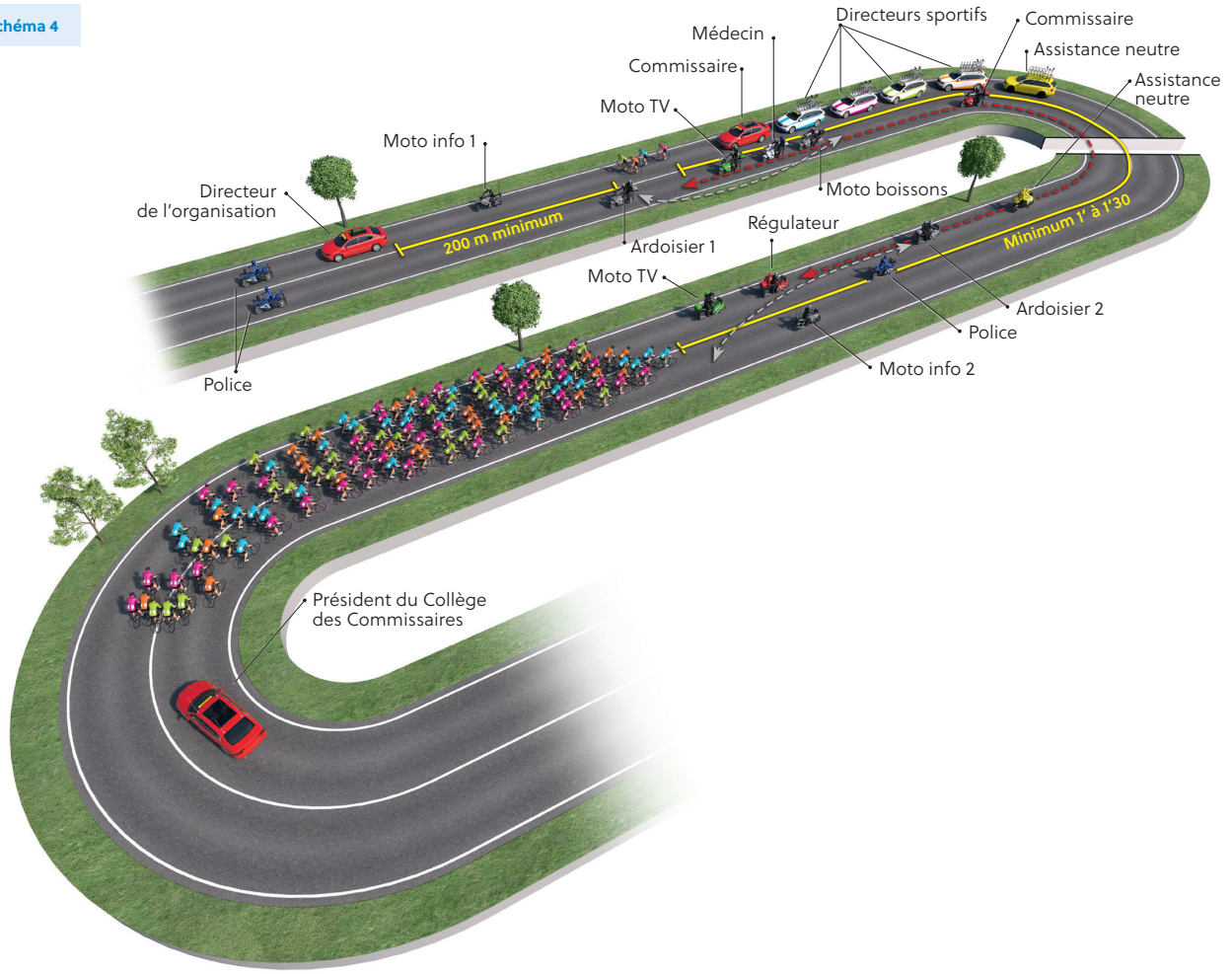

Régulateur
Surveillance de l'écart et des véhicules intercalés ------
Assistance neutre
Moto boissons
Commissaire
Moto TV
Moto info 1
Minimum 30''
Police
Commissaire
Police
200 m minimum
Directeur de l'organisation
Moto TV
Ardoisier 1
Président du Collège des Commissaires

Lorsque l'écart entre les échappés et le peloton augmente au-delà de 1 minute/1 minute 30, les véhicules suivants **peuvent** également s'intercaler *(schéma 4)*:

- Voiture Commissaire,
- Voiture Assistance Neutre,
- Directeurs Sportifs,
- Moto Ardoisier,
- Moto Médicale,
- Moto Boisson.

Pour les épreuves dans lesquelles les coureurs disposent d'un système de communication en course (appelé aussi oreillettes), une seule moto ardoisier est nécessaire sur l'épreuve, principalement pour l'information du peloton.

Schéma 4



Lorsque l'écart entre les échappés et le peloton augmente au-de-là de 2 à 3 minutes, les véhicules suivants **peuvent** également s'intercaler *(schéma 5)*:

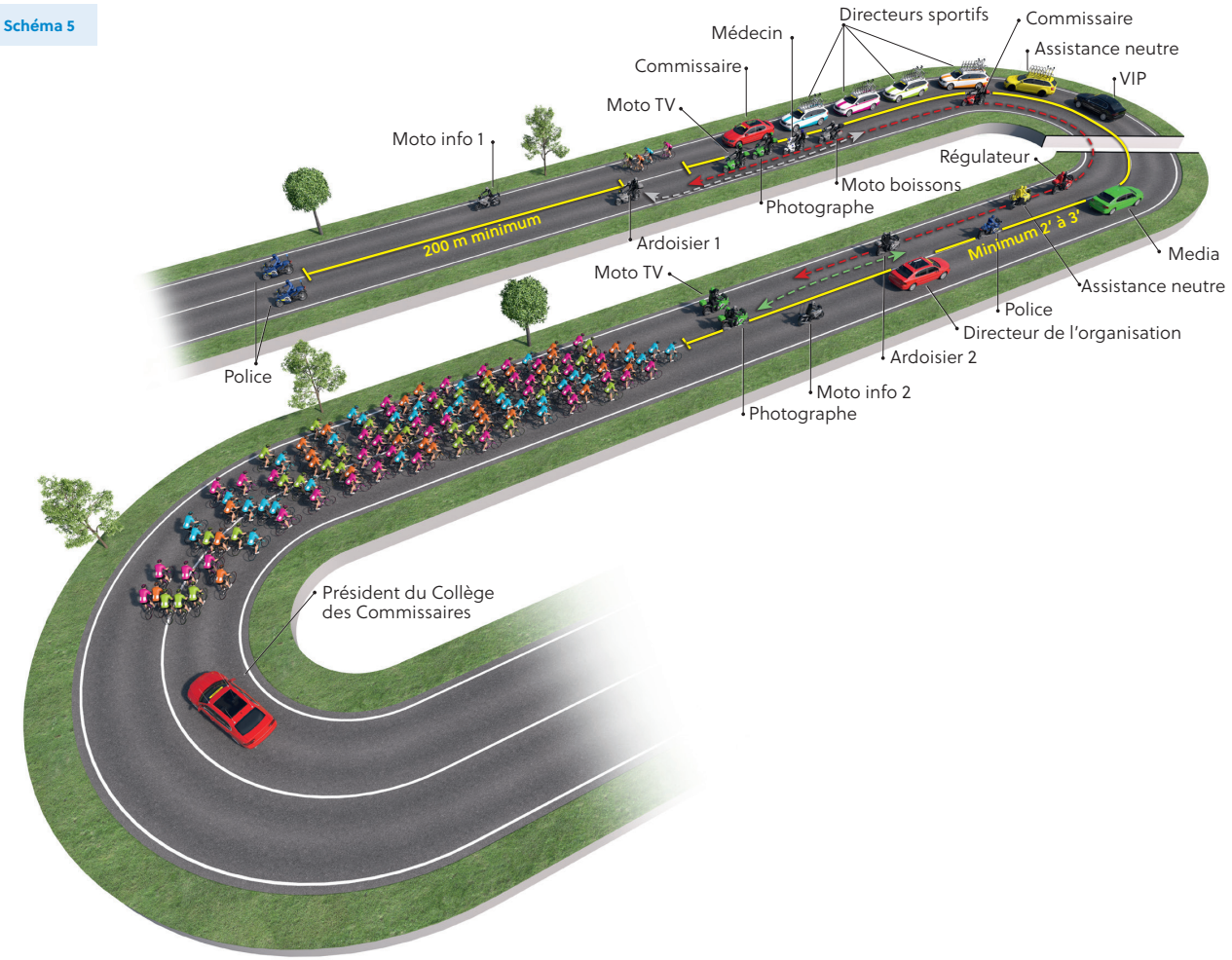
- Voiture des Médias,
- Voiture des Invités,
- Moto Radio et Commentateurs TV.

Lorsque l'écart est supérieur à plusieurs minutes, et selon la typologie du parcours, un véhicule d'assistance radio peut s'intercaler entre les coureurs échappés et le peloton pour palier l'absence de relais radio aérien.

Lorsque l'écart entre le peloton et l'échappée diminue, les motos et voitures doublent les coureurs échappés et se repositionnent à l'avant de la course ou s'arrêtent sur le bas-côté en toute sécurité afin de reprendre place à l'arrière du peloton.

Le régulateur facilitera la tâche des véhicules afin de doubler les coureurs échappés en fonction de l'évolution de la course et de la physionomie du parcours.

Schéma 5



Dans tous les cas :

- Les écarts minimums pourront être augmentés ou diminués en fonction de la topographie du terrain par la direction de l'organisation ou les commissaires au travers de directives communiquées sur radio-tour.
- Si une voiture ou une moto veut doubler l'échappée, **elle devra demander l'autorisation au commissaire.**
- Lorsque l'écart entre deux groupes de coureurs est inférieur à 15 secondes, **il ne doit plus y avoir aucune moto intercalée** : toutes les motos doivent repasser devant le(s) coureur(s) échappé(s). *(photo 4)*



Photo 4 | La régularité sportive impose qu'aucun véhicule, motos y-compris, ne soit intercalé lorsque l'écart entre deux groupes de coureurs est inférieur à 15 secondes.

