

# GUIDE DE L'ORGANISATEUR





DU CHOIX DE L'ÉPREUVE À LA RÉALISATION

Quoi/Où/Quand/Qui?

Disciplines/Terrain/Calendrier/Cible?

DE L'IDÉE AU CHOIX DE L'ÉPREUVE

Équipe d'organisation

Étude logistique

Budget prévisionnel et Validation avec la collectivité ou le lieu d'accueil

Étude du terrain

Communication

Recherche de bénévoles

L'ÉVÉNEMENT

Convocation des bénévoles

Assurances

Accueil bénévoles/coureurs/arbitres

Balisages/Fléchage/Traçage

Dossiers administratifs

Restauration des bénévoles

Vérifications avant le départ

DÉPART

Focus Sécurité

Règlements FFC

Arbitrage

Focus développement durable

L'APRÈS ÉVÉNEMENT

Pendant l'épreuve

Convivialité

Débriefing

Contacts

Communication des résultats

Remerciements

Finalisations administratives

# Quoi / Où / Quand / Qui ?

Dans un premier temps, il faut choisir la discipline. *(pour voir le détail d'une discipline, cliquez sur l'icône correspondant)*

École de vélo

Route

Cyclo cross

Cyclisme Jeunesse

BMX

Piste

Cyclisme en salle

Polo vélo

Fixie

VTT

Gravel

Test chrono

## Le terrain ou le lieu

- En fonction de la discipline choisie, réflexion sur le choix du terrain :
- Bois, champ, route, stade Bmx, piste...
- Identifier les sites valorisant la commune / le Partenaire
- partage avec la commune / le partenaire pour identifier ce qu'ils souhaitent mettre en avant

## Calendrier

Se rapprocher du Comité Régional ou Départemental pour intégrer l'épreuve au sein du calendrier de la FFC.

## Les participants *(hommes et/ou femmes)*

- Jeunes
- Loisir
- compétiteurs



Dans le cadre de son activité en faveur de la jeunesse la FFC propose des animations et des rencontres appelées "écoles de vélo" qui visent à faire progresser les jeunes cyclistes dans une logique de polyvalence et de multidisciplinarité.

Les écoles de vélos sont ouvertes dès 5 ans et peuvent se mettre en place dans toutes les disciplines du cyclisme, en cherchant systématiquement (sauf en BMX) à combiner deux épreuves (le même jour ou sur un week-end).

En route les épreuves peuvent prendre la forme d'un sprint, de cyclo-cross, d'un rallye, d'une montée chrono, d'épreuves d'habiletés, de course en ligne ou d'un contre la montre par équipe En VTT les épreuves peuvent prendre la forme d'un trial, d'une descente, d'un cross-country ou d'une épreuve enduro ou même d'orientation.

En Piste les épreuves peuvent prendre la forme d'un sprint, d'une élimination, d'un contre la montre, d'une course aux points, d'un scratch, d'une course tempo ou d'un omnium En BMX l'épreuve consiste en une course de race.

Au niveau national des Trophées de France sont organisés en Route (TFJC), VTT (TFJV) et BMX (TFJBMX)

D'une manière générale l'organisateur veillera, pour ces épreuves jeunes, à conserver un climat de bienveillance et de sérénité pour les jeunes compétiteurs. Au-delà des résultats se sont surtout les progrès qu'il convient de valoriser

## ACTIVITE CADETS / MINIMES-CADETTES

La Fédération Française de Cyclisme met en place une Coupe de France Cadets des Départements réparties sur 5 zones inter-régionales. Ce circuit permet de développer l'activité de la catégorie Cadet (15-16 ans) en cyclisme traditionnel : Route, Piste et Cyclo-cross avec des sélections départementales.

La Fédération Française de Cyclisme met également l'accent sur le développement de l'activité de la catégorie Minime-Cadette (de 13 à 16 ans) en créant la Coupe de France Minimes-Cadettes dans chacune des 5 zones inter-régionales.

Cette Coupe de France Cadets des Départements s'inscrit pleinement dans la formation, la détection et la sélection des jeunes talents. Elle constitue l'entrée dans le programme d'accès au haut-niveau du Projet de Performance Fédéral en participant selon des sélections départementales.

Elle favorise donc une saine confrontation des cadets et permet ainsi aux comités départementaux de contribuer à la formation des jeunes routiers - pistards - crossmen. Véritables fils rouges de la saison pour les 15-16 ans, ces épreuves permettent aux comités départementaux de se développer et mieux orienter leurs différentes activités.

La Coupe de France Minimes-Cadettes participe également au développement de la discipline et du cyclisme féminin selon une sélection régionale, départementale et/ou par club.

La saison se clôture par une confrontation des meilleures équipes départementales Cadets et des meilleurs clubs pour les Minimes-Cadettes lors de deux finales nationales sur Route et sur Piste rassemblant des sportif(ve)s de chaque zone inter-régionale.

## TFJC

Le TFJC - Trophée de France des Jeunes Cyclistes va connaître une évolution pour l'édition 2021 avec un développement de l'esprit d'équipe sur un circuit en itinérance, permettant aux clubs labellisés « Ecole Française de Cyclisme » de participer en constituant des équipes mixtes (filles et garçons) d'au minimum 8 jeunes cyclistes âgés de 9 à 14 ans.

Le but est de créer une réelle « Fête du vélo » en rassemblant près de 500 jeunes venus de toute la France.

Les jeunes peuvent mettre en pratique leurs capacités physiques liées à l'endurance, leurs habiletés mentales avec une certaine empathie afin de créer une dynamique de groupe. Ces trois piliers sont travaillés tout au long de l'année dans leurs clubs respectifs et lors des séances en école de vélo, où le véritable savoir-faire des éducateurs de la Fédération Française de Cyclisme est nécessaire pour mettre en œuvre le plan « Savoir rouler » souhaité par le ministère de tutelle.

Cet objectif de fin de saison constitue un véritable point d'orgue où la compétition doit avant tout être perçue comme un jeu, une fête dans la continuité des situations d'apprentissage et de l'entraînement réalisé tout au long de l'année. Cet enjeu final est une mise en application des compétences et connaissances acquises dans un nouvel environnement et face à l'adversité.

## Compétition

Le cyclisme sur route propose différents types d'épreuves. De nombreuses compétitions se disputent sur une journée, sur plusieurs jours, en **circuit** ou **en ligne de ville à ville**.

Le terme course d'un jour est utilisé pour mettre en opposition ces compétitions aux **courses par étapes**, celles-ci se déroulent sur des durées pouvant aller de 2 jours à 3 semaines, tel que le Tour de France.

Il existe aussi des épreuves chronométrées, appelées **Contre la Montre**, disputées de façon individuel ou en équipe.

Les épreuves, de tout type qu'elles soient, offrent aussi des variantes quant à la nature du parcours emprunté par les coureurs. Selon les régions, les épreuves se disputent sur un parcours très plat, un parcours vallonné, d'autres en haute montagne.

La nature de la chaussée utilisée distingue aussi certaines compétitions, des classiques comme Paris-Roubaix sont notamment connues pour leurs tronçons pavés.

Le cyclisme sur route fait partie des sports olympiques dès les premiers Jeux Olympiques modernes en 1896.

## Loisir

Le Cyclisme sur route offre d'autres facettes, notamment dans le domaine du loisir avec les épreuves de masse ouvertes à toutes et à tous : Cyclosporatives, Randonnées, Ultra distance.

Le but est la découverte de territoires diversifiés, alliant sport, tourisme, découverte, convivialité.

[LIEN VERS LE GUIDE ORGANISATEUR  
CYCLOSPORTIVES](#)

## Distances et âges de participation

Quatre formats sont proposés :

- XS : de 3 à 8 km, épreuves ouvertes aux personnes âgées de 13 ans et plus dans l'année
- S : de 8 à 15 km, épreuves ouvertes aux personnes âgées de 15 ans et plus dans l'année
- M : de 15 à 20 km, épreuves ouvertes aux personnes âgées de 17 ans et plus dans l'année
- L : plus de 20 km : épreuves ouvertes aux personnes âgées de 17 ans et plus dans l'année

## Le parcours

Il doit être sûr et parfaitement signalisé et sécurisé.

## L'Arbitrage

L'arbitrage est géré par un arbitre désigné par le Comité Départemental.

## Restrictions

Dès le départ de l'épreuve, le parcours ne peut être emprunté que par les coureurs en course.

## Ordre de départ

L'ordre de départ est fixé par l'organisateur de l'épreuve, à sa convenance.

Les coureurs partent à intervalles identiques, ils peuvent être de 30 secondes ou 1 minute.

## Départ

L'organisateur détermine le type de départ, soit le coureur se tient à une barrière, soit un pied au sol, soit tenu par un teneur. L'utilisation d'une rampe de départ n'est pas obligatoire.

