Téléchargé à partir de https://wc2026-fr.preview3.sanmaxprojects.be/fr/reglementation/2020042650~uh7oxyxou6

Date de publication : 23 novembre 2023 - **Date de téléchargement** 5 novembre 2026

CIRCULAIRE OOP 45 DU 5 NOVEMBRE 2019 ACCOMPAGNANT L'ARRÊTÉ ROYAL DU 28 JUIN 2019 RÉGLEMENTANT LES COURSES CYCLISTES ET LES ÉPREUVES TOUT TERRAIN

Contenu

- OBJECTIF DE LA CIRCULAIRE
- CHAPITRE I. DISPOSITIONS GENERALES
- CHAPITRE II. DISPOSITIONS PREALABLES A LA JOURNEE DE COMPETITION
- CHAPITRE III. DISPOSITIONS PENDANT LA COURSE CYCLISTE
- Annexe

OBJECTIF DE LA CIRCULAIRE

L'objectif de cette circulaire consiste à expliquer et à préciser les dispositions reprises dans l'arrêté royal du 28 juin 2019 réglementant les courses cyclistes et les épreuves tout terrain.

L'arrêté royal présente en effet le cadre légal général mais n'apporte guère de précisions. Par le biais de la présente circulaire, nous tentons d'apporter plus de clarté afin de rendre les dispositions de l'arrêté royal claires et précises.

On entend par le terme ?encadrement?, repris dans le rapport au Roi, l'organisation dans le sens le plus large du terme, à savoir, tous ceux qui sont associés à l'organisation de la course cycliste.

Au cas où des membres de la sécurité privée seraient engagés comme signaleurs, les dispositions du code de la route leur sont applicables.

La circulaire est structurée de la même façon que l'arrêté royal, afin de maintenir la lisibilité.

CHAPITRE I. — DISPOSITIONS GENERALES

Article 1er. Champ d'application

Les randonnées cyclistes ne relèvent pas de l'arrêté royal. Au cas où un classement et/ou un enregistrement du temps serait lié à certaine(s) partie(s) de la randonnée cycliste, celle(s)-ci relève(nt) des dispositions de l'arrêté royal.

En raison d'un éventuel attroupement, du comportement du public et des risques de sécurité pour tous les acteurs concernées, l'arrêté s'applique également aux épreuves tout terrain, dont notamment les épreuves de cyclo-cross, de BMX, de mountainbike, de downhill, de trial. En effet, certaines de ces compétitions empruntent une partie de la voie publique.

L'arrêté en question s'applique aussi aux compétitions dont une partie se déroule à vélo, à savoir le duathlon et le triathlon. Il ne faut pas introduire une demande d'autorisation spécifique pour la partie à vélo des duathlons et triathlons autorisés.

Art. 2. Définitions

La répartition en catégories, à savoir une course sur circuit fermé, une course sur circuit ouvert et une course en ligne n'est importante que pour les mesures prises sur le terrain. C'est ainsi que lors de courses sur route sur circuit fermé, il n'est pas possible que la circulation automobile ou autre croise le parcours lors de la course.

Dans l'arrêté royal du 21 août 1967, certaines missions ont été confiées au bourgmestre du lieu de départ de la course. Pour des raisons de sécurité, une approche plus multidisciplinaire s'impose, ce qui génère des missions supplémentaires.

Le terme ?bourgmestre de référence? a été introduit dans ce nouvel arrêté royal. L'arrêté royal définit le terme comme suit :

a) le bourgmestre de la commune de l'arrivée de la course cycliste;

b) le bourgmestre de la commune de départ lorsque l'arrivée de la course cycliste se situe à l'étranger;

c) si ni le départ, ni l'arrivée de la course n'ont lieu en Belgique, le bourgmestre de la commune par où la course cycliste entre sur le territoire belge.

La raison de la désignation de ce bourgmestre est liée à l'ampleur des risques.

Un rôle de coordination lui est attribué. La désignation d'un bourgmestre de référence, ne décharge aucun bourgmestre concerné de ses compétences légales sur son territoire.