D. SITUATIONS À RISQUE

Présence d'un public nombreux

Lorsque la présence du public est trop dense pour rouler sur la file de droite, la circulation se fait au milieu de la route à vitesse modérée. Le conducteur klaxonnera par petits à-coups, afin de faire s'écarter le public.

Les traversées d'agglomérations

Lorsque les véhicules à l'avant de l'épreuve sont à l'approche de la traversée d'une agglomération, ils doivent anticiper et prendre une marge de sécurité importante afin de franchir éventuellement les différents obstacles (ralentisseurs, îlots directionnels, public nombreux...).

Franchissement des passages à niveau

Lorsque les véhicules à l'avant de l'épreuve sont à l'approche de la traversée d'un passage à niveau (10 minutes avant), ils doivent impérativement se porter au-delà de ce passage à niveau de façon à ne pas bloquer les coureurs en cas de fermeture des barrières.

Les zones sportives (Prix de la montagne, sprints, zones de ravitaillement)

Lorsque les véhicules à l'avant de l'épreuve sont à l'approche de zones sportives, ils doivent impérativement se porter au-delà. Il est également interdit de doubler les coureurs à l'approche ou dans ces zones.

Le franchissement des cols

Dans les montées de col, les voitures non officielles ne pourront rester intercalées entre la tête de course et le peloton et devront repasser devant les coureurs afin d'aborder la descente avec suffisamment de distance de sécurité. En bas de la descente et en fonction de l'évolution de la course, ces voitures pourront se replacer derrière les coureurs échappés selon les instructions des commissaires ou de l'organisateur.

E. CIRCULATION À L'ARRIÈRE DU PELOTON (FILE DES DIRECTEURS SPORTIFS)

Derrière le peloton, les voitures circulent sur la file de droite. La file de gauche est **réservée pour la circulation des motos ainsi que pour les différentes interventions** à l'arrière du peloton.

Tout véhicule appelé par radio-tour à se rendre à un endroit déterminé de la course bénéficie d'une priorité.

Lorsqu'un véhicule remonte la file de véhicules, il prévient les autres véhicules, par des petits coups de klaxon répétitifs.

Pour doubler, ou intervenir dans le peloton, les directeurs sportifs devront demander l'autorisation au président du collège des commissaires.

Les directeurs sportifs ne peuvent pas ravitailler leurs coureurs dans les 50 premiers kilomètres et dans les 20 derniers kilomètres d'une étape ou d'une course.

Les directeurs sportifs ne pourront plus parler à leurs coureurs dans les 5 derniers kilomètres des épreuves.

Lorsqu'un ou plusieurs coureurs remontent la file des directeurs sportifs, les véhicules doublés devront rouler bien à droite, ou se garer en toute sécurité en utilisant le clignotant.

F. DOUBLER UN COUREUR, UNE ÉCHAPPÉE, LE PELOTON OU SE FAIRE DOUBLER

Il est interdit à tout véhicule de doubler un coureur, une échappée ou le peloton :

- dans les 5 kilomètres avant un sprint intermédiaire,
- dans les 2 derniers kilomètres d'une côte ou d'un col,
- dans les 2 derniers kilomètres avant une zone de ravitaillement,
- dans les zones de danger annoncées par radio-tour,
- dans la zone située entre les kilomètres -25 et -20 de l'arrivée afin de laisser les directeurs sportifs ravitailler leurs coureurs dans les meilleures conditions avant la fin du ravitaillement,
- dans les 10 derniers kilomètres de l'épreuve.

CONSIGNES À RESPECTER POUR DOUBLER

Les véhicules doublent un par un sans vitesse excessive et sans gêner l'évolution des coureurs.

Ils doivent doubler en klaxonnant par à-coups afin de prévenir les coureurs doublés.

Il est recommandé de ne pas doubler les coureurs dans la traversée des agglomérations.

Aucun véhicule de presse et d'invités ne pourra doubler le peloton.

Si un véhicule souhaite se porter à l'arrière de la course et se faire doubler par le peloton, il doit le faire en toute sécurité en ayant pris la précaution de bien se garer sur le bas-côté de la chaussée afin de ne pas gêner la progression du peloton. Tout véhicule qui se gare devra le faire hors de la trajectoire des coureurs.

G. LES 20 DERNIERS KILOMÈTRES

Les voitures des invités et des médias devront quitter la course avant les 20 derniers kilomètres et se rendre directement à l'arrivée.

En règle générale, moins il y aura de voitures ou de motos dans le final et à l'arrivée des épreuves, plus le final sera sportivement régulier et plus les photos et images TV seront de haute qualité.

Aucun véhicule ne pourra être intercalée entre les coureurs si l'écart est inférieur à 30 secondes. En effet, aucun véhicule ne doit servir de point de mire au peloton et ainsi défavoriser les coureurs échappés.

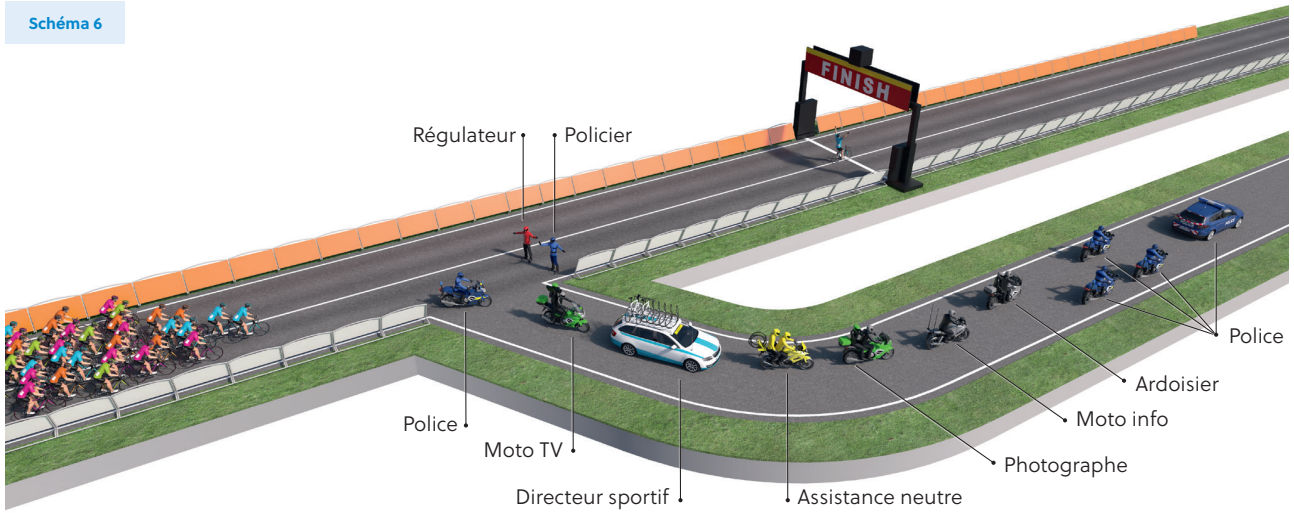
La dérivation *(schéma 6)*

A l'arrivée de chaque épreuve, tous les véhicules non autorisés à franchir la ligne d'arrivée doivent emprunter la dérivation mise en place par l'organisation.

Si la dérivation est à droite, les véhicules serreront la droite de la chaussée sur une seule file afin de négocier cette dérivation en toute sécurité et ne pas gêner le retour de coureurs attardés dans la file des directeurs sportifs.

Si la dérivation est à gauche, les véhicules se rangeront sur la voie de gauche afin de laisser la voie de droite libre et ne pas gêner le retour de coureurs attardés dans la file des directeurs sportifs.

Schéma 6



Les véhicules autorisés à franchir la ligne d'arrivée

Seuls les véhicules suivants sont autorisés à franchir la ligne d'arrivée:

- Véhicules direction de l'organisation,
- Véhicules commissaires,
- Véhicules médecins,
- Ambulances,
- Voiture balai.

Toutefois, **tout véhicule** intercalé (intentionnellement ou accidentellement), dans le dernier kilomètre avec un écart inférieur à 30 secondes devra **obligatoirement emprunter la dérivation**.

Il est recommandé à tout véhicule **d'éviter de franchir la ligne d'arrivée derrière un coureur arrivant en solitaire**. *(photo 5)*

Les véhicules qui précèdent la course accélèreront leur allure dans le dernier kilomètre, de manière à franchir la ligne d'arrivée ainsi que la zone des photographes au moins 15 secondes avant le premier coureur, en veillant à **ne pas apparaitre sur les images des caméras fixes**.

Les véhicules arrivant avant les coureurs de tête, et devant la voiture « ouverture de course » peuvent éventuellement, en fonction de leur mission, franchir la ligne d'arrivée (par exemple, moto photographe, moto TV).

Rappel réglementaire

ARTICLE 2.3.006

Lorsqu'un coureur est échappé avec plus d'une minute d'avance sur les poursuivants, la voiture de son directeur sportif est autorisée à franchir la ligne d'arrivée avec son coureur.

Dans cette situation, les véhicules de dépannage neutre peuvent donc s'arrêter et se laisser doubler par le peloton pour terminer l'épreuve avec les directeurs sportifs.



Photo 5 | Les photographes positionnés après la ligne d'arrivée devraient être en mesure de réaliser des clichés dénués de véhicules superflus derrière les coureurs. Cette disposition permet d'améliorer l'image du sport cycliste.

Cas particuliers

CAS D'UNE ARRIVÉE SANS DÉRIVATION

Exceptionnellement, lorsque certaines étapes se terminent en altitude et qu'il n'y a pas de possibilité de mettre en place une dérivation, les véhicules situés devant la course doivent rejoindre la ligne d'arrivée avec un maximum d'anticipation.