## Chronométrage

L'épreuve est chronométrée.

## Coureurs en course

Règlement identique à celui du Contre la Montre.

## Véhicules

Aucun véhicule suiveur n'est autorisé.

## Matériel

Utiliser un cycle uniquement mu par sa force musculaire.

Porter un casque de cyclisme rigide, jugulaire fixée et ajustée, en conformité avec les normes de sécurité en vigueur sur le territoire français.

Avoir un système de freinage pour chaque roue sur le vélo (le pignon fixe et le système de rétropédalage ne sont pas considérés comme des systèmes de freinage).

## Formule Contre La Montre par équipe

La formule par équipe est possible.

Le cyclo-cross est une discipline hivernale qui se pratique d'octobre à fin février. De nombreux coureurs sur route pratiquent cette discipline pour se préparer à la saison routière. Les circuits d'une longueur de 2,8 km environ, sont tracés sur les terrains les plus divers (routes, prairies, chemins, sous-bois, sentiers, etc...) comportant des portions obligatoirement effectuées à pied. L'alternance de difficultés et de récupérations rapides permet aux coureurs d'exprimer leurs qualités physiques et techniques.

Les obstacles artificiels, s'ils s'avèrent nécessaires, ne pourront, à aucun moment être supérieurs à 40 cm de hauteur, le but recherché étant de faire descendre les coureurs de leur vélo. Les descentes, non dangereuses, de préférence techniques, doivent pouvoir s'effectuer sur le vélo. De façon générale, les escaliers ne peuvent être empruntés qu'en montée.

Les départs et les arrivées doivent être prévus sur la route ou, à défaut, sur des portions de chemins dits « stabilisés ».

La durée de la compétition varie selon l'âge et le niveau des pratiquants (1 heure maxi pour les coureurs Élite).

La Coupe de France de Cyclo-cross, auparavant appelée « Challenge National de Cyclo-cross » créée en 1983, rassemble l'ensemble des catégories de compétiteurs pratiquant cette discipline hivernale du cyclisme sur un week-end de compétition et ce à plusieurs reprises dans la saison.

Lors de chaque week-end de Coupe de France, ce sont près de 800 coureurs représentant les catégories Cadets, Cadettes, Juniors Hommes, Juniors Femmes, Espoirs Hommes, Elite Hommes & Femmes, ainsi que Masters Hommes & Femmes, avec notamment près de 200 coureurs sur chacune des épreuves Cadets et Juniors Hommes.

Les coureurs peuvent participer soit au sein d'une sélection régionale, d'une sélection départementale, via leur club d'appartenance, ou au sein des structures labellisées spécialistes.

Les manches de Coupe de France permettent, d'octobre à décembre, de se qualifier aux Championnats de France de Cyclo-cross, championnats qui se déroulent en janvier de l'année suivante.

Cette qualification s'effectue selon le classement par points de la Coupe de France et détermine alors la place des coureurs sur la ligne de départ lors des Championnats Nationaux. Le vainqueur de la Coupe de France totalise le plus grand nombre de points et part donc favori lors du Championnat de France de sa catégorie.

La Coupe de France de Cyclo-cross est un événement phare de la Fédération Française de Cyclisme après les Championnats de France de la discipline. C'est plus de 2 000 personnes qui se déplacent sur chaque manche, venant de l'ensemble du territoire national, se logeant et se restaurant sur place le temps d'un week-end, sans oublier les quelques milliers de personnes qui se rendent sur le site de compétitions en tant que spectateurs avertis ou par simple curiosité. Les manches de Coupes de France sont réparties selon une logique géographique, en proposant une seule épreuve officielle majeure dans une même région administrative, en prenant compte de la qualité des organisations précédentes.



**XCO - Cross-Country Olympique**

Les épreuves de cross-country olympique, seule discipline du VTT représentée aux J.O., se déroulent sur un circuit de 4 à 6 km présentant une variété de terrains qui permettent aux coureurs d'exprimer leurs qualités techniques et physiques, la durée de course diffère selon les catégories, allant de 45' à 1H40.

**DHI - Descente individuelle**

La descente individuelle est une course contre-la-montre sur un profil descendant au cours de laquelle le pilote négocie une succession de passages rapides et techniques. Le temps de course est compris entre 2 et 5 minutes pour un parcours de 1,5 à 3 km.

**Trial**

Le trial consiste à franchir des zones naturelles - ou artificielles - sans avoir d'autre appui que les pneus. Le circuit regroupe un ensemble de 5 zones (1 tour) à effectuer plusieurs fois. Le passage de portes permet de marquer des points. Le classement s'établit en fonction du nombre de points marqués.

**Randonnée**

La randonnée est un loisir consistant à se déplacer en VTT sur des chemins ou des sentiers, à allure plus ou moins sportive, sans notion de classement et sans impératif de temps. La longueur et les difficultés des parcours proposés diffèrent selon le niveau et l'âge des pratiquants.

XCM - Cross-Country Marathon

XCR - Cross-Country Relais

XCS - Cross-Country par étapes

XCC - Cross-Country Short Track

XCE - Cross-Country Eliminator

DHM - Descente de Masse

Enduro

Rallye

Beach Race

Pump Track

4X (Four-Cross)

Dual Slalom

Fat Bike

Ice Bike

VTT AE

## **XCM - Cross-Country Marathon**

Les épreuves de cross-country marathon correspondent à une version longue du cross-country et se déroulent sur un parcours de 60 à 160 km. L'épreuve peut se dérouler en un seul tour ou sur plusieurs tours, avec un maximum de trois tours.

## **XCC - Cross-Country Short Track**

Les épreuves de cross-country short track correspondent à la version la plus explosive du cross-country olympique. La distance du parcours proposé ne doit pas dépasser 2 km et la durée de la course doit être comprise entre 20' et 60'.

## **XCE - Cross-Country Eliminator**

Les épreuves de cross-country eliminator se déroulent sur un parcours de 500 m à 1 km. Elles débutent par un tour chronométré individuel du circuit à l'issue duquel les 32 hommes et les 16 femmes les plus rapides se qualifient pour l'épreuve principale organisée sous la forme de manche à élimination directe.

## **XCR - Cross-Country Relais**

Le relais par équipes est une épreuve qui regroupe plusieurs catégories hommes et femmes sur une même course. Chaque équipe engage un pilote par catégorie, celui-ci doit effectuer un tour du parcours avant de passer le relais à un coéquipier dans une zone déterminée.

## **XCS - Cross-Country par étapes**

Les épreuves de cross-country par étapes sont composées de plusieurs épreuves de cross-country dont des XCP (cross-country en ligne) et des XCT (cross-country contre-la-montre) qui ne peuvent avoir lieu que dans ce cadre, elles se disputent sur trois jours minimum et neuf jours maximum.

## **DHM - Descente de Masse**

La descente de masse est une course contre-la-montre sur un profil descendant, d'une durée supérieure à celle rencontrée dans la descente individuelle (temps de course généralement supérieur à 30') et dans laquelle tous les pilotes partent en même temps.

## **Enduro**

Les épreuves d'enduro sont composées de sections chronométrées à profil descendant (spéciales) et de sections non chronométrées à réaliser dans un temps imparti (liaisons). Le classement est effectué sur la base du cumul des temps mis par chaque coureur à parcourir l'ensemble des spéciales.

## **Rallye**

Les épreuves de rallye sont identiques à celles de l'enduro mais sans l'obligation d'avoir des spéciales à profil descendant, ce qui les rend plus faciles à organiser dans les régions de plaine. Le classement reste effectué sur la base du cumul des temps mis par chaque coureur à parcourir l'ensemble des spéciales.

## **Beach Race**

Le Beach Race est une discipline où l'on pratique le VTT sur la plage, les coureurs tournent sur un circuit tracé sur le sable, à parcourir plusieurs fois pour une distance totale allant jusqu'à 50 km. Le départ est organisé en mass-start (tous les pilotes partent en même temps).

## **Pump Track**

Le Pump Track consiste à parcourir le plus rapidement possible une piste composée de bosses et virages serrés en « pompant » avec les bras et les jambes pour accélérer. Les concurrents s'affrontent 2 par 2 avec une première phase de qualification et une seconde phase avec le tour final.

## **4X (Four-Cross)**

Le 4X ou four-cross est une épreuve chronométrée qui se pratique sur un parcours relativement court à profil descendant. Les compétitions commencent par un tour de qualification individuel. S'enchaînent ensuite les manches à élimination directe, les concurrents s'affrontant 4 par 4 jusqu'à la finale.

## Dual Slalom

Le dual slalom est comparable au 4X mais les manches à élimination directe se disputent par groupe de deux coureurs qui s'affrontent sur deux parcours parallèles identiques en évoluant alternativement sur l'un puis l'autre des parcours, il faut s'imposer deux fois pour passer au tour suivant.