En vue d'une simplification administrative, c'est le bourgmestre de référence qui introduit les différentes demandes d'avis (cfr. art. 5 §1. et §2. de l'AR), pour en limiter le nombre dans les différents services. Il/elle accomplit donc un certain nombre de tâches qui sont importantes pour tous les bourgmestres concernés.

L'actuel arrêté royal introduit les fonctions de coordonnateur de sécurité et de signaleur mobile.

CHAPITRE II. — DISPOSITIONS PREALABLES A LA JOURNEE DE COMPETITION

Art. 3. Procédure de demande d'autorisation

Le délai de demande d'organisation d'une course cycliste s'exprime en semaines.

L'organisateur - une personne physique ou morale - doit rédiger la demande d'autorisation et l'introduire au moins 14 semaines avant la course. A cet effet, l'organisateur utilisera obligatoirement le modèle en annexe. Préalablement à l'élaboration du parcours utilisé pour la course, il est conseillé d'examiner avec la police locale le choix du parcours (en raison du degré de dangerosité, des travaux,

de l’état de la route, de l’éventuel impact sur la circulation, des circonstances locales, ...).

Les demandes qui ne sont pas introduites dans ce délai, ne peuvent pas être traitées et ne recevront donc pas non plus d’autorisation du bourgmestre concerné par l’itinéraire de cette course. Une exception est faite pour les demandes d’organisation adressées à un autre bourgmestre que le bourgmestre initial à qui la demande a été introduite et qui a refusé (partiellement) l’organisation de la course cycliste sur son territoire.

L’introduction de la demande au(x) bourgmestre(s) doit se faire de préférence de manière digitale. Cette procédure électronique est obligatoire pour une course en ligne. En cas de contestation, il revient toutefois à l’organisateur de prouver qu’il/elle a introduit la demande dans le délai fixé (p.ex. en cas de mauvaise adresse mail erronée).

L’introduction du dossier à la Police fédérale pour les courses en ligne a pour objectif de donner au(x) service(s) concerné(s) de la Police fédérale la possibilité de réaliser leur propre analyse du risque et de prendre, le cas échéant, les mesures appropriées, p.ex. prévoir une escorte, ...

Contrairement à ce qui était prévu dans l’arrêté royal du 21 août 1967, la demande d’autorisation au(x) bourgmestre(s) se fait en un seul exemplaire.

L’organisateur est responsable de l’aspect administratif, juridique et financier de l’organisation et désigne un directeur de course et un coordonnateur de sécurité.

Outre les points repris dans l’arrêté royal en ce qui concerne la demande d’autorisation, il est aussi important d’indiquer la distance totale ainsi que - si des circuits doivent être parcourus - le nombre de circuits et le nombre de kilomètres par circuit. Il faut également indiquer dans la demande d’autorisation l’heure de départ et l’heure d’arrivée présumée. Dans sa demande, le demandeur doit non seulement décliner son identité complète mais également mentionner les données de l’organisation.

Font partie des caractéristiques du parcours : zones pavées, montées, descentes dangereuses, passages difficiles, ronds-points, ponts mobiles et passages à niveau, y compris les heures de passage des trains et tout autre information jugée utile.

Pour les zones naturelles ou protégées, les forêts et les terrains n’appartenant pas au domaine public, par exemple les domaines privés, les domaines du SFP Défense, ..., l’organisateur doit obtenir l’autorisation de passage au travers de celles-ci avant d’introduire une demande d’autorisation auprès du ou des bourgmestre(s) et la joindre à la demande d’autorisation.

Si la course s’étend sur plusieurs étapes, il faut introduire une demande d’autorisation séparée pour chaque étape. De même si deux étapes sont organisées sur une même journée, il faut introduire une demande d’autorisation pour chaque étape.