Pour les véhicules situés à l'arrière de la course, ces derniers doivent rouler et se tenir bien à droite afin que les coureurs puissent passer librement sur la voie de gauche. Les véhicules doivent franchir la ligne d'arrivée entre les groupes de coureurs, et surtout **ne pas occulter la prise de vue de la photo finish et des caméras fixes de la télévision.**

CAS D'UNE ARRIVÉE EN CIRCUIT

Lorsqu'une épreuve se termine par un circuit final, il est impératif de diminuer le nombre de véhicules autorisés en course. Il est donc nécessaire de n'autoriser que les véhicules qui ont une fonction indispensable dans la course ; ainsi, les véhicules non officiels devront impérativement **dériver au premier passage sur la ligne d'arrivée**.

Lorsque l'épreuve est diffusée en direct, il est impératif que lorsque la course passe plusieurs fois sur la ligne d'arrivée les véhicules situés devant les échappés ou devant le peloton prennent une certaine distance au moment du passage sur la ligne, **afin de ne pas « polluer » les images des caméras fixes**. *(photo 6)*



Photo 6 | Au passage sur la ligne d'arrivée d'un final en circuit (ou lors de l'arrivée de n'importe quelle épreuve), les véhicules accélèrent leur allure afin de ne pas être filmés par les caméras fixes.

IV. PARTICULARITÉS POUR LA CIRCULATION DES MOTOS

A. RÈGLES GÉNÉRALES DE CIRCULATION À MOTO

Priorité des motos des médias

Il existe une priorité de circulation spécifique pour les motos des médias, à savoir :

AVANT LE DIRECT TV

1. Moto TV enregistrement
2. Motos photographes
3. Motos radios

PENDANT LE DIRECT TV

1. Moto direct TV
2. Motos photographes
3. Motos son TV
4. Motos radios
5. Moto TV enregistrement

Se faire doubler (par un groupe de coureurs ou des véhicules suiveurs)

Les conducteurs (et/ou passagers) des motos doivent tenir un bras levé, afin de prévenir les autres véhicules, avant toute manœuvre entrainant un risque pour les autres usagers de la route et afin de prévenir de leur arrêt imminent sur le bas-côté de la chaussée.

B. LES DIFFÉRENTES FONCTIONS À MOTO ET LES MODALITÉS PARTICULIÈRES DE CIRCULATION

Moto régulateur

Le régulateur à moto est un représentant de la direction de l'épreuve, un membre de l'organisation dont il connait tous les rouages et qui possède une bonne expérience des courses cyclistes. *(photo 7)*

Il est indispensable dans les grandes épreuves du Calendrier International, pour gérer les véhicules impliqués dans le déroulement de la course et il pourra être épaulé par un, voire deux autres régulateurs sur l'épreuve.

Parfaitement identifiable (tenue vestimentaire) son rôle est lié à la sécurité des coureurs, des suiveurs, et au respect des règles de circulation à l'échelon-course. Le régulateur peut franchir la ligne d'arrivée, si nécessaire.

Le régulateur est passager et ne conduit pas lui-même sa moto.

Moto commissaire

Très mobiles, ce sont les commissaires qui assistent à motos, les membres du collège des commissaires. Ils doivent veiller à la régularité sportive de la course. Ils peuvent franchir la ligne d'arrivée.

Les commissaires sont passagers et ne conduisent pas eux-mêmes leur moto.



Photo 7 | Le régulateur (veste rouge) s'assure que les conditions de sécurité sont réunies avant d'autoriser des véhicules à dépasser un coureur échappé. Le conducteur demandera également l'accord au commissaire.



Photo 8 | Le pilote ardoisier, habilité à s'approcher des coureurs au plus près, sera impérativement un pilote bénéficiant d'une solide expérience de la conduite en course.

Moto information

Ce sont les personnes qui assurent l'information de la course (calculs des écarts, identification des coureurs échappés, situation de la course...). Cette moto ne franchit pas la ligne d'arrivée.

Le pilote effectue lui-même la mission d'information; il est seul sur sa moto et ne transporte pas de passager.

Moto ardoisier

C'est la personne qui assure la mission d'informer les coureurs sur les différents écarts à l'aide d'une ardoise. Cette moto ne franchit pas la ligne d'arrivée. *(photo 8)*

L'ardoisier est impérativement le passager de la moto.

L'escorte motocycliste

Indispensable à la sécurité des épreuves cyclistes, l'escorte motocycliste (association de motards civils, gendarmerie, police) participe à la protection de l'ensemble de l'échelon-course.

En amont de la course, elle arrête toute circulation qui se présente et bloque les carrefours. Sa présence sert également de repère visuel à la sécurité statique mise en place sur l'itinéraire et informe de l'avancement du peloton.

Lorsque cela est possible, les motos de l'escorte motocycliste éviteront de doubler les coureurs et privilégieront un travail « en tiroir » ou l'usage de routes adjacentes pour se replacer en tête de course et assurer leur mission à plusieurs reprises.

Lorsque la course se termine par un circuit, il est souhaitable que les motos de l'escorte restent chacune à un point fixe et assurent la sécurité de ce point pendant les différents passages de l'épreuve.

Les motos de l'escorte motocycliste ne franchissent pas la ligne d'arrivée.

Dans la mesure ou les motos de l'escorte motocycliste ne doublent pas le peloton, elles peuvent alors transporter un passager.

Motos drapeaux jaunes

Seules 5 motos drapeaux jaunes sont autorisées à doubler le peloton. Ces 5 motos sont assimilées aux motos qui évoluent à l'échelon-course, et doivent respecter les instructions de la direction de l'organisation et des commissaires. Dans les 5 derniers kilomètres elles ne doivent plus doubler les coureurs. Ces motos ne franchissent pas la ligne d'arrivée.

Les « drapeaux jaunes » se positionnent devant les obstacles, munis d'un sifflet et d'un drapeau triangulaire jaune afin d'avertir les coureurs des dangers.

Lorsque la course se termine par un circuit, il est souhaitable que les motos « drapeaux jaunes » restent chacune à un point fixe et assurent la sécurité de ce point pendant les différents passages de l'épreuve.

Dans la mesure ou les motos drapeaux-jaunes ne doublent pas le peloton, elles peuvent alors transporter un passager ; les 5 motos drapeaux-jaunes autorisées à doubler le peloton ne transportent pas de passager.

Moto boisson *(photo 9)*

Ce sont les motos qui assurent le ravitaillement en eau dans les épreuves où la chaleur est importante.

Ces motos ravitaillent les coureurs échappés lorsque les voitures des directeurs sportifs ne sont pas autorisées à s'intercaler ou ne sont pas disponibles. En aucun cas ces motos ne doivent intervenir en tête ou en queue de peloton.

Ces motos quittent la course dans les 20 derniers kilomètres et ne franchissent pas la ligne d'arrivée.

Le pilote est seul sur sa moto et ne transporte pas de passager.

Motos assistance neutre

Ce sont les motos qui assurent le dépannage des coureurs lorsque les véhicules des directeurs sportifs ne sont pas autorisés à s'intercaler, notamment dans les étapes de montagne.

Elles sont soumises à la même règle de circulation que les voitures d'assistance neutres et ne franchissent pas la ligne d'arrivée.

Le mécanicien de l'assistance neutre est impérativement le passager de la moto.

Motos invités

Il est rappelé que les éventuelles motos transportant des « invités » ne sont pas admises à l'échelon-course.

C. MOTOS DES MÉDIAS

Le pool média

Définition du **pool média** et des modalités de mise en place sur les épreuves :

- Un « pool média » peut être désigné en fonction de la catégorie de l'épreuve et du nombre de motos photographes présentes sur l'épreuve, afin de restreindre le nombre de motos lors de certaines situations de course. Le pool est constitué de deux motos photographes à l'avant et deux motos photographes derrière le peloton. Les photographes qui constituent le pool sont désignés avant l'épreuve et s'obligent à transmettre leurs photos à l'ensemble des photographes à moto de l'épreuve, dès lors que le pool est mis en place .
- Lorsque le pool est mis en place **par l'organisateur en accord avec le président du collège des commissaires**, les autres motos photographes doivent circuler devant la voiture de direction de l'organisation à l'avant de la course et à hauteur de la dernière voiture des directeurs sportifs, pour l'arrière de la course.
- Le pool sera notamment obligatoirement mis en place, et les prises de vue effectuées de l'arrière :
  - dans le dernier kilomètre des sprints intermédiaires,
  - dans le dernier kilomètre des côtes et cols répertoriés,
  - dans la zone de ravitaillement.
- Le pool peut être mis en place à tout autre moment et notamment lorsque la physionomie de la course le requiert.
- Dans les 10 derniers kilomètres, seules les deux motos du pool situées à l'arrière seront autorisées à rester à hauteur de la voiture du président du collège des commissaires jusqu'à l'arrivée.
- Egalement, lorsque les circonstances de l'épreuve l'exigent, seules les motos assurant le direct ou s'il n'y a pas de direct, les motos TV enregistrement, peuvent être autorisées à opérer.

Motos des photographes

LES RÈGLES GÉNÉRALES

- **Il est interdit au photographe de s'asseoir à l'envers pour prendre des photos.**
- Aucune moto ne doit circuler à l'échelon-course sans son photographe.

CIRCULATION À L'AVANT DE LA COURSE

- A l'avant de la course, les motos doivent circuler devant la voiture de direction de l'organisation.
- Pour prendre des photos, les pilotes se laissent glisser à tour de rôle, vers la tête de la course ; le photographe prend sa photo et, immédiatement, le pilote repasse devant la voiture de direction de l'épreuve située à l'avant de la course.
- En fonction des épreuves les motos évoluent sous l'autorité des commissaires et du régulateur.
- Il n'est pas permis aux motos photographes de s'intercaler entre des groupes de coureurs si l'écart est inférieur à 30 secondes.
- Il est interdit aux motos photographes situées devant un groupe de coureurs d'intervenir dans :
  - le dernier kilomètre des sprints,
  - le dernier kilomètre des côtes et cols répertoriés,
  - dans la zone de ravitaillement,
  - lorsque radio tour annonce des passages difficiles.
- Avant les 5 derniers kilomètres des étapes de plaine ou le dernier kilomètre des arrivées en sommet, les motos photographes situées à l'avant de la course doivent rejoindre l'arrivée.