## Fat Bike

Un fatbike ou fat-tire bike (littéralement « vélo à gros pneus ») est un VTT équipé de pneus très larges qui permettent d'avoir une adhérence très appréciable sur des terrains difficiles. Les épreuves de fatbike sont principalement organisées sur la neige, plusieurs formats sont possibles.

## Ice Bike

Les épreuves d'Ice Bike sont organisées sur des patinoires selon plusieurs formats. Le plus souvent, elles s'organisent sous la forme d'une phase de qualification (tour chronométré) suivi d'une phase finale à élimination directe dans laquelle les concurrents s'affrontent par poules (2, 4 ou 6 coureurs).

## VTT AE

La plupart des disciplines du VTT se déclinent avec des vélos à assistance électrique.



**RACE**

Le BMX Race est une course entre huit concurrents qui doivent parcourir une piste de 300 à 400 m. Cette piste a la particularité d'être parsemée de bosses qui, soit se sautent, soit s'enroulent par cabrage du vélo sur la roue arrière.

Les épreuves de BMX se déroulent sur une piste BMX existante qui doit impérativement avoir été classée à minima au niveau 2 par un référent technique. Il est également possible de faire une épreuve sur une piste BMX éphémère comme dans le cadre d'une épreuve Indoor.

Les catégories d'âge des pilotes participant se feront en adéquation avec la réglementation fédérale en vigueur. Le déroulé de la compétition se fera sous forme de phases éliminatoires conformément à la réglementation fédérale en vigueur.

Le Président de Jury désigné pour l'épreuve veillera à la bonne installation des infrastructures (pré-grille, secrétariat, affichages des races) ainsi qu'à la bonne conformité réglementaire de l'évènement. En outre, il réalisera également le timing de compétitions en fonction du nombre de participants. Il est important d'estimer la participation en amont afin de planifier l'épreuve sur une ou deux journées.

**BMX FREESTYLE PARK ET BMX FREESTYLE FLATLAND**

Le freestyle consiste à réaliser des figures et des sauts, au sol, sur des obstacles ou sur une rampe. Les riders sont jugés sur les figures effectuées (difficulté, originalité et style).

Pour le BMX Park, Il s'agit de réaliser un enchaînement de figures sur différents modules (plans inclinés, murs, plateformes, etc.). Il se pratique dans des « skateparks ».

Pour le Flatland, le rider effectue un enchaînement de figures, exclusivement sur un sol plat, souvent en équilibre sur une seule roue. Spécialité artistique, le flat peut être comparé au « hip-hop » ou au « breakdance ».



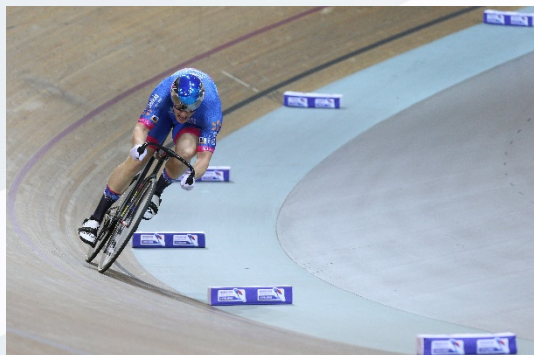
Les épreuves pistes sont réparties dans 4 familles

Courses de vitesse

Course d'endurance

Course combinée

Demi-fond



## **Vitesse Individuelle (au programme olympique)**

Des contre-la-montre qualificatifs sur 200 m sont suivis de duels éliminatoires sur trois tours qui permettent de sélectionner les deux meilleurs coureurs qui s'affronteront en finale.

## **Vitesse par Equipes (au programme olympique)**

Cette spécialité se dispute par équipes de trois coureurs sur trois tours de piste. Deux équipes prennent le départ en deux points opposés de la piste. Chaque coureur effectue un tour en tête avant de s'écarter. Le dernier coureur en course pour chaque équipe sprinte jusqu'à la ligne d'arrivée. Le temps de l'équipe est établi lorsque celui-ci la franchit.

## **Kilomètre ou 500 mètres (au programme olympique)**

Cette épreuve est courue sous la forme d'un contre-la-montre individuel avec départ arrêté. Le coureur réalisant le meilleur temps est déclaré vainqueur.

## **Keirin (au programme olympique)**

Les coureurs suivent un meneur à vélomoteur sur une distance de 750 m avant de s'affronter dans un sprint de trois tours. Le vélomoteur accélère progressivement puis quitte la piste pour permettre aux coureurs de sprinter.

## **Poursuite individuelle**

2 coureurs partent de deux points opposés de la piste et se disputent la victoire sur une distance définie. Le vainqueur est celui qui rejoint son adversaire ou enregistre le meilleur temps.

## **Poursuite par Equipes (au programme olympique)**

Deux équipes de 4 coureurs partent de deux points opposés de la piste et se disputent la victoire sur une distance définie. L'équipe gagnante est celle qui rejoint son adversaire ou enregistre le meilleur temps. Le temps est pris sur le 3<sup>ème</sup> coureur.

## **Course aux Points**

Il s'agit d'une course avec départ en peloton. Les coureurs peuvent récolter des points lors de sprints (un tous les 10 tours sur une piste de 250 m) et en prenant un tour au reste du peloton (+ 20 points). Le résultat final est déterminé en fonction du nombre de points gagnés. Les points attribués lors du dernier sprint lorsque la distance totale a été parcourue sont doublés (10, 6, 4 et 2 points).

## **Scratch**

Il s'agit d'une course individuelle avec départ groupé courue sur une distance définie. Le premier tour est neutralisé.

## **Elimination**

Il s'agit d'une course individuelle avec départ groupé. La course à l'élimination est une épreuve dans laquelle le dernier coureur de chaque sprint intermédiaire est éliminé. Il est disputé un sprint chaque deuxième tour sur les pistes de moins de 333,33 mètres.

## **Course Tempo**

La Course Tempo est intégrée dans le programme de l'Omnium. Ses règles sont similaires à celles de la course aux points. Après les quatre premiers tours, des sprints intermédiaires sont disputés tous les tours. Le coureur en tête à chaque sprint obtient un point. Les coureurs gagnent également 20 points lorsqu'ils prennent un tour au peloton principal, tandis que ceux qui sont rattrapés par ce dernier perdent 20 points.

## **L'Américaine (au programme olympique)**

Des équipes de 2 coureurs prennent le départ de cette course de relais se disputant avec des sprints intermédiaires (tous les 10 tours). Pendant qu'un coureur est en course, l'autre tourne à vitesse réduite pour récupérer, avant que son coéquipier ne lui passe le relais en le propulsant de la main. Le classement est établi en fonction des points gagnés. Comme dans la course aux points, toute équipe prenant un tour au peloton principal récolte 20 points, tandis que celles qui perdent un tour sur le peloton voient leur capital réduit de 20 points. Les points attribués lors du dernier sprint lorsque la distance totale a été parcourue sont doublés (10, 6, 4 et 2 points).



## **Omnium (au programme olympique)**

L'Omnium est composé de 4 courses en peloton se déroulant sur un jour : scratch, course tempo, élimination et course aux points. Des points sont attribués selon le rang dans chaque course et un classement général est généré à la fin des 4 épreuves. Les points gagnés dans la dernière Course aux Points sont ajoutés directement au classement intermédiaire.

### **Scratch**

Il s'agit d'une course individuelle avec départ groupé courue sur une distance définie. Le premier tour est neutralisé.

### **Course Tempo**

La Course Tempo est intégrée dans le programme de l'Omnium. Ses règles sont similaires à celles de la course aux points. Après les quatre premiers tours, des sprints intermédiaires sont disputés tous les tours. Le coureur en tête à chaque sprint obtient un point. Les coureurs gagnent également 20 points lorsqu'ils prennent un tour au peloton principal, tandis que ceux qui sont rattrapés par ce dernier perdent 20 points.

### **Elimination**

Il s'agit d'une course individuelle avec départ groupé. La course à l'élimination est une épreuve dans laquelle le dernier coureur de chaque sprint intermédiaire est éliminé. Il est disputé un sprint chaque deuxième tour sur les pistes de moins de 333,33 mètres.

### **Course aux Points**

Il s'agit d'une course avec départ en peloton. Les coureurs peuvent récolter des points lors de sprints (un tous les 10 tours sur une piste de 250 m) et en prenant un tour au reste du peloton (+ 20 points). Le résultat final est déterminé en fonction du nombre de points gagnés. Les points attribués lors du dernier sprint lorsque la distance totale a été parcourue sont doublés (10, 6, 4 et 2 points).

Le demi-fond est une course dans laquelle chaque coureur roule derrière un entraîneur à motocyclette.  
Les épreuves de demi-fond peuvent se dérouler soit sur une durée déterminée (1 heure), soit sur une distance fixe.

Le polo à bicyclette a été inventé en Irlande en 1891.