Pour avoir un aperçu clair du timing, vous trouverez ci-dessous le calendrier à suivre (le “J” représentant le jour même de la course):

- J-14 semaines : demande de l’organisateur;
- J-12 semaines : demande d’autorisation au gestionnaire de voirie par le bourgmestre de référence pour l’utilisation des routes régionales et avis à la commission provinciale de l’aide médicale urgente;
- J-8 semaines : réponse du gestionnaire de voirie concerné en ce qui concerne l’utilisation des routes régionales à l’attention des bourgmestres concernés et avis de la commission provinciale de l’aide médicale urgente à l’attention du bourgmestre de référence et du bourgmestre de départ;
- J-8 semaines : preuve d’assurance par l’organisateur à remettre à chaque bourgmestre;
- J-6 semaines : accord définitif de chaque bourgmestre donné à l’organisateur, éventuellement sous conditions;
- J-4 semaines : réunion de coordination (si applicable).

Art. 4. Directeur de course / coordonnateur de sécurité

Le directeur de course, désigné par l’organisateur, réalise, à la fois au départ et pendant la course, les contrôles nécessaires au niveau des laissez-passer et laissez-suivre. Il veille à ce que les laissez-passer et laissez-suivre soient apposés de manière suffisamment visible. Il est responsable du bon déroulement de la course et veille à ce que le parcours autorisé soit suivi.

La complexité de l’infrastructure routière actuelle, la popularité grandissante du cyclisme, la mobilité accrue et la densité du trafic, font que la fonction de coordonnateur de sécurité est nécessaire. Celui-ci est chargé de l’analyse des risques avant la course et est le point de contact des services de secours et des autorités administratives. Il se charge du briefing des signaleurs avant la course. En ce qui concerne les signaleurs mobiles, ce briefing se fait sur place. Pour les autres signaleurs, ce briefing peut se faire de manière écrite ou digitale.

Etant donné la plus grande charge de travail et les risques lors d’une course en ligne, la désignation d’un coordonnateur de sécurité, en plus d’un directeur de course, est obligatoire.

Il n’est plus nécessaire de transmettre la liste des noms des signaleurs au(x) bourgmestre(s) (comme précisé dans l’arrêté royal du 21 août 1967).

Le jour de la course, le coordonnateur de sécurité doit toutefois être en possession d’une liste nominative des signaleurs engagés. Il/elle doit également conserver cette liste jusque six mois après la course afin de pouvoir répondre aux éventuelles questions des

autorités administratives ou de la police.

Les données suivantes doivent être reprises dans la liste nominative des signaleurs (fixes):

- nom et prénom
- date de naissance
- nationalité
- données de contact
- les points/carrefours à sécuriser par le signaleur concerné

En ce qui concerne les signaleurs mobiles, les données suivantes doivent être reprises sur la liste nominative:

- nom et prénom
- date de naissance
- nationalité
- données de contact
- numéro de la chasuble fluo

Exemple d'une liste nominative

Signaleurs fixes					
Point/carrefour à sécuriser	Nom	Prénom	Date de naissance	Nationalité	Données de contact
Signaleurs mobiles					
N° de la chasuble fluo	Nom	Prénom	Date de naissance	Nationalité	Données de contact

Lors de l'établissement de cette liste, l'organisateur doit tenir compte de la législation existante en matière de protection des données (RGPD).

Art. 5. Demande d'autorisation

Le bourgmestre de référence joue un rôle important dans la demande d'autorisation. Il/Elle a néanmoins un rôle purement d'initiation et de coordination et ne peut jamais intervenir sur le territoire d'une autre commune, chaque bourgmestre restant responsable de la sécurité sur le territoire de sa propre commune.

Le bourgmestre de référence demande tous les avis pour les matières ne relèvent pas de sa compétence et ce, dans un délai de deux semaines après réception de la demande de l'organisateur, à savoir:

* l'autorisation d'utilisation des routes régionales du (des) gestionnaire(s) de voirie concerné(s) (cfr. art. 5 § 1. de l'AR)

* l'avis à la commission provinciale de l'aide médicale urgente compétente (cfr. art. 5 §2. de l'AR).

Il faut y joindre un parcours de la course.

L'autorisation doit être portée à la connaissance des bourgmestres concernés au plus tard dans un délai de 8 semaines précédant la course, avec copie à l'organisateur. Lorsque l'autorisation relative à l'utilisation des routes n'a pas été rendue, celle-ci est supposée être positive.