Photo 9 | Tout comme l'ardoisier, le pilote de la moto boisson sera impérativement un pilote bénéficiant d'une expérience solide de la conduite en course.

CIRCULATION À L'ARRIÈRE DE LA COURSE *(photo 10)*

- A l'arrière de la course, les motos évoluent en file indienne, sur la voie de gauche, à partir de la voiture du président du collège des commissaires en facilitant la circulation des véhicules appelés à doubler le peloton ou à intervenir en queue de peloton.
- En cas de chute, de crevaison ou d'incident mécanique, les motos ne doivent pas former un bouchon sur la voie de gauche.
- Les motos photographes ne peuvent pas s'intercaler entre les voitures des directeurs sportifs et ralentir ainsi la file des véhicules.
- Pour doubler le peloton, les motos demandent l'autorisation de passage au véhicule du président du collège des commissaires ainsi qu'au régulateur.
- Les motos se trouvant à l'arrière de la course circulent sous la responsabilité du régulateur.
- Aucune moto ne pourra doubler le peloton dans les 20 derniers kilomètres des étapes ou épreuves.
- Dans les 10 derniers kilomètres, seules les deux motos du pool situées à l'arrière seront autorisées à rester à hauteur de la voiture du président du collège des commissaires jusqu'à l'arrivée; les autres motos photographes doivent circuler en file indienne à partir de la dernière voiture des directeurs sportifs afin de laisser libre la voie de gauche.

A L'ARRIVÉE DES ÉPREUVES

- Les motos photographes situées à l'avant de la course et qui arrivent avant le premier coureur peuvent franchir la ligne d'arrivée, y déposer leur passager puis elles évacuent immédiatement le fond de ligne.
- Les motos photographes arrivant avec ou après le premier coureur ne sont pas autorisées à franchir la ligne d'arrivée et doivent impérativement dériver.
- Toutes les motos situées à l'arrière du peloton doivent également dériver.

Motos des radios et commentateurs TV

LES RÈGLES GÉNÉRALES

- Il est interdit de s'asseoir à l'envers pour effectuer des commentaires.
- Aucune moto ne doit circuler à l'échelon-course sans son passager.
- Les motos ne peuvent se porter à hauteur des coureurs que lorsqu'elles sont en direct.
- Lorsqu'elles n'effectuent pas de direct, les motos doivent veiller à ne pas gêner le travail des autres véhicules.
- L'interview des coureurs en course est interdite.
- L'interview des directeurs sportifs est tolérée jusqu'à 10 kilomètres de l'arrivée.

CIRCULATION À L'AVANT DE LA COURSE

- A l'avant de la course, ces motos circulent sous l'autorité du régulateur et devant la voiture du directeur de l'organisation.
- Elles ne doivent jamais s'intercaler entre les coureurs si les écarts sont inférieurs à deux minutes.
- Elles ne peuvent pas doubler les coureurs :
  - dans les 2 derniers kilomètres des sprints intermédiaires,
  - dans le dernier kilomètre des côtes et cols,
  - dans les zones de ravitaillement,
  - lorsque radio tour annonce des passages difficiles.



Photo 10 | Les motos à l'arrière de la course circulent sur la file de gauche. Le régulateur, au besoin, "fait reculer" l'ensemble des motos afin de libérer la file de gauche pour le travail des directeurs sportifs ou pour le retour de coureurs dans le peloton.

CIRCULATION À L'ARRIÈRE DE LA COURSE

A l'arrière de la course, elles circulent en file indienne à partir de la voiture du président du collège des commissaires, en facilitant la circulation des véhicules appelés au peloton ou souhaitant doubler les coureurs.

A L'ARRIVÉE DES ÉPREUVES

- Dans les 10 derniers kilomètres, elles circulent en file indienne à hauteur de la dernière voiture des directeurs sportifs.
- Dans les 5 derniers kilomètres, les motos situées à l'avant doivent rejoindre l'arrivée.
- A l'arrivée, ces motos ne sont pas autorisées à franchir la ligne d'arrivée et devront obligatoirement dériver.

Motos TV

LES RÈGLES GÉNÉRALES

- Il est interdit de s'asseoir à l'envers pour effectuer des prises de vue.
- Il ne peut y avoir qu'une seule moto TV de prise de vue en action à un même point de la course.
- Les cameramen filmeront de ¾ face ou de ¾ arrière.
- Ils doivent travailler sans jamais gêner l'évolution de la course ni favoriser la prise de sillage, en particulier lorsque la vitesse des coureurs est élevée.
- En montagne et dans les ascensions, les prises de vues s'effectueront au maximum à l'arrière des différents groupes.

CIRCULATION À L'AVANT DE LA COURSE *(photo 11)*

- La moto située devant le peloton pourra rouler devant les coureurs de ¾ face en respectant une limite de sécurité. Cette moto ne devra pas rester en permanence devant la tête du peloton et ne devra pas servir de point de mire.
- Lorsque l'écart entre les hommes de tête et le peloton, ou entre 2 groupes est inférieur à 15 secondes, il ne doit plus y avoir aucune moto intercalée : toutes les motos doivent repasser devant le(s) coureur(s) échappé(s).

CIRCULATION À L'ARRIÈRE DE LA COURSE

- Les motos TV ne peuvent doubler le peloton en filmant que si la largeur de la route le permet.
- A l'arrière de la course, les conducteurs s'obligeront à faciliter la circulation des véhicules appelés au peloton ou souhaitant doubler les coureurs.

A L'ARRIVÉE DES ÉPREUVES

- Dans les 10 derniers kilomètres, il est interdit de doubler le peloton.
- Dans les 10 derniers kilomètres, seules les motos assurant des prises de vue en direct pourront évoluer derrière le peloton. Les autres motos devront circuler en file indienne derrière la dernière voiture des directeurs sportifs, afin de laisser la voie de gauche pour les différentes interventions.
- Les motos TV qui arrivent avec les coureurs ne sont pas autorisées à franchir la ligne d'arrivée et doivent impérativement dériver.
- Si une moto prise de vue souhaite passer la ligne d'arrivée, elle pourra le faire comme les motos photographes, c'est à dire en quittant la course à 5 kilomètres de l'arrivée.
- Pour les motos situées devant la course, ces dernières devront impérativement accélérer et emprunter la dérivation au moment ou les prises de vue sont effectuées par les caméras fixes situées dans le final de l'épreuve.



Photo 11 | Devant le peloton, la moto TV filme impérativement de ¾ face et se positionne du côté opposé au vent de manière à ne pas abriter les coureurs.

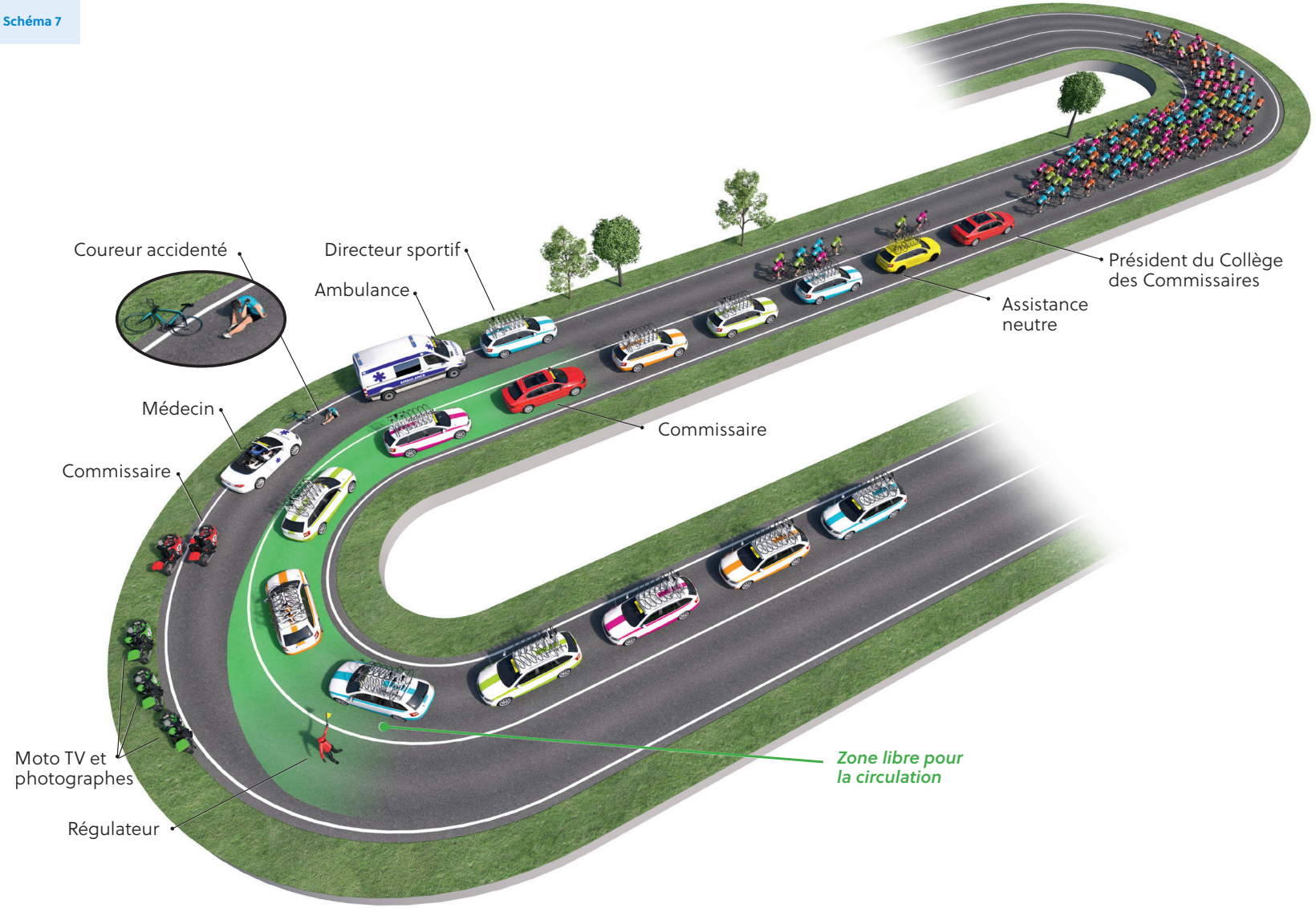
V. CONDUITE A TENIR EN CAS DE CHUTE

En cas de chute, la priorité est donnée aux véhicules des médecins et aux ambulances.