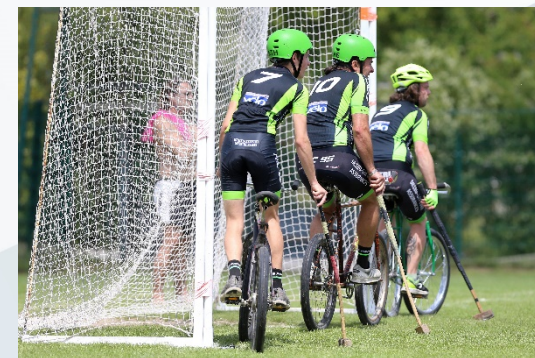
En 1908, le polo-vélo fut le premier sport de démonstration aux Jeux Olympiques de Londres. Cette discipline est reconnue par l'Union-Cycliste-Internationale depuis 2001.

Le polo-vélo se pratique au cours d'un match de deux fois trente minutes.

Deux équipes de cinq joueurs s'affrontent sur un terrain similaire à un terrain de football ou de rugby.

Les joueurs équipés d'un vélo et munis d'un maillet tentent de marquer un maximum de buts à leur adversaire.

Le joueur porteur du ballon ne doit pas poser pied à terre. Les règles du jeu sont définies par la Fédération Française de Cyclisme.



### **Cyclisme Artistique**

A l'instar du BMX freestyle, du half pipe en ski ou surf des neiges, du patinage artistique ou de la gymnastique artistique, les compétiteurs (aussi bien hommes que femmes, en individuel ou par équipe de deux, quatre ou six rouleurs) présentent un programme de figures artistiques sur un vélo dédié à cette pratique durant 5 minutes accompagné de musique. Un jury note la qualité des figures.

Les premiers Championnats du Monde officiels de cyclisme artistique se sont déroulés en 1956. Ce sport est pratiqué au plus haut niveau par des pays comme l'Allemagne, l'Autriche, la Suisse, l'Italie, la République Tchèque, la Slovaquie, la Hongrie, l'Ukraine, la Belgique, les Pays-Bas, la Grèce, l'Espagne, le Portugal, la Turquie, Macao, le Japon, Hong Kong, la Malaisie, les Etats-Unis et, bien sûr, la France.

### **Cycle Balle**

C'est un jeu consistant à expédier une balle de 550 grammes et 17-18 cm de diamètre en se servant des roues du vélo dans un but de 2 m X 2 m sur un terrain de 14 m de long sur 11 m de large.

L'équipe est composée de deux joueurs qui doivent s'ingénier à trouver des combinaisons de jeu pouvant obliger l'adversaire à commettre des erreurs de défense.

Chacun d'eux peut être attaquant ou défenseur.

La balle est frappée avec la roue avant ou arrière ( les coups de tête sont autorisés).

Pendant toute la durée du jeu, les joueurs doivent garder les deux pieds sur les pédales. Sinon il devient en situation de hors jeu.

La difficulté réside aussi dans le fait que chaque joueur, malgré les contacts et les bousculades, doit constamment conserver les pieds sur les pédales pour que son action soit reconnue comme valable.

Pour devenir un bon joueur, il est nécessaire de travailler une multitude de gestes techniques sur la bicyclette. Si l'ensemble des exercices est bien conçu, la totalité des muscles sont sollicités et permet de faire du joueur un athlète complet

### **Polo vélo en salle**

A ne pas confondre avec le polo-vélo sur herbe ou le bike polo sur bitume, le polo-vélo en salle est un sport où, comme en cycle-balle, deux équipes (masculines ou féminines) de deux joueurs (à la fois gardiens et joueurs de champ) s'affrontent au cours d'un match de 2 X 5 à 7 minutes selon la catégorie d'âge sur un terrain couvert de 11 m de large sur 14 m de long.

Ils frappent la balle (d'environ 200 g et 10 cm de diamètre, faite de tissus et remplie de crin de cheval) exclusivement à l'aide d'un maillet d'un mètre de haut maximum sur un vélo dédié à ce sport ou au cycle-balle.

Comme en handball ou football, il s'agit de placer le ballon dans le but de 2 m de large sur 2 m de haut de l'équipe adverse.

Les fautes peuvent être sanctionnées par des coups francs et des pénalités.

Ce sport est essentiellement pratiqué en Allemagne, mais aussi en France.

Le « Gravel » désigne à la fois une pratique cycliste et le vélo utilisé pour celle-ci. L'engin « Gravel Bike » (issu de l'anglicisme) est une déclinaison mixte entre le vélo de route et celui de cyclocross. Il s'utilise aussi bien sur des routes goudronnées que sur des voies sans revêtement, caillouteuses ou des chemins.

La « Rando-Gravel » est une épreuve de masse et d'endurance à caractère non compétitif qui se déroule sur routes et/ou chemins ouverts à la circulation publique.

Le parcours support présente un ensemble de caractéristiques alliant des qualités techniques (adresse, pilotage, équilibre) et d'endurance (distance, dénivelé, durée.). La Rando-Gravel peut être ouverte aux vélos à assistance électrique.

Le fixie est un vélo sans vitesse, avec un pignon fixe sur la roue arrière. Le cycliste doit pédaler en permanence.

Les compétitions se déroulent d'une manière générale sous la forme de critériums. L'effort est différent de la pratique avec un vélo traditionnel. Les concurrents sont généralement des spécialistes de la discipline.

Cette discipline est spectaculaire, les cyclistes devant avoir une maîtrise parfaite de leur vélo sans frein, avec des vitesses parfois élevées.

# BUDGET PRÉVISIONNEL

Le budget prévisionnel doit prévoir toutes les lignes de dépenses et de recettes de la manifestation.

Les budgets prévisionnels seront différents d'une épreuve à l'autre, mais des grandes lignes peuvent être définies.

## DEPENSES

Récompenses (Prix coureurs, prix spéciaux, Classements annexes, Challenges, Primes, Lots, maillots, écharpes, Coupes, Fleurs)

Communication (Programmes, affiches, flyers, Sites spécialisés dans le Cyclisme, Presse écrite, radio, tv, réseaux sociaux...)

Prestataires (Speaker, Sonorisation, Podium, Secouristes, Ambulance, Médecin, Informatique, Chronométrage, Radio interne, Forces de l'Ordre, Sécurité Privée, infrastructures, ...)

Organisation générale (Hébergement, Restauration, buvette, pot final...)

Frais déplacements (équipes, coureurs)

Droits d'organisation et assurances

Arbitrage

Assurances complémentaires

Frais postaux + Divers

Pour les épreuves sur route, prévoir également : Motos sécurité, Motos ou voitures course, Voiture et motos dépannage neutres

Pour les épreuves en sites privés (piste, stade, ...), prévoir également : Location de salle, de site ...

## RECETTES

Subventions (Conseil Régional, Conseil Départemental, Communautés de Communes, Communes, Comités des fêtes...)  
Partenaires privés & Recettes publicitaires

Dons - mises à disposition

Vente Programme

Tombola - Quête

Buvette - casse croute

Merchandising

Location d'emplacements

Parking camping-car (ou autre...)

Il est important dans le budget de valoriser les dons en nature des partenaires (*prêt de véhicules, salles, diverses prestations offertes...*) et le temps bénévoles. Des éléments doivent être intégrés en pied de budget.

## MECENAT

Voir le point spécifique sur le mécénat

MECENAT

EXEMPLE DE BUDGET



Ci-dessous un modèle de budget prévisionnel d'une épreuve cadets

Les budgets prévisionnels sont variables d'une discipline à une autre, également en fonction du niveau de l'épreuve.

Nous vous conseillons de vous rapprocher soit de votre comité régional pour tout complément ou assistance sur le sujet.