En cas d'avis positif du(des) gestionnaire(s) de voirie, le bourgmestre peut toujours refuser l'autorisation sur base de ses compétences.

L'octroi d'autorisation par le(s) bourgmestre(s) doit se faire au plus tard six semaines avant la course. Si l'organisateur n'a pas reçu d'autorisation dans ce délai, la course est supposée ne pas être autorisée.

L'autorisation doit reprendre:

- l’ autorisation de l’événement (période)
- la liste des carrefours (cfr. art. 5 §3. de l’AR) à occuper
- les éventuelles mesures de sécurité supplémentaires à prendre par l’organisateur
- les éventuelles mesures à prendre dans les zones spécifiques: zone de départ, d’arrivée, de ravitaillement, de collecte, trajet de dérivation (cfr. art. 11 de l’AR)
- les moyens médicaux à engager suite à l’avis de la commission provinciale de l’aide médicale urgente (cfr. art. 17 de l’AR).

Le bourgmestre définit, en tenant compte de la catégorisation des carrefours (cfr. art. 5 §3.), les points à occuper par les signaleurs. Par contre, il appartient au coordonnateur de sécurité de veiller à ce que ces points soient effectivement occupés à temps par un signaleur et ce, probablement au passage de la course.

La catégorisation des carrefours dépend de la situation locale et est déterminée par le bourgmestre de la commune concernée, en concertation avec la police locale.

Les carrefours de catégorie 1 doivent comprendre au moins les carrefours équipés de signaux lumineux de circulation (seuls les injonctions d’un agent qualifié prévalent sur les signaux lumineux de circulation).

En outre, un certain nombre de critères peuvent être prise en considération (de manière non exhaustive) pour catégoriser les carrefours, notamment

- la nature et la catégorie de la course (y compris l’intérêt du public)
- les autres événements prévus
- les trajets de dérivation
- le moment de passage (heure, jour ouvrable, week-end, jour d’école)
- le temps nécessaire pour rendre un carrefour libre de circulation
- le carrefours dangereux
- les carrefours à forte densité de circulation
- les carrefours avec un ou plusieurs passages
- les carrefours avant le départ officiel de la course
- les carrefours avec un important trafic de transport de marchandises
- les carrefours avec des routes agricoles
- les carrefours avec une voie sans issue.

Art. 6. Refus de la demande d’autorisation

Lorsqu’une course suit le même itinéraire qu’une autre course ou si elle débouche sur une route probablement suivie, le coordonnateur de sécurité doit prendre des mesures de sécurité particulières pour éviter d’éventuels accidents. C’est ainsi que le départ de plusieurs courses cyclistes ne devrait pas trop se rapprocher l’une de l’autre afin d’éviter que les coureurs rejoignent les derniers cyclistes de la course précédente.

Art. 7. Réunion de coordination

a. Réunion de coordination supralocale

Pour les courses en ligne, une réunion de coordination multidisciplinaire doit être organisée. Cette réunion est facultative pour les autres courses.

Le but de cette réunion est de tendre vers une politique de sécurité uniforme au niveau supralocal et de permettre aux différents acteurs concernés de prendre en interne les mesures adéquates et les dispositions nécessaires.

L’initiative pour l’organisation de la réunion de coordination supralocale revient au bourgmestre de référence. Cette réunion peut être organisée par un autre bourgmestre concerné, après consultation avec le bourgmestre de référence.

Les personnes suivantes doivent au moins être invitées à la réunion de coordination suprolocale, afin d’éxaminer l’ensemble des dispositions de sécurité:

- les bourgmestres des communes concernées
- l’organisateur et le coordonnateur de sécurité
- un représentant des différentes disciplines
- le coordonnateur de la planification d’urgence des communes concernées

En outre, les services suivants (liste non exhaustive) peuvent être invités de manière facultative :

- les sociétés de transport public
- le(s) gestionnaire(s) de voirie
- les gestionnaires du réseau ferroviaire

Le bourgmestre de référence s'assure que chaque partie connaît clairement ses responsabilités et prendra toutes les mesures organisationnelles et matérielles afin que l'évènement se déroule correctement et en sécurité. Il s'assure également que les conditions d'une éventuelle intervention rapide et efficace sont réunies.