En cas de chute dans l'échappée ou le peloton *(schéma 7)* :

- Le régulateur assure sa mission de gestion de l'incident **en évitant tout sur-accident**, en libérant la chaussée des obstacles éventuels, **en facilitant le passage des véhicules** et **s'assurant de la présence du service médical.**
- Les véhicules de direction de l'organisation et des commissaires **continuent leur progression et ne stationnent pas** au niveau de la chute ; au besoin, une moto commissaire peut rester sur le site de l'accident pour la gestion sportive.
- Tous les autres véhicules laissent la **priorité d'accès au véhicule du médecin et à l'ambulance** en restant sur la file de droite.
- Le véhicule du médecin s'arrête immédiatement **avant la chute.**
- L'ambulance s'arrête immédiatement **après la chute.**
- Les véhicules d'assistance des équipes des coureurs impliqués stationnent **au-delà de l'ambulance.**
- Les motos des médias doivent, s'ils souhaitent couvrir l'incident, stationner sur le bas-côté et dans la mesure du possible hors de la chaussée en s'assurant systématiquement **qu'un passage pour les autres véhicules est toujours possible.**
- Les véhicules des équipes non concernées par la chute ainsi que tous les autres véhicules de l'échelon arrière continuent ensuite leur progression.

Schéma 7


Coureur accidenté
Directeur sportif
Ambulance
Médecin
Commissaire
Commissaire
Moto TV et photographes
Régulateur
Zone libre pour la circulation
Assistance neutre
Président du Collège des Commissaires

VI. ÉPREUVES CONTRE LA MONTRE

Lors des épreuves disputées « contre la montre » des dispositions particulières sont prises pour la circulation des véhicules. Les dispositions ci-après concernent indifféremment les contre-la-montre individuels ou par équipes.

A. MOTO « PILOTE »

Lors d'un contre-la-montre, chaque coureur doit-être escorté par une moto « pilote ». Cette mission est habituellement réalisée par les motos des forces de l'ordre et revêt un caractère très important dans la mesure ou la moto pilote « guide » le coureur. **En cas d'erreur de parcours de la moto pilote, la probabilité d'une erreur de parcours du coureur est forte ;** le conducteur de la moto pilote doit connaitre le parcours et rester très concentré.

Cette moto doit être suffisamment proche pour protéger le coureur en cas d'obstacle imprévu, intrusion d'un spectateur ou d'un véhicule sur le parcours mais sans jamais gêner la progression du coureur ni l'avantager par une prise de sillage.

La distance entre la moto pilote et le coureur doit être de 10'' au minimum ce qui représente environ une distance de 100m à 150m selon la vitesse du coureur. Dans une côte, la distance sera réduite alors qu'en descente, il conviendra d'allonger cette distance pour prendre en compte l'accélération du coureur.

Dans le cas ou un coureur s'arrête (chute, crevaison, problème mécanique...), la moto pilote s'arrête également et se gare sur le bas-côté sans gêner le passage éventuel du coureur suivant et reprendra sa route dès lors que le coureur se remet en mouvement.

B. CAS D'UN PROLOGUE

Pour les prologues et les contre-la-montre de courte distance (moins de 15 kilomètres) seuls les véhicules suivants seront autorisés derrière chaque coureur :

- Une voiture de dépannage de l'équipe ou dépannage neutre,
- Un véhicule de direction de l'organisation ou de commissaire,
- Une moto TV.

Il est interdit de doubler un coureur lors d'un prologue.

Les motos photographes ne sont pas autorisées à suivre les coureurs ; les photographes travailleront en points fixes, sur le parcours. Pour rejoindre l'arrivée, les motos des photographes pourront suivre un coureur sans prendre de photos ; les motos photographes ne sont pas autorisés à franchir la ligne d'arrivée et emprunteront la dérivation.

Toutefois, les motos des photographes arrivant derrière le dernier coureur pourront franchir la ligne d'arrivée derrière les véhicules officiels et ainsi rejoindre le podium.

C. CONTRE-LA-MONTRE INDIVIDUEL OU PAR ÉQUIPES

- **Il est interdit de doubler un coureur** (sauf cas particulier d'un coureur doublé par un autre coureur).
- Le véhicule d'assistance des équipes doit se tenir au moins à 10 mètres derrière le coureur et ne doit jamais le dépasser ni même se porter à sa hauteur. *(photo 12)*
- En cas d'incident, le dépannage n'est autorisé qu'à l'arrêt et le véhicule d'assistance ne doit gêner aucun autre coureur qui pourrait se présenter.
- Le véhicule de dépannage est autorisé à transporter le matériel permettant le changement de roues ou de vélo.



Photo 12 | Le véhicule du directeur sportif se tient à une distance minimum de 10 mètres de son coureur.

- **Il est interdit de préparer ou de tenir prêt, hors gabarit du véhicule, tout matériel destiné aux coureurs.**
- **Le conducteur et les 3 passagers au maximum doivent se tenir à l'intérieur de l'habitacle du véhicule à tout moment.**
- L'organisateur se réserve le droit d'autoriser, en fonction du parcours des véhicules des médias ou des véhicules d'invités à suivre les coureurs.
- Le nombre maximum de véhicules pouvant suivre un coureur est limité à 4 voitures ; ce nombre sera réduit par l'organisateur et le président du collège des commissaires en fonction du parcours.
- Les véhicules autorisés à suivre un coureur devront obligatoirement se maintenir derrière la voiture d'assistance de l'équipe ou d'assistance neutre. *(photo 13)*
- A l'arrivée tous les véhicules doivent dériver, sauf les éventuels véhicules et motos de la direction de l'organisation et des commissaires.
- Le dernier coureur d'un contre-la-montre sera également suivi par une ambulance et par la voiture balai.



Photo 14 | Lors d'un contre-la-montre individuel ou par équipes, la moto TV se positionne de 3/4 arrière. Filmer de face est interdit.



Photo 13 | Les véhicules des équipes sont prioritaires derrière les coureurs lors d'un contre-la-montre individuel ou par équipes.

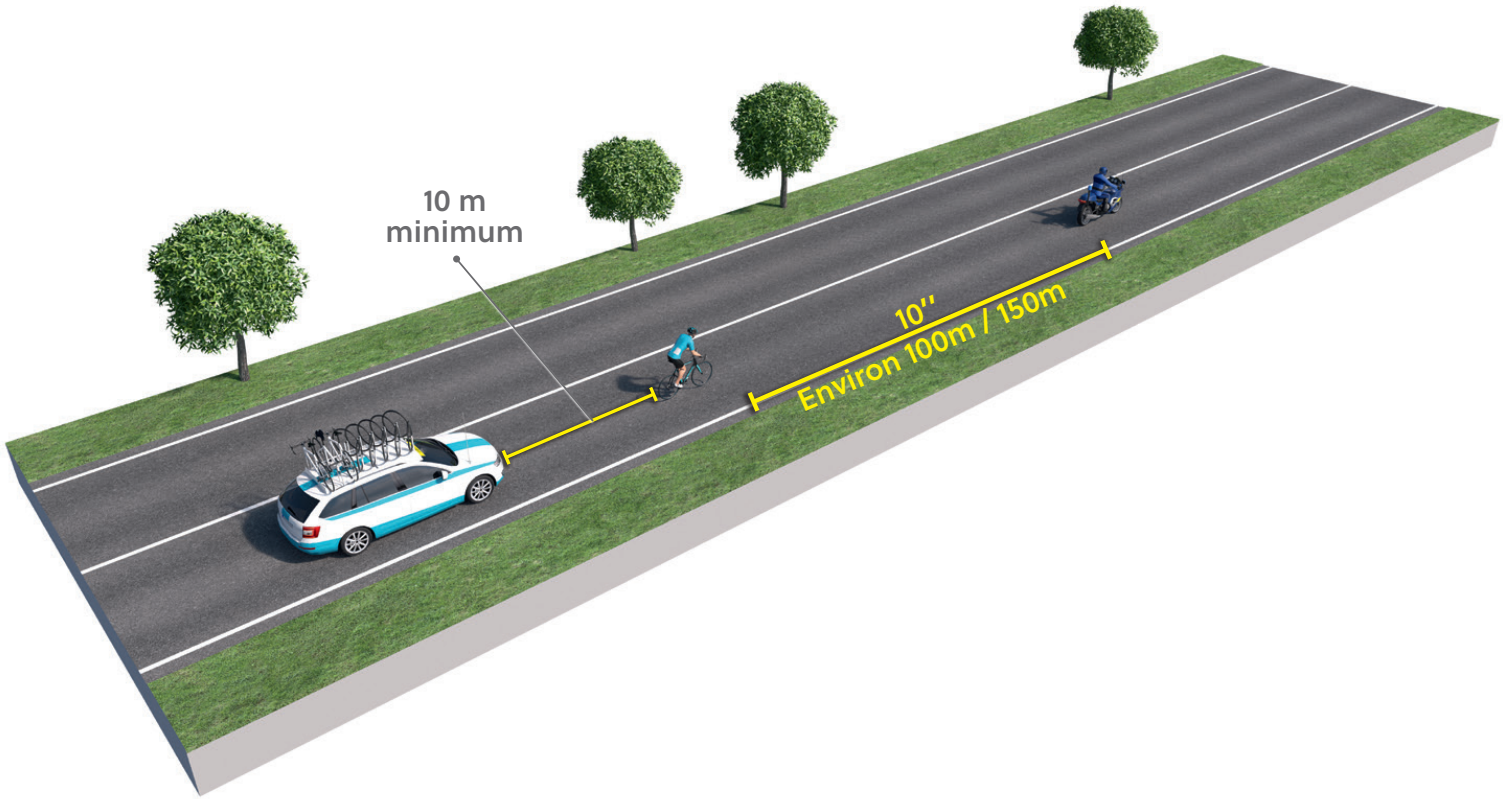
D. CAS PARTICULIER DES MOTOS

- Les prises de vues des motos TV et des photographes s'effectuent **de ¾ et de l'arrière uniquement.** *(photo 14)*
- Les motos photographes peuvent être autorisées à doubler un coureur **avec l'autorisation de la direction de l'organisation ou du commissaire.**
- Lorsque plusieurs motos se retrouvent derrière un même coureur, une seule moto TV et une seule moto photographe sont autorisées à travailler simultanément ; les autres motos doivent se placer derrière la voiture officielle et la voiture d'assistance du coureur.
- A l'arrivée, les motos qui arrivent derrière un coureur ne sont pas autorisées à franchir la ligne d'arrivée et doivent impérativement dériver.
- Les motos qui arrivent derrière le dernier coureur peuvent franchir la ligne d'arrivée derrière la voiture officielle ; toutefois, elles ne devront ni prendre des photos ni réaliser des prises de vue.