		DEPENSES	RECETTES
		en euros	en euros
	<b>1 PROMOTION - ANIMATION</b>		
1a	Affiches		
1b	Plaquettes de présentation		
1c	Frais de speaker	100,00	
1d	Frais de podium	club	
	<b>2 ORGANISATION</b>		
2a	Frais de gendarmerie		
2b	Frais des cibistes et signaleurs	comité animation	
2c	Frais de Motos Sécurité	club	
2d	Ambulance		
2e	Frais d'Arbitrage	70,00	
2f	Hébergement - déplacements des équipes		
2g	Carburant véhicules de l'organisation		
2h	Radio - dépannage course - photofinish - moto info		
2i	Frais de restauration / Vin d'Honneur	Municipalité	
2j	Frais de médecin / Secouristes	200,00	
	<b>3 RECOMPENSES</b>		
3a	Assurances + Droits FFC + Prix versés aux coureurs	240,00	
3b	Primes pour les classements intermédiaires	824,00	
3c	Engagements	257,50	40,00
3d	Coupes - lots et fleurs	100,00	
	<b>4 DIVERS</b>		
4a	Frais de correspondance + photocopies		
4b	Assurances complémentaires bénévoles - Véhicules		
	<b>5 SUBVENTIONS</b>		
5a	Conseil Départemental		
5b	Conseil Régional		
5c	Communauté communes ou communauté d'agglomérations		
5d	Mairie		
5d	Comité Animation		1751,50
	<b>6 SPONSORING</b>		
6a	Sponsors		
6b	Dons en nature		
6c	Valorisation bénévolat		
6d	Mise à disposition de véhicules		
	<b>7 RESULTAT</b>		
<b>TOTAL</b>		1791,50	1791,50





## MECENAT OU SPONSORING ?

Dépenses de sponsoring et mécénat se doivent d'être correctement qualifiées par l'entreprise. Cette qualification engendre, en effet, d'importantes conséquences au niveau fiscal tant en matière d'imposition des bénéfices que de TVA. La grande différence entre sponsoring et mécénat tient à l'existence ou non **d'une contrepartie** en faveur de l'entreprise. Dans le cadre d'une dépense de sponsoring (autrement appelée « parrainage »), l'entreprise octroie un soutien matériel ou financier à un bénéficiaire dans l'objectif de promouvoir son image. Le versement réalisé par l'entreprise correspond à la rémunération de la **prestation rendue par le bénéficiaire**.

A l'inverse, dans le cadre du mécénat, l'entreprise apporte un soutien **sans contrepartie** directe à un bénéficiaire chargé d'une mission d'intérêt général. Le don est **octroyé en nature, en numéraire ou encore sous forme de compétence**. Des difficultés peuvent se présenter dans l'hypothèse où l'entreprise reçoit une faible contrepartie dans le cadre d'une dépense qualifiée de mécénat. Lorsque la contrepartie est symbolique, **une tolérance de l'administration** permet de ne pas qualifier l'opération en dépense de sponsoring.

<https://www.culture.gouv.fr/Sites-thematiques/Mecenat/Qu-est-ce-que-le-mecenat>

# ÉQUIPE D'ORGANISATION

L'organisation d'une épreuve cycliste nécessite du temps et différentes compétences.

Ainsi, il est important que le responsable de l'organisation s'entoure de personnes avec des profils et des affinités diverses, permettant de constituer une équipe d'organisation.

Pour ce faire, il convient au préalable d'identifier les différentes tâches à accomplir et de les répartir par grande famille ou thème d'organisation.

- *Sportif*
- *Bénévoles*
- *Sécurité et secours*
- *Logistique*
- *Circuit, ligne de départ, ligne d'arrivée...*
- *Restauration (staff, bénévoles, VIP, spectateurs...)*
- *Administratif, Budget*
- *Communication, Partenariats, Marketing, Commercialisation, TV...*
- ....

La liste ci-dessus n'est pas exhaustive et devra être adaptée selon la discipline, l'épreuve et la configuration du site et le niveau de l'épreuve.

Une fois l'équipe d'organisation constituée, il est conseillé de convenir d'un planning de rencontres entre les membres.

Cela permettra à chacun de présenter l'avancement de ses différentes missions, d'avoir une vue globale sur l'organisation et de réagir collectivement si des difficultés étaient identifiées.

C'est aussi l'occasion de partager un bon moment et de forger les liens qui feront la réussite de l'épreuve.

A l'issue de l'épreuve, il est également important de prévoir un temps d'échange et de partage qui permettra de tirer un bilan de ce qui a marché et de ce qui pourrait être amélioré sur l'épreuve suivante.

# ÉTUDE DU TERRAIN

## LA SECURITE DES PARTICIPANTS DEVRA ETRE PRISE EN COMPTE POUR LE CHOIX DES SITES ET PARCOURS

### S'assurer que l'on pourra organiser sur le site prévu

- Prise en compte des contraintes environnementales (Office National des Forêts, Natura 2000, ...),
- Prise en compte des éventuelles restrictions de circulation pour accéder au site,

#### S'il y a utilisation d'un site privé

- Rencontre avec le propriétaire du site

#### S'il y a utilisation de la voie publique

- Rencontre avec les représentants des communes concernées (maire, adjoint aux sports, ...),
- Demande d'autorisation de passage auprès des collectivités (mairies, Conseil Départemental, ...),

#### S'il y a passage sur des terrains privés

- Consultation du cadastre afin d'identifier les éventuels propriétaires privés,
- demande d'autorisation de passage auprès des propriétaires privés,

...

### Préparer le circuit / parcours / piste

- Étude du circuit / parcours (ex vtt : pierriers, passages de troncs, passerelles, ex cyclo cross : planches, escaliers montants ...),
- Étude des aménagements urbains (ralentisseurs, rond point, rétrécissements, etc)
- Débroussaillage du circuit (attention aux risques de crevaison avec les déchets verts),
- Sollicitation de l'avis d'un technicien dûment habilité pour valider le circuit, (*Comité Régional ou Comité Départemental*)
- Détermination des points stratégiques (départ, arrivée, podium, pointages intermédiaires, ...),
- Détermination du nombre de bénévoles nécessaires à l'organisation,
- Prise de contact avec les organismes concernés par les secours (croix rouge, pompiers, ...),
- Établissement des contrats ou conventions nécessaires,
- Détermination des postes de secours à mettre en place (site, circuit, ...),
- Réalisation d'un plan détaillé du circuit avec l'emplacement des différents postes,



# ÉTUDE LOGISTIQUE

Tous les points cités ci-dessous ne concernent pas forcément toutes les disciplines. Pour plus de détail, cliquez sur le bouton à côté de l'item.

## 1 - Prévoir les infrastructures nécessaires

[VOIR LE DETAIL](#)

## 2 - Prévoir la mise en place du circuit, parcours

[VOIR LE DETAIL](#)

## 3 - Prévoir un local pour le contrôle médical

[VOIR LE DETAIL](#)

## 4 - Prévoir la signalétique à mettre en place

[VOIR LE DETAIL](#)

## 5 - Prévoir le fonctionnement de la permanence

[VOIR LE DETAIL](#)

## 6 - Prévoir la gestion des bénévoles

[VOIR LE DETAIL](#)

## 7 - Prévoir l'accueil des arbitres

[VOIR LE DETAIL](#)

## 8 - Prévoir la communication

[VOIR LE DETAIL](#)

## 9 - Prévoir les moyens de déplacement

[VOIR LE DETAIL](#)



## Prévoir les infrastructures nécessaires

- Parkings (officiels, teams, coureurs, public, bénévoles ...),
- Espace VIP pour les partenaires,
- Espace teams pour les équipes constituées,
- Podium pour l'animateur et les arbitres avec tables et chaises,
- Local pour l'informatique avec tables et chaises (salle, préfabriqué, avec alimentation électrique indépendante et accès internet),
- Mise à disposition du matériel selon les cas (ordinateur, imprimante, papier, encre, ...),
- Sonorisation (podium, ligne départ, ligne d'arrivée, chambre d'appel, pré-grille ...),
- Buvette et stands de restauration (mise en place, approvisionnement, ...),
- Disponibilité de l'électricité avec suffisamment de puissance (friteuses, nettoyeurs haute pression...), si nécessaire, groupe électrogène avec une réserve de carburant suffisante,
- Sanitaires disponibles en nombre suffisant,
- Poubelles et affichage des consignes associées (tri sélectif),
- Postes de lavage (nettoyeurs haute pression, eau à disposition, ...),
- Podium pour la remise des prix et récompenses associées (coupes, trophées, fleurs, ...),
- Organisation des espaces équipes (parkings, parcs pilotes, parcs coureurs, centre piste)
- ...

## Prévoir la mise en place du circuit, du terrain \*

- Balisage, fléchage, traçage du circuit (fléchage, marquage au sol, rubalise, ...),
- Respect de l'environnement (pas d'agrafes dans les arbres, pas de peinture permanente, ...),
- Mise en place de barrières, rubalise... où cela est nécessaire,
- Signalisation non permanente des zones dangereuses (fléchage, marquage au sol, ...),
- Mise en place des tapis de protection ou autres protections (rochers, arbres, terre-pleins...),
- Mise en place de grillage sur les ponts en bois pour éviter les glissades (pour le VTT et le cyclo-cross),
- Mise en place de la zone d'assistance technique (pour le VTT et le cyclo-cross),
- Détermination de la position des bénévoles sur le circuit (pointage, sécurité, respect du parcours, passages spectateurs, signaleurs...),
- Détermination de l'emplacement des postes de secours (site, circuit, ...),
- Détermination et matérialisation de la zone de départ (couloirs, lignes, ...),
- Panneau d'affichage pour l'emplacement des coureurs sur les lignes de départ\*,
- Matérialisation de la ligne d'arrivée\*,
- Mise en place du barriérage avant et après la ligne d'arrivée\*,
- Mise en place des supports publicitaires des partenaires (banderoles, ...),
- ...