Cette réunion doit donc non seulement permettre de concilier les mesures intercommunales et interdisciplinaires, mais également

* de prendre suffisamment en compte les possibilités d'accessibilité du parcours emprunté par la course, pour les services de secours et les riverains,

* de veiller à la mobilité de manière générale.

L'assistance peut être garantie par un repositionnement temporaire des services d'urgence.

b. Devoir d'information

La commune veille à ce que les tiers (riverains, sociétés de transport, ...) soient suffisamment informés à l'avance du passage et de l'éventuel impact de la course. Ceci peut se faire par l'envoi d'un courrier, le journal d'information communal, des panneaux (digitaux) d'information communaux ou par le placement de panneaux d'information spécifiques.

Cette diffusion d'information doit permettre aux riverains de pouvoir prendre leurs dispositions en temps utile.

c. Règlement de police et fléchage

Quelle que soit la signalisation utilisée, elle doit être apposée de manière à ne pas entraver ou représenter un danger pour les participants à la course cycliste ou les autres usagers de route. Le fléchage quant à lui, doit se faire de manière uniforme.

Si l'administration locale l'estime nécessaire, des mesures spécifiques peuvent être prises dans des règlements de police temporaires.

Au vu de l'itinéraire emprunté par la course, doit(vent) être repris dans l'(les) arrêté(s) de police communal(aux) temporaire(s):

- toutes les dispositions relatives aux mesures prises en matière de circulation (interdictions de stationnement, circulation à sens unique, etc.);

- l'heure de fermeture des rues pour le passage de la course cycliste.

Afin de ne pas entraver inutilement la circulation normale, il faut de préférence limiter au maximum la durée de cette fermeture. Il est évident que les services de secours doivent, en cas d'urgence avérée, pouvoir avoir accès aux routes fermées.

Complémentairement, le conseil communal peut adopter un règlement de police concernant l'ordre public lors des événements connexes à l'organisation d'une course cycliste. Ce règlement porte sur l'implantation d'installations temporaires de restauration et de boissons et leurs conditions d'ouverture, ou encore sur les aspects organisationnels et logistiques inhérents à l'organisation d'une course cycliste.

Si l'analyse de risques, réalisée par les cellules de sécurité, révèle qu'un plan de sécurité est nécessaire, celui-ci sera réalisé en accord avec les autorités administratives, sous la forme soit d'un plan de sécurité interne, soit même d'un PPUI.

CHAPITRE III. — DISPOSITIONS PENDANT LA COURSE CYCLISTE

Art. 11. Zone de départ, d'arrivée, de ravitaillement, de collecte, trajet de dérivation

Les zones de départ, d'arrivée, de ravitaillement, de collecte ainsi que les trajets de dérivation doivent être clairement indiqués.

L'organisateur doit prendre les mesures nécessaires afin que des personnes non autorisées n'aient pas accès à certains endroits dans la zone de départ et d'arrivée. Ceci signifie donc que seules les personnes disposant d'une accréditation à cet effet, peuvent en obtenir l'accès.

Si l'organisateur prévoit dans la zone d'arrivée un espace pour les photographes, celui-ci doit alors se trouver au moins 25 mètres derrière la ligne d'arrivée.

A hauteur des passages étroits, des routes non revêtues ou des traversées de domaines naturels et/ou protégés, un trajet de dérivation pourra être prévu. Etant donné que ceux-ci sont connus à l'avance - parce que certaines voitures ne peuvent ou ne savent par exemple pas traverser ce secteur – ces trajets de dérivation doivent aussi être repris dans l'itinéraire lors de l'introduction de la demande d'autorisation.

Si un risque de sécurité existe à hauteur de l'arrivée, les véhicules motorisés non-accrédités doivent suivre le trajet de dérivation prévu à cet effet. Ce trajet de dérivation doit être prévu, en tenant compte de la situation locale et être placé à une distance suffisante avant la ligne d'arrivée. Le coordonnateur de sécurité organise cette dérivation, en concertation avec la police.