E. CAS D'UN COUREUR DOUBLÉ PAR UN AUTRE COUREUR

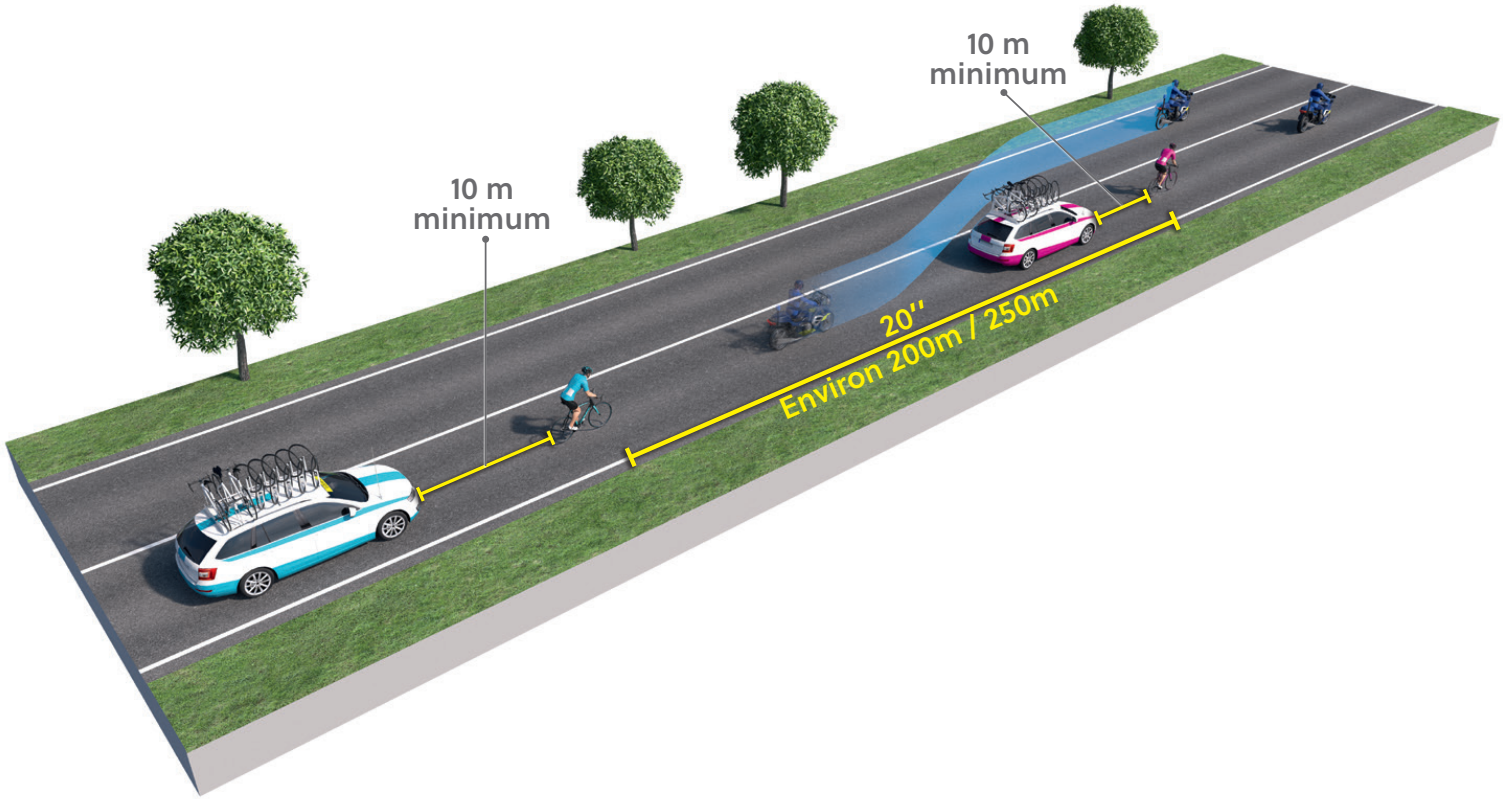
Les situations suivantes sont également applicables aux contre-la-montre par équipes.

SITUATION NORMALE AU DÉPART D'UN CONTRE-LA-MONTRE

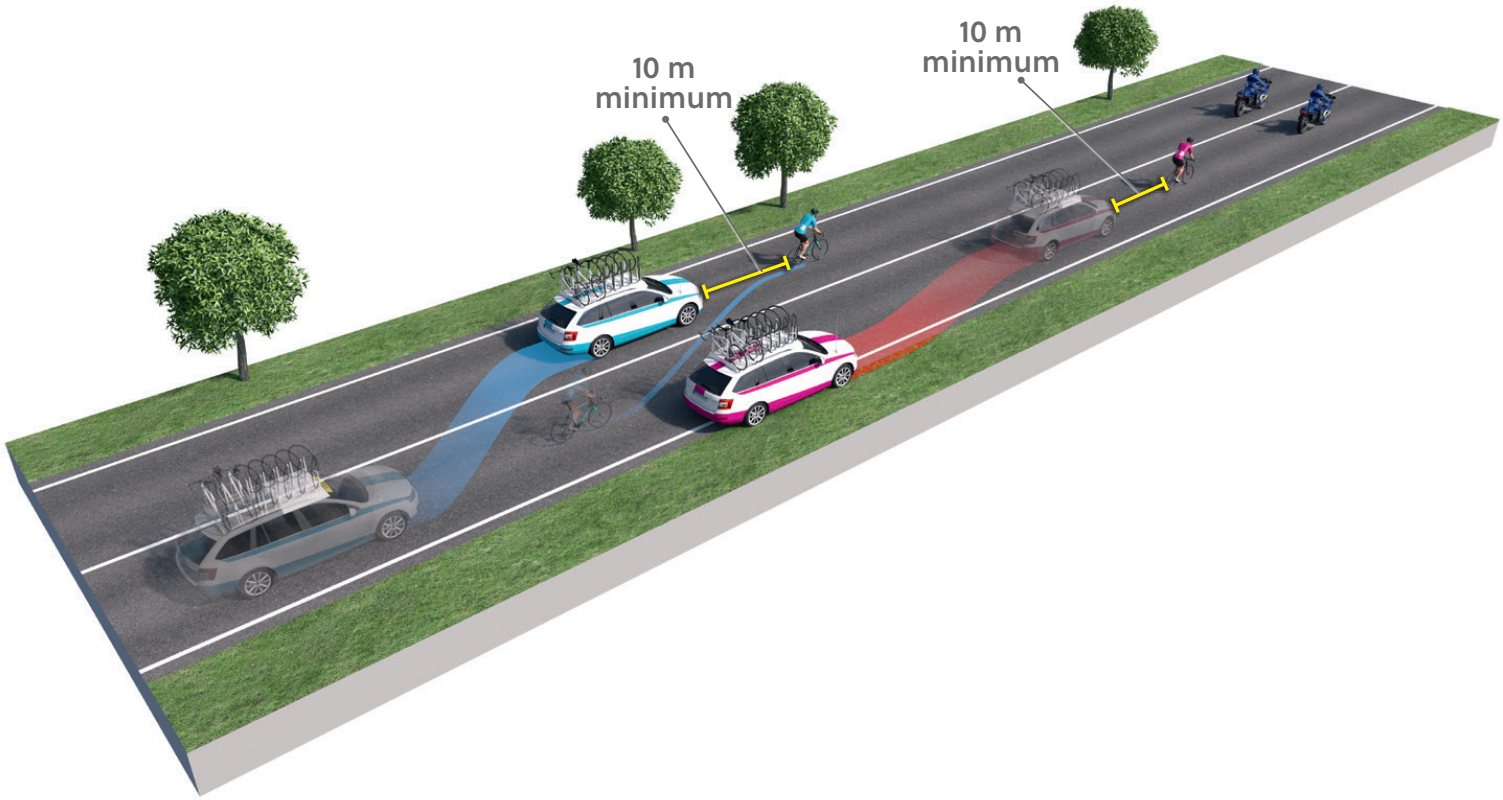


COUREUR SUR LE POINT D'ÊTRE REJOINT

Lorsqu'un coureur est sur le point d'être rejoint et que l'écart avoisine les 20" entre les deux coureurs, la moto pilote double le coureur précédant et se positionne à côté de la moto pilote précédente.