\* Selon les disciplines

## Prévoir un local pour le contrôle médical

- Contrôle de la conformité du local dédié au contrôle médical,
- Détermination de l'emplacement dédié à l'affichage des coureurs contrôlés,
- Fléchage de l'accès au local dédié au contrôle médical depuis la ligne d'arrivée,
- Mise à disposition de bouteilles d'eau cachetées en nombre suffisant,
- ...

## Prévoir la signalétique à mettre en place

- Signalétique hors site
  - Fléchage des voies d'accès menant au site (routes principales, carrefours, ...),
  - ...
- Signalétique sur site (fléchage et signalisation)
  - Parkings (officiels, teams, coureurs, public, ...),
  - Restauration,
  - Infrastructures mises en place (permanence, local dédié aux arbitres, ...),
  - Toilettes,
  - Anti dopage,
  - ...



## Prévoir le fonctionnement de la permanence

- Fléchage de l'accès à la permanence,
- Affichage des informations course (horaires, liste des coureurs ou pilotes, plan du circuit, nombre de tours, ...),
- Accueil des coureurs (optimisation de la répartition des comptoirs d'accueil, ...),
- Mise à disposition des plaques de cadre, des dossards, plaques coureurs, transpondeurs \*...
- Mise en place des feuilles d'émargement avec stylos disponibles,
- Gestion des engagements sur place (monnaie, licence à la journée, ...),
- Affichage des classements,
- ...

\* Selon les disciplines et/ou le choix fait par l'organisateur

## Prévoir la gestion des bénévoles

- Répartition des tâches, et créer éventuellement une fiche « mission » par bénévole,
- Prévoir les horaires de convocation en fonction des missions
- Mise à disposition des moyens d'identification requis (gilets de haute visibilité, chasubles, ...),
- Mise à disposition des moyens techniques requis selon les missions (sifflets, feuilles de pointage, panneaux K10 ...),
- Mise à disposition, si possible, de moyens de communication (radios...),
- Remise du plan détaillé du circuit avec l'emplacement des différents postes,
- Remise d'une liste de toutes les personnes impliquées dans l'organisation avec numéros de téléphones portables, et numéros d'urgence
- Gestion des paniers - repas dédiés aux bénévoles,
- ...

## Prévoir l'accueil des arbitres

- Salle réservée aux représentants du corps arbitral,
- Mise à disposition des moyens techniques requis (systèmes radios, vidéo, ...),
- ...

## Prévoir la communication

- Préparer des supports de communication présentant l'épreuve avec le nom des partenaires,
- Prévoir d'informer la presse locale et d'inviter ses représentants le jour de l'épreuve,
- Prévoir la communication sur les réseaux sociaux
- ...

## Prévoir les moyens de déplacement *(si nécessaire et selon la discipline)*

- Véhicules à mettre à la disposition de l'organisation,
- Véhicules à mettre à la disposition des arbitres,
- ouverture, fermeture du circuit, selon les disciplines : motos trial, voiture...
- Pour les épreuves de VTT, cyclo-cross *(selon la configuration du circuit)* : quads ou 4x4 pour pouvoir se rendre rapidement sur n'importe quel point du circuit,
- ...

# RECHERCHE DE BÉNÉVOLES

Il est important dans la recherche de bénévoles, de s'appuyer sur les ressources locales et d'obtenir l'appui de la municipalité.

Des idées de ressources locales :

- Comité des fêtes
- Autres associations
- Associations cyclistes environnantes
- Associations cyclo environnantes

Avant la recherche de bénévoles il faut identifier les besoins sur les différents postes et les qualités requises pour les bénévoles, chaque responsable formera une équipe de bénévoles et répartira les différentes tâches.

## **Signaleurs (épreuves sur la voie publique)**

- Un responsable pour la recherche des signaleurs qui gèrera également leur mise en place.

VOIR LE DETAIL

## **Signaleurs VTT, pointeurs (VTT)**

- Un responsable pour la recherche des jalonneurs qui gèrera également leur mise en place.

VOIR LE DETAIL

## **Logistique**

- Un responsable pour la recherche des bénévoles

VOIR LE DETAIL

## **Secrétariat**

- Un responsable pour la recherche des bénévoles (*ici on parlera du secrétariat d'une manière générale et le secrétariat au podium pour l'échange avec les arbitres*)

VOIR LE DETAIL

## **Autres familles en fonction de la manifestation**

- Un responsable pour la recherche des bénévoles

VOIR LE DETAIL

## **Chauffeurs & motards**

- Un responsable pour la recherche des bénévoles

VOIR LE DETAIL

Nota : en terme d'assurance, une assurance complémentaire pourra être souscrite pour assurer les bénévoles. Se rapporter à la [rubrique assurance](#).

**Cette section ne concerne que les épreuves se déroulant sur la voie publique.**

La notion de **signaleur** est définie par le code de la route et le code du sport (articles R. 411-31 du code de la route et A. 331-37 à A. 331-42 du code du sport). La notion est également précisée dans l'Instruction interministérielle du 13 mars 2018 portant simplification réglementaire de l'organisation des épreuves sportives et clarification des conditions d'indemnisation des services d'ordre (§4).

## Rôle

« Les signaleurs facilitent ainsi le déroulement des épreuves, dans le cadre de la priorité de passage et de l'usage exclusif temporaire de la chaussée. Ils peuvent être fixes ou mobiles.

Le recours aux signaleurs mobiles, notamment à motocyclette, a vocation à se développer, en particulier lors des manifestations sportives dont l'itinéraire est particulièrement long.

Les signaleurs mobiles peuvent ainsi couvrir progressivement le parcours, au fur et à mesure de l'avancée des coureurs et en anticipant leurs passages (c'est notamment le cas pour les courses cyclistes en ligne ou par étapes).

Dans le cas de ces épreuves en ligne ou par étapes, outre les signaleurs mobiles à motocyclette, les signaleurs fixes pourront être véhiculés d'un point à l'autre, après le passage des participants, dans des conditions qui permettront d'assurer, sans discontinuité, la sécurité sur l'ensemble du parcours.

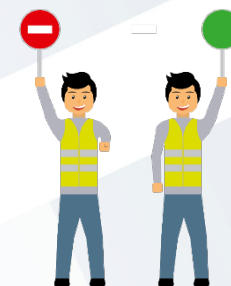
Une formation minimale aux fonctions qu'ils sont appelés à remplir, au profit des signaleurs les moins expérimentés, pourra être envisagée par les fédérations sportives délégataires, voire les organisateurs. »

## Nombre

« Il appartient à l'organisateur d'indiquer le nombre de signaleurs nécessaires au bon déroulement de la manifestation sportive. »

## Condition d'agrément

« Le code de la route fait ainsi obligation aux signaleurs d'être majeurs et titulaires du permis de conduire. »



LES MISSIONS

ÉVALUER LE NOMBRE

LES CONSIGNES

RAPPORT D'INCIDENT

Il est indispensable de prévoir un responsable des signaleurs, pour la recherche et la gestion.

## **Une fois le parcours déterminé, faire le tour du parcours afin de dénombrer le nombre nécessaire de signaleurs**

Si présence de carrefour important, prévoir plusieurs signaleurs.

### **Rechercher et contacter les signaleurs au moins 1 mois avant l'épreuve.**

La liste complète des signaleurs devra être transmise à la Mairie ou la Préfecture selon le type d'épreuve au moins 3 semaines avant la manifestation, comme indiqué dans le dossier administratif.

Pour établir la liste des signaleurs il faut recueillir : Nom – Prénom – Adresse – N° permis de conduire – date et lieu de naissance

### **Envoyer la convocation au moins 1 semaine avant épreuve**

Sur la convocation il faudra mentionner l'heure et le lieu de rendez-vous pour le briefing et pour la mise en place.

En cas de repas, prévoir repas simple sans alcool pour tous les bénévoles en mentionnant l'heure et le lieu du repas.

### **Briefing 2 heures environ avant le début de l'épreuve (où les jours précédents l'épreuve selon le type d'épreuve)**

Donner un plan de la course ou du parcours à chaque signaleur avec copie de l'arrêté municipal ou du Conseil Départemental (circulation et stationnement) relatif au carrefour qui sera tenu par le signaleur

Rappeler aux signaleurs leur positionnement exact sur le parcours.

Bien expliquer le sens de la course et les directives : Comportement, positionnement, ne pas laisser passer une voiture à l'approche des coureurs, etc...).

Remettre une fiche « Bénévole » (avec les numéros de téléphones importants) et une fiche incident à chacun ([voir modèle](#)).

Transmettre aux signaleurs l'équipement : Panneau K10, Veste ou gilet de haut visibilité marqué « sécurité », à défaut, le gilet de haute visibilité que chaque signaleur possède dans sa voiture, un sifflet si l'organisateur en possède.