L’organisateur est responsable du ramassage des déchets laissés par les coureurs dans la zone de ravitaillement et de collecte. Il doit dès lors attirer l’attention des participants à la course sur le fait qu’ils ne peuvent jeter consciemment leurs bidons ou autres déchets n’importe où en dehors de ces zones.

Art. 12. Signaleurs

Pour les courses en ligne, il est possible d’utiliser les mêmes signaleurs à différents endroits. Afin de combler la distance entre deux endroits, ils doivent se déplacer à l’extérieur de la caravane de la course.

Les signaleurs mobiles font partie de la caravane de la course, se déplacent exclusivement en moto et ont l’expérience et les connaissances requises. Ils sont déployés pour sécuriser des obstacles imprévus, des points dangereux ou des carrefours non occupés en cas d’absence imprévue et non planifiée d’un signaleur fixe. Pour regagner leur place à l’avant de la caravane de la course, ils empruntent de préférence des routes alternatives.

Les compétences des signaleurs sont prévues dans le code de la route.

Ils peuvent, dès l’approche du véhicule d’ouverture jusqu’au passage du véhicule de fermeture, exercer leurs compétences pour assurer la sécurité de la circulation. Si les circonstances l’exigent, ils peuvent, à la demande de la police, exercer leurs compétences de manière anticipée ou à un moment ultérieur.

Les signaleurs peuvent interrompre la circulation – ceci signifie arrêter la circulation dans la direction transversale à l’aide de l’utilisation du panneau de circulation C3 –, orienter le trafic dans une direction précise ou indiquer l’interdiction de suivre une certaine direction, et ce, afin de permettre à la course de suivre son déroulement normal.

L’intervention du signaleur est limitée dans le temps et dans l’espace.

Le fait de donner des indications relève d’une intervention permettant à régler la circulation. Par contre, le signaleur ne peut intervenir de manière répressive en cas de non-respect de son indication. Il peut toutefois faire appel aux services de police ou faire déclaration auprès de la police locale de la commune où il a été déployé.

Si une caravane publicitaire est prévue, le signaleur doit être présent lors du passage de celle-ci.

Ils ne peuvent quitter le carrefour que lorsque le véhicule de fermeture est passé pour la dernière fois. Pour les courses sur circuit fermé, ceci signifie que les signaleurs doivent rester sur place pendant toute la durée de la course.

Art. 13 & 14. Caravane de course et caravane publicitaire

L’obligation de placer un feu clignotant jaune-orange a été ajoutée pour des raisons de sécurité, pour accroître la visibilité et pour renforcer le panneau d’avertissement. Pendant al cours ce feu clignotant jaune-orange sera opérationnel.

Lors des déplacements en dehors de la course proprement dite, les signalisations de toit des véhicules d’ouverture et de fermeture doivent être couvertes.

Les participants à la caravane publicitaire doivent être informés du fait qu’ils doivent remettre les objets qu’ils distribuent en mains propre et qu’il ne peuvent pas les jeter.

Art. 15. Laissez-passer et autorisations de suivre

Une autorisation de suivre permet de se déplacer entre le véhicule d’ouverture et le véhicule de fermeture. Il s’agit de documents blancs portant une ligne colorée transversale (la couleur de la bande transversale est déterminée par la fédération cycliste concernée), signée par l’organisateur et estampillée par la commune du bourgmestre de référence. Un autocollant de couleur peut en outre être utilisé pour pouvoir distinguer les différentes acteurs.

L’estampillage des autorisations de suivre par la commune du bourgmestre de référence permet à ce dernier d’en contrôler/limiter le nombre.

Un laissez-passer permet d’accéder à une certaine zone fermée du parcours, comme par exemple les zones de ravitaillements, la zone de départ et d’arrivée, ... Il s’agit de documents jaunes signés par l’organisateur. Les véhicules qui ne disposent que d’un laissez-passer ne peuvent pas se déplacer entre le véhicule d’ouverture et le véhicule de fermeture.

Le nombre de ces autorisations de suivre et de laissez-passer est discuté en réunion de coordination multidisciplinaire et repris dans l’autorisation.