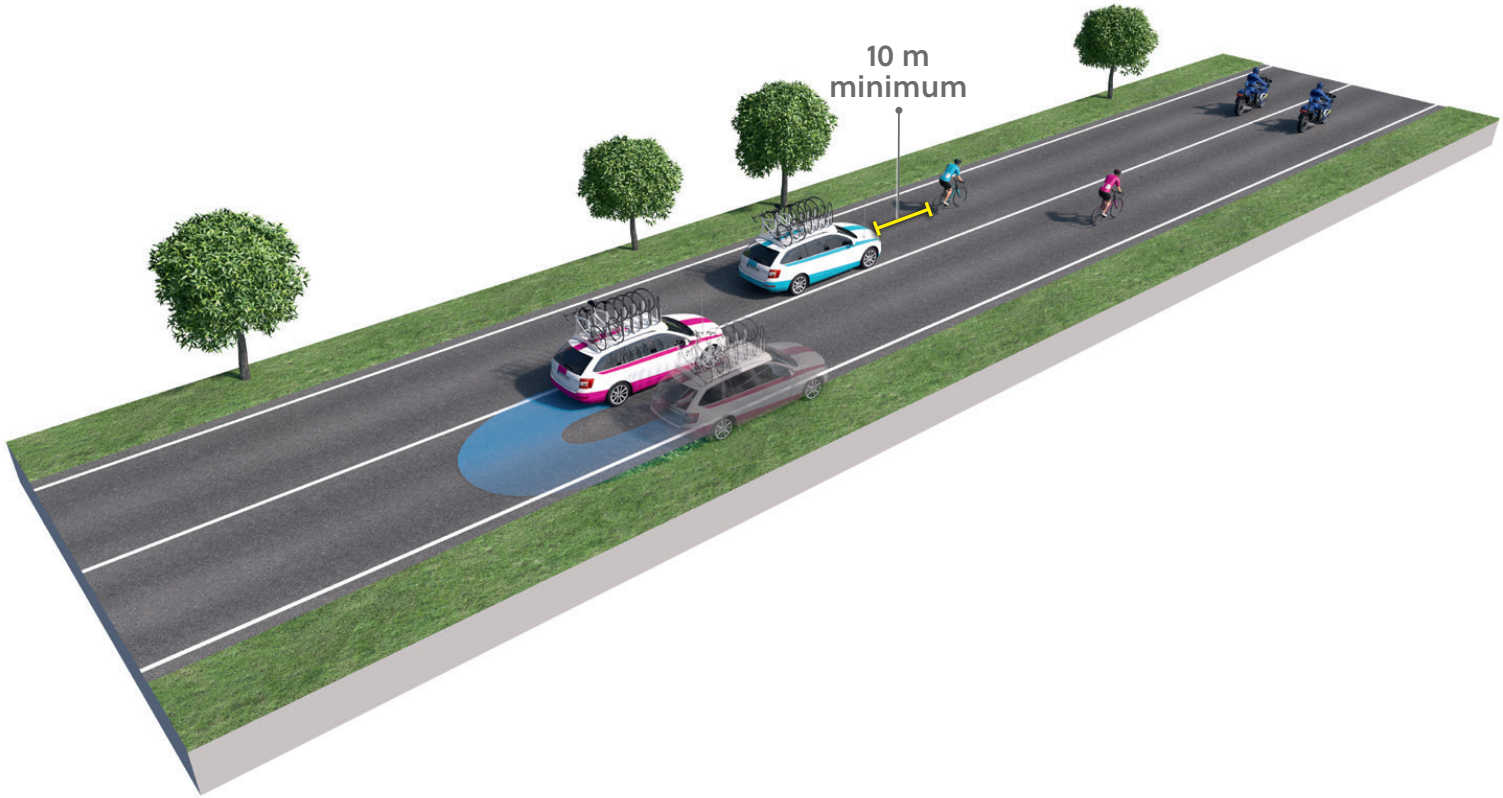


Le véhicule suiveur du coureur 1 se gare sur le bas-côté afin de laisser passer le coureur 2.



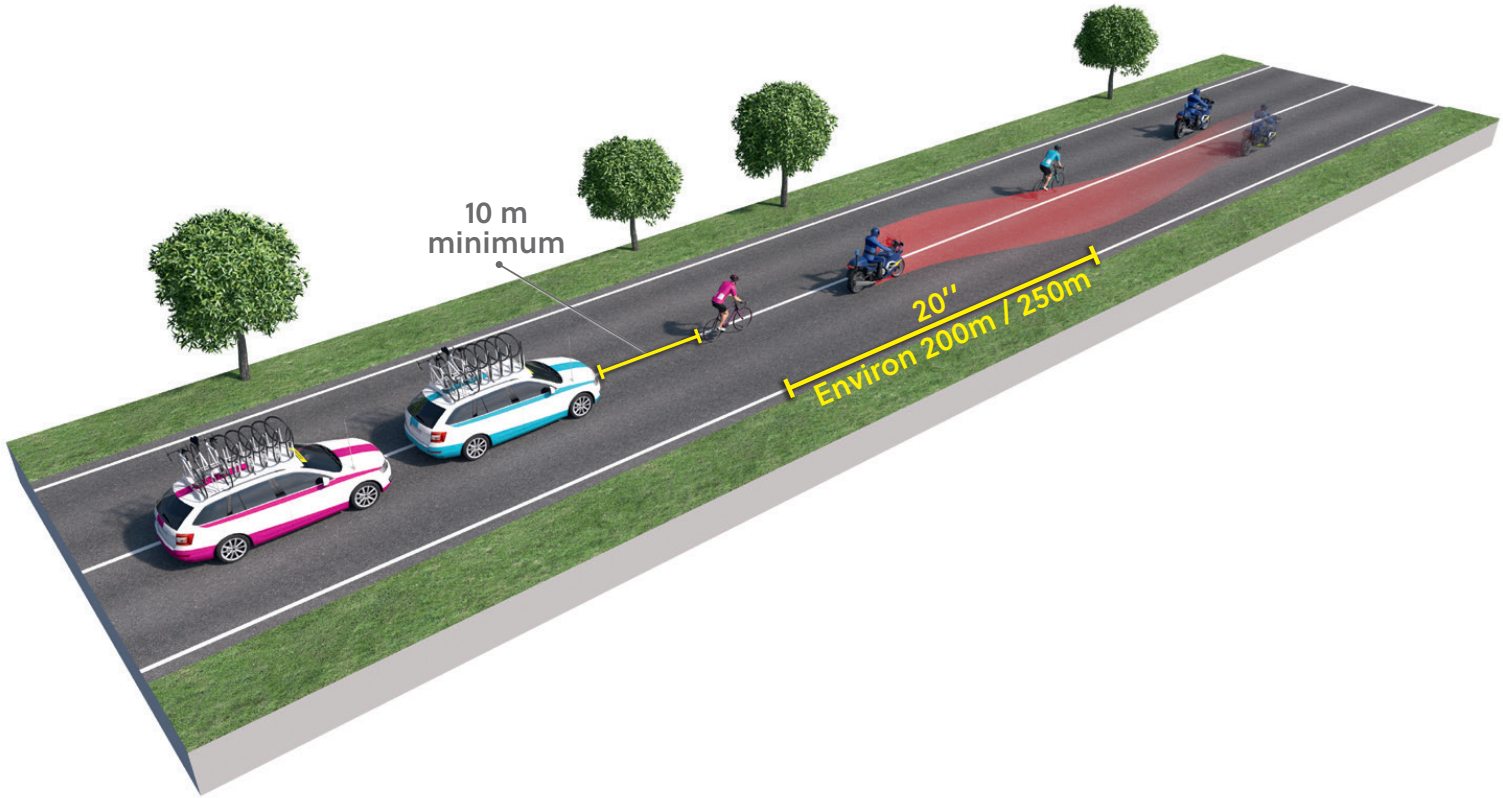
COUREUR REJOINT PAR UN AUTRE CONCURRENT

Après avoir été doublé, le véhicule du coureur 1 reprend sa place derrière les deux coureurs et le véhicule du coureur 2.