En fonction de la météo, il sera important de prévoir de l'eau à distribuer, ou boisson chaude

### **Mise en place**

A l'issue de la réunion, faire mettre en place tous les signaleurs au moins un quart d'heure avant le passage de la course, au plus une demi- heure avant le passage de la course. Sur un circuit, le responsable devra s'assurer que tout est conforme aux arrêtés avant le départ de la course. Sur une course en ligne le responsable se situe au moins 15 minutes devant la course.

### **Levée des signaleurs**

Les signaleurs doivent rester en place jusqu'au passage du véhicule fin de course qui indiquera à chacun la fin de l'épreuve, ou jusqu'au passage du responsable des signaleurs selon les directives qui auront été indiquées pendant le briefing

Retour sur site, puis débriefing pour faire le point sur d'éventuels problèmes, récupération du matériel (K10, gilets, sifflets ...)

Invitation au vin d'honneur à l'issue de l'épreuve

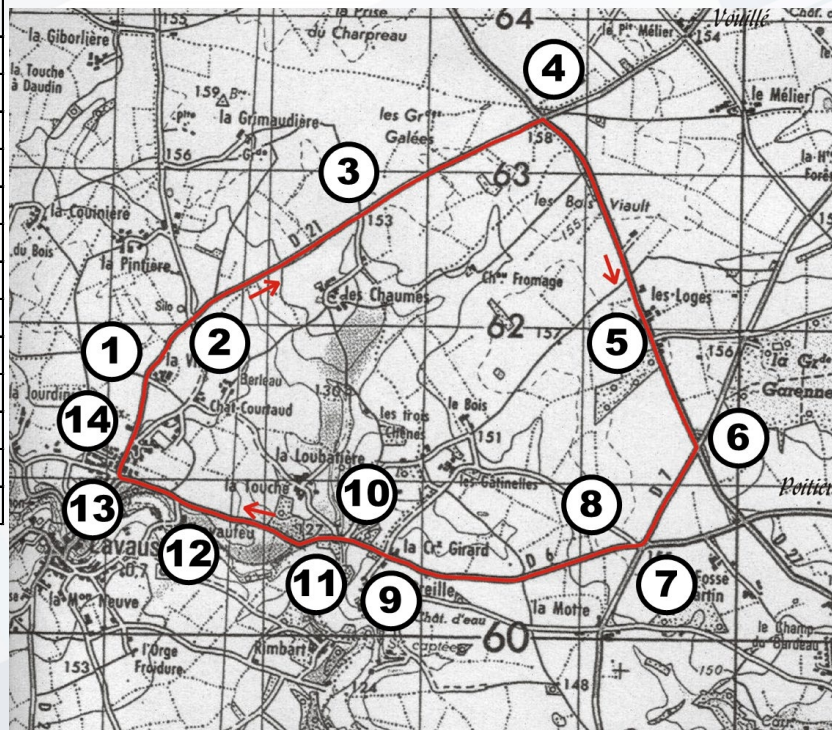


## SIGNALEURS SUR LE CIRCUIT

n° carrefour	kilométrage	descriptif	nombre de signaleurs
	0,0	ligne de départ - D21	
1	0,1	carrefour (rue du stade) - tout droit D21	1
2	0,9	carrefour (la Grimaudière) - tout droit D21	1
3	3,5	carrefour (les Chaumes) - tout droit D21	1
4	4,5	carrefour D27 - à droite D27	2
5	5,5	carrefour (les Loges) - - tout droit D27	1
6	6,5	carrefour D7 - à droite D7	2
7	7,1	carrefour D6 - à droite D6	2
8	7,3	carrefour (les Gâtinelles) - tout droit D6	1
9	8,5	carrefour (la Croix Girard) - tout droit D6	1
10	8,7	carrefour (Rimbard) - tout droit D6	1
11	8,9	carrefour (la Loubardière) - tout droit D6	1
12	10,5	carrefour (Chaufeu) - tout droit D6	1
13	11,5	carrefour D21 - à droite D21	2
14	11,6	carrefour (rue Nouvelle) - tout droit D21	1
	12,0	ligne d'arrivée	

Identifier le nombre nécessaire de signaleurs sur un parcours

- ⇒ Lister tous les carrefours
- ⇒ Estimer le nombre nécessaire par carrefour



Quel que soit le type d'épreuve, le coureur doit effectuer la totalité du parcours qui lui est proposé sous peine de sanctions. Afin d'éviter toute éventuelle tricherie, il est donc indispensable de disposer tout au long du parcours des personnes chargées de vérifier qu'aucun coureur ne le quitte sans être identifié et, si c'est le cas, d'en informer les arbitres dans les meilleurs délais.

Il est notamment recommandé, dans les épreuves de cross-country, de mettre en place des équipes de **pointeurs** composées de 2 personnes (l'une, appelée « aboyeur », qui annonce les numéros, l'autre qui écrit) qui noteront sur des feuilles de pointage les numéros d'identification des coureurs (plaques de cadre, dossards) dans l'ordre dans lequel ils se présentent devant eux. Ces pointages intermédiaires serviront, en cas de litige à l'arrivée, à connaître l'ordre de passage des coureurs aux différents points jugés stratégiques du parcours.

Dans les épreuves de descente individuelle, les **signaleurs VTT** doivent se placer de façon à être dans la ligne de vision directe de leurs collègues les plus proches. Ils signalent d'un coup de sifflet bref et strident l'arrivée des prochains coureurs. Ils sont équipés d'un drapeau jaune qui doit être agité en cas de chute pour prévenir les autres coureurs qu'ils doivent ralentir.

Certains signaleurs VTT, spécialement désignés par l'organisateur et le coordinateur des signaleurs, doivent être équipés d'un drapeau rouge et avoir une liaison radio réglée sur la même fréquence que celle du président du collège des arbitres, du directeur de l'organisation, de l'équipe médicale, du coordinateur des signaleurs VTT et, le cas échéant, du délégué technique.

Ils doivent se poster aux endroits stratégiques du parcours et se placer de façon à entrer dans la ligne de vision directe de leurs deux collègues les plus proches (en amont et en aval).

Les porteurs de drapeaux rouges témoins d'un accident grave doivent le signaler immédiatement par radio au coordinateur des signaleurs VTT qui informe aussitôt le président du collège des arbitres, le directeur de l'organisation, l'équipe médicale et, le cas échéant, le délégué technique.

Les porteurs de drapeaux rouges doivent chercher à évaluer immédiatement l'état de la victime tout en restant en contact radio avec le coordinateur des signaleurs VTT.

Les porteurs de drapeaux rouges qui ne sont pas directement concernés par un accident doivent faire en sorte de suivre les transmissions radio s'y rapportant. S'ils remarquent qu'un de leurs collègues situé en aval agite son drapeau rouge, ils doivent s'empresser de faire de même.

Les coureurs observant qu'un drapeau rouge est agité en cours d'épreuve doivent s'arrêter immédiatement.

## Guide de sensibilisation



## Fiche synthétique

### FICHE SYNTHÉTIQUE DU SIGNALEUR

#### L'équipement



- Permis de conduire
- Carte Routière
- Stylo – Carnet
- Téléphone ou radio
- Arrêté

#### Le rôle

- Mise en œuvre de la sécurité
- Stopper et orienter les véhicules
- Informer les automobilistes
- Inviter les conducteurs à la prudence

#### L'alerte (secours)

##### **ALERTE DES SECOURS :**

message simple en employant la trame suivante au moyen d'un téléphone portable :

- JE SUIS :** Signaleur sur la course cycliste X
- JE ME TROUVE :** sur la Départemental 58 sur la commune de Z (adresse similaire à celle inscrite sur la fiche du signaleur)
- JE VOIS :** une chute avec 2 cyclistes à terre se plaignant de douleurs aux clavicules
- JE DEMANDE :** l'intervention de vos secours

##### **ALERTE PC COURSE PAR RADIO**

PC COURSE ICI SIGNALEUR 1 « **POUR DEMANDE DE SECOURS** »

- JE SUIS :** le signaleur 1 au point kilométrique 15
- JE VOIS :** une chute avec 2 cyclistes à terre se plaignant de douleurs aux clavicules
- JE DEMANDE :** L'intervention des secours
- PC COURSE ICI SIGNALEUR 1 « AVEZ-VOUS RECU MON MESSAGE »**

#### Les Coordonnées

N° de l'organisateur :

.....

N° du responsable des signaleurs :

.....

Canal radio le cas échéant :

.....

SAMU : 15  
 POMPIERS : 18  
 FORCES DE L'ORDRE : 17

N° D'URGENCE avec portable: 112

LIEN VERS LE GUIDE

LIEN VERS LA FICHE SYNTHETIQUE



Il est indispensable de prévoir un responsable des bénévoles pour la logistique

## **Prévoir le nombre de bénévoles pour la mise en place du ou des sites selon les disciplines**

Si les sites de départ et arrivée sont au même endroit, l'installation est réalisée le matin ou la veille en fonction des sites et de la complexité.