L’organisateur doit s’assurer que les laissez-passer et les autorisations de suivre ne sont pas utilisés de manière abusive. Les personnes, utilisant une copie ou un faux sont immédiatement écartées de la course et peuvent être poursuivies pénalement pour faux en écriture.

Pour un véhicule automobile, l’autorisation de suivre ou le laisserpasser doit être apposé en format A4 tandis que pour une

motocyclette, il peut être de format A5.

Art. 16. Neutralisation ou arrêt de la course

Des incidents peuvent survenir lors du déroulement de la course. Il est donc possible que le parcours autorisé par le bourgmestre, ne puisse pas être suivi partiellement ou dans son entièreté, par exemple suite à un incendie, un accident, une manifestation ou autre.

Certains faits imprévisibles peuvent en outre se produire pendant la course, comme des chutes collectives, une erreur de parcours, un changement de conditions atmosphériques, ...

Dans ces cas, les parties énumérées à l'article 16 de l'arrêté royal, prennent, de concert de préférence, la décision soit d'utiliser un itinéraire adapté, soit de neutraliser la course ou de l'arrêter définitivement.

Art. 17. Aspects médicaux

Un poste de secours dans la zone d'arrivée composé d'au moins 2 secouristes ayant un moins un certificat de secourisme, est toujours obligatoire.

Toutes les ambulances mobilisées lors d'une course cycliste, doivent répondre aux normes d'une ambulance dépêchée suite à un appel au numéro 100. Elles doivent être pourvues en personnel porteur d'un brevet de secouriste-ambulancier.

L'organisation ou le personnel de dispositif médical doit informer la centrale d'urgence 112 de chaque accident nécessitant l'intervention d'une ambulance afin d'éviter l'utilisation inutile de ressources ou, si nécessaire, de lancer un plan d'intervention médicale.

Pour les plus petites courses non suivies d'une ambulance, le suiveur doit être en mesure d'appeler l'ambulance directement ou, si nécessaire, de solliciter, via la central d'urgence 112, d'autres moyens d'aide médicale urgente (ambulances supplémentaires ou équipe MUG). Il appartient au préposé de la centrale d'urgence, sur la base de l'examen des besoins, de réguler ces ressources ou de lancer éventuellement un plan d'intervention médicale.

Art. 18. Comportement des spectateurs

Afin que la course se déroule en toute sécurité, les spectateurs doivent suivre les directives de la police et des signaleurs.

Le port de drapeaux est autorisé dans la mesure où celui-ci ne gêne pas le déroulement en toute sécurité de la course.

Art. 20. Règles de circulation incompatibles avec les comportements propres aux courses cyclistes

On entend par 'règles de circulation incompatibles avec les comportements propres aux courses cyclistes', notamment:

* le respect des panneaux de signalisation et les marques routières ;

* la place des membres de la caravane de la course et de la caravane publicitaire sur la chaussée ;

* les principes régissant le dépassement et le changement de direction, pour autant que ces manoeuvres se fassent sans mettre en danger les autres usagers de la route ;

* le respect des limitations de vitesse, tout en tenant compte des situations concrètes (présence de spectateurs, localisation, autres usagers de la route, ...).

Chaque conducteur d'un véhicule à moteur, présent dans une caravane de la course ou dans une caravane publicitaire, est soumis aux dispositions du règlement général de police de la circulation et doit se conformer aux ordres et/ou indications des services de police et/ou des personnes désignées par l'organisateur.

Les caravanes qui participent à la course, peuvent emprunter la totalité de la chaussée.

Les conducteurs de véhicules à moteur circulant entre le véhicule d'ouverture et le véhicule de fermeture, peuvent être verbalisés lorsqu'ils mettent en danger les coureurs ou les spectateurs en raison d'une vitesse inadaptée.

Le Ministre de l'Emploi, de l'Economie et des Consommateurs,
N. MUYLLE

Le Ministre de la Sécurité et de l'Intérieur,
P. DE CREM

La Ministre des Affaires sociales et de la Santé publique,
M. DE BLOCK

Le Ministre de la Mobilité,
Fr. BELLOT

Annexe

Demande d’autorisation d’une course cycliste (.docx)