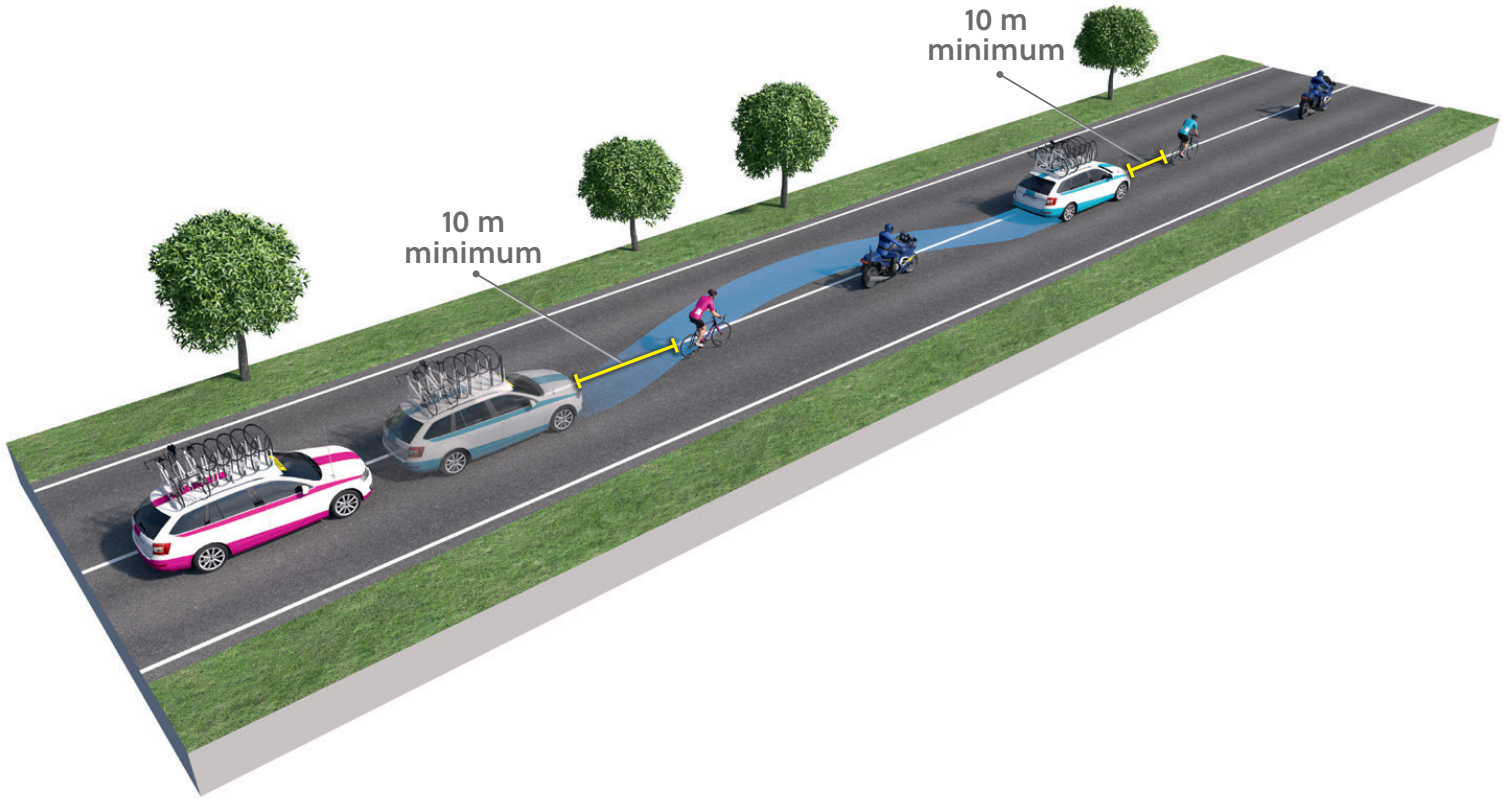


LE COUREUR REJOINT EST DISTANCÉ

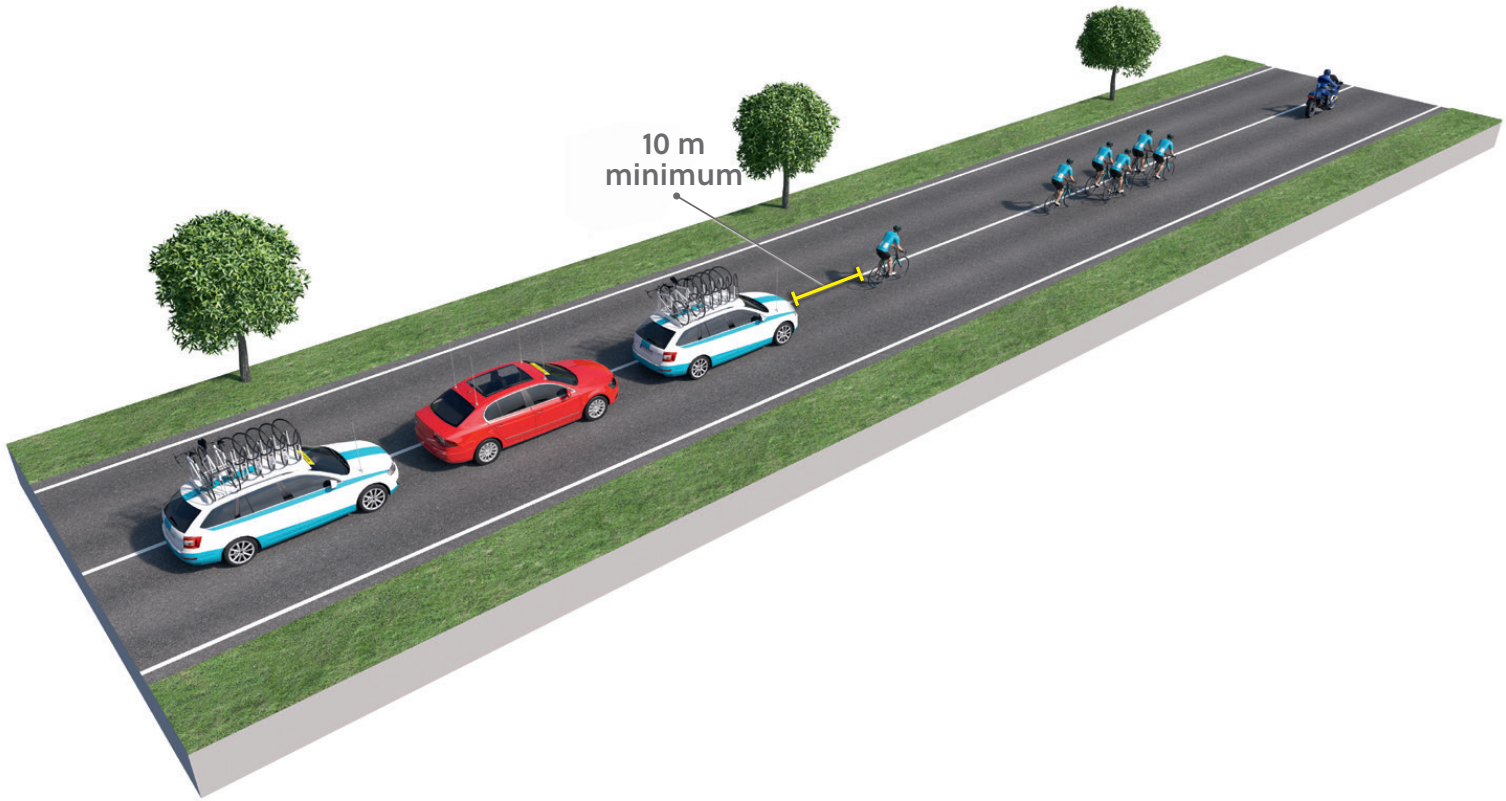
La moto pilote reprend sa place devant le coureur distancé.



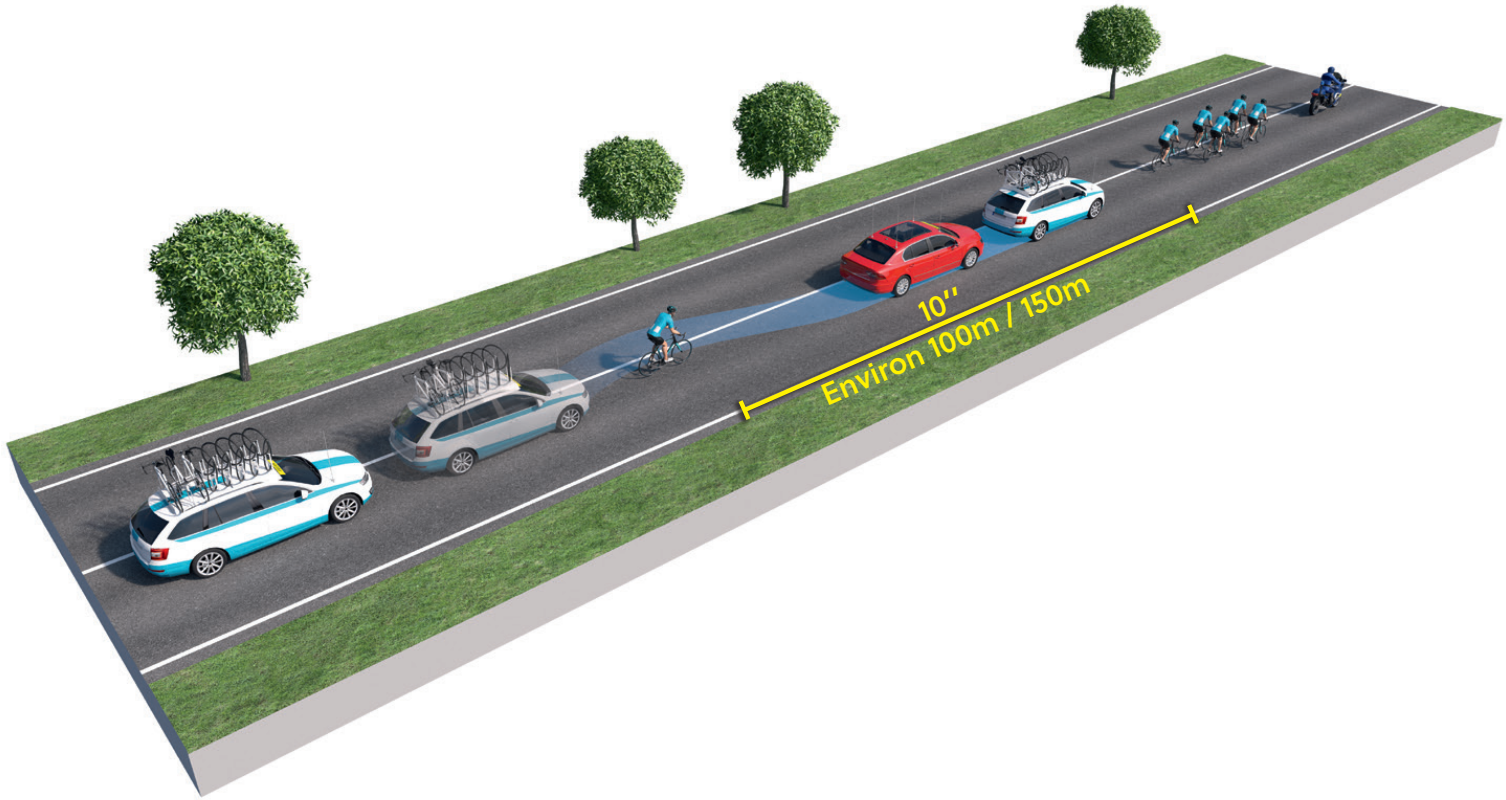
Le véhicule d'assistance du coureur distancé se maintient derrière son coureur. Le véhicule d'assistance du coureur de tête est autorisé à doubler le coureur distancé. Seul le véhicule d'assistance est autorisé à doubler. Les éventuels véhicules des invités ou des médias ne sont pas autorisés à doubler.



F. CAS PARTICULIER DES COUREURS DISTANCÉS DES CONTRE-LA-MONTRE PAR ÉQUIPES



Lorsqu'un ou plusieurs coureurs sont distancés, le véhicule d'assistance de l'équipe est autorisé à doubler le(s) coureur(s) distancé(s) à partir d'un écart d'environ 10".





DIRECTIVES DE CIRCULATION DES VÉHICULES À L'ÉCHELON-COURSE
VERSION FÉVRIER 2017