Le nombre de bénévoles sera à adapter au travail à réaliser.

Si les sites de départ et arrivée ne sont pas au même endroit, prévoir une équipe par site :

- Une équipe pour l'installation du départ
- Une équipe pour l'installation d'arrivée
- En fonction de la disciplines, d'autres équipes pourront être nécessaires pour la mise en place d'installations particulières.

Il sera important que quelques bénévoles restent sur les sites de départ et d'arrivée pendant l'épreuve pour des raisons de sécurité.

## **Rechercher et contacter les bénévoles deux à trois semaines minimum avant l'épreuve**

- Les bénévoles de la logistique et les bénévoles signaleurs peuvent être différents, il faut bien identifier les besoins.

## **Envoyer convocation une semaine avant épreuve**

- Mentionner l'heure et le lieu de rendez-vous pour l'installation.
- Mentionner l'heure de rendez-vous pour le briefing des signaleurs.
- Prévoir repas simple sans alcool pour tous les bénévoles en mentionnant l'heure et le lieu du repas,

## **Briefing**

En fonction de l'organisation, un briefing pourra être réalisé.

Sinon, les responsable d'équipes prendront en charge directement les bénévoles et répartiront les rôles de chacun

## **À l'issue de l'épreuve**

Invitation au vin d'honneur

Prévoir au moins une personne au secrétariat.

Le rôle de cette personne sera :

- La coordination des engagements,
- La coordination de la distribution des dossards, plaques de cadres, plaque coureurs
- La coordination des communiqués (arbitres, médecin ...)
- La gestion des résultats
- ...

### **Les différentes fonctions dépendront largement de la discipline concernée.**

Un responsable de site de départ.

Un responsable du site d'arrivée (quel que soit le niveau de l'épreuve) pour gérer les différentes populations (équipes, spectateurs, presse, etc)

Un responsable de circuit ou de piste.

Toute autre fonction nécessaire au bon déroulement de l'organisation, selon également le niveau de la manifestation.

Les chauffeurs et motards sur les courses sur route doivent être obligatoirement titulaire d'une licence à la Fédération Française de Cyclisme :

- Possibilité d'une licence à la journée pour les épreuves inscrites sur le calendrier régional pour les pilotes voitures
- Possibilité d'une licence à la journée pour les CLM uniquement les motards

Le jour de l'épreuve, le chauffeur ou le motard doivent être en possession de leur permis de conduire.



# DOSSIERS ADMINISTRATIFS

**Les dossiers administratifs sont à établir obligatoirement par un club affilié à la Fédération Française de Cyclisme**

DOSSIER DE COURSE

Etablir un dossier de course (*ce dossier servira aussi aux Arbitres*)

CALENDRIER

Valider l'inscription au Calendrier FFC (département ou région) et rédiger le détail d'organisation

AUTORISATIONS

Demander les autorisations et réaliser les déclarations (Annexe 2 et 3)

SUBVENTIONS

Faire les dossiers de demandes de subventions (Mairies – Communautés de communes – Département – Région)

DOSSIER PDT JURY

Le dossier pour le Président de Jury

APRÈS L'ÉPREUVE

Après course – Communication des résultats

FINALISATIONS

Finalisations administratives (quelques jours plus tard)

\* Selon les disciplines



## **Etablir un dossier de course (ce dossier servira aussi aux Arbitres)**

- Parcours, circuit (*plan + itinéraire détaillé*) \*
- Règlement (*préciser les points particuliers*) – Protocole
- Programme, timing de compétitions
- Organigramme de l'Organisation
- Liste des Chauffeurs et motards licenciés avec affectation (*pour les épreuves sur route*) \*
- Grille de Prix
- Partenaires

Nota : en cas de présence d'un comité d'organisation local, il est important de définir les rôles de chacun par une convention.

\* Selon les disciplines

**Valider l'inscription au Calendrier et détail d'organisation**

La première étape est l'inscription au calendrier de la Fédération Française de Cyclisme qui sera réalisée selon le planning établi par le Comité Départemental ou Régional.

La seconde étape est l'envoi du Détail d'Organisation au Comité Régional qui permet l'obtention de l'attestation d'assurance de l'épreuve.

**Ne pas hésiter à se rapprocher de son Comité Régional pour avoir des précisions complémentaires.**

## Fédération Française de Cyclisme

## EXEMPLE

## DETAIL D'ORGANISATION CYCLISME TRADITIONNEL

*Le Détail d'Organisation doit être transmis au Comité Régional par mail au plus tard 2 mois avant l'épreuve, accompagné du règlement intégral de la course. Dès réception du dossier COMPLET, la course sera inscrite sur le site régional*

PISTE  ROUTE  ECOLE DE CYCLISME

NOM DE L'ÉPREUVE :  DATE:

CLUB ORGANISATEUR :  Département: N° dép.

VILLE DE DEPART:

TYPE D'ÉPREUVE  Internationale  Nationale  Interrégionale  Régionale  Départementale

Droits d'engagement - A fixer par l'organisateur selon le maximum de la tarification

Droits d'Organisation et Assurance : Sélectionnez une épreuve

MAJORATION ENGAGEMENT SUR PLACE :

Prix d'Equipe  Nb de coureurs Maxi  Engagement par Internet

Itinéraire :  
ou  
Remarques:

Nombre de tours:  Distance totale:  Dossard de :  Lieu:

Heure Départ 1  Heure Départ 2  Heure Départ 3  Lieu :

Grille de Prix  Prix Spéciaux

Adresse du club :

Code Postal:  Ville:  N° Téléphone :

Adresse E mail de l'organisateur :

Site Internet:

Signature de l'organisateur  
Responsable des  
Renseignements donnés.



## **Demander les autorisations et établir les déclarations**

### Pour les épreuves hors voie publique

- Déclarer l'épreuve à la Mairie et demander les autorisations aux éventuels propriétaires privés concernés par l'organisation

### Pour les épreuves sur la voie publique

*En fonction des départements la déclaration pourra se faire en ligne ou par l'intermédiaire des imprimés officiels.*

#### *Une seule commune*

- si parcours ne sort pas de la commune, déclarer la manifestation à la Mairie concernée en complétant le dossier (imprimé cerfa 15827\*2 ([lien](#)) et le dossier technique ([lien](#)), plus d'informations sur les RTS ([lien](#)))
- si parcours ne sort pas de la commune mais sort de l'agglomération, demander en complément un arrêté de circulation et de stationnement au Service des Routes du Conseil Départemental.

#### *Plusieurs communes*

- Si parcours sur plusieurs communes, déclarer la manifestation à la Préfecture ou Sous-Préfecture en complétant le dossier (imprimé cerfa 15827\*2 ([lien](#)) et le dossier technique ([lien](#)), plus d'informations sur les RTS ([lien](#)))
- Demander un arrêté de circulation et de stationnement à toutes les Mairies concernées et au Service des Routes du Conseil Départemental.
- Dans tous les cas, établir la liste des signaleurs à pied et à moto
- Transmettre le circuit et les horaires au SDIS, SAMU et Forces de l'Ordre
- Si le parcours passe sur des passages à niveau, prendre contact avec la SNCF pour connaître les horaires des trains concernés et s'assurer de ne pas être impacté par la circulation ferroviaire

### Randonnées

Pour les randonnées, la déclaration est à réaliser par l'intermédiaire de l'imprimé cerfa 15826 ([lien](#))

L'organisateur pourra également souscrire auprès de l'Assurance à la réduction de franchise pour les véhicules. (dans ce cas se rapprocher du Comité Régional ou de l'assurance pour connaître les modalités.

## Faire les dossiers de demandes de subventions

Se rapprocher des différentes collectivités ciblées pour connaître les modalités des demandes de subvention. Il est important également de prendre contact avec les élus (département, région...) pour présenter le projet et informer de la demande de subvention en cours.

- Mairies
- Communautés de communes
- Département
- Région
- ...

\* Selon les disciplines

L'organisateur préparera un **dossier pour le Président de Jury**

Une copie de toutes les autorisations doit être remise au Président de Jury :

- Arrêtés de circulation (communes, département)
- Récépissé de la Préfecture, Sous-Préfecture ou Mairie.
- Liste des signaleurs
- Listes des chauffeurs et motards avec les n° de licence
- ...

**Après l'épreuve ou les épreuves, il est important de transmettre différents éléments au Comité Régional**

- Etat de résultats établi par Arbitres et informaticien
- Les fiches d'engagements
- Les fiche de prix ou de primes (*selon les comités*)
- Le rapport complet (*sécurité, médical ...*) qui aura été complété par les Arbitres

Le dossier de fin de course doit être envoyé au Comité Régional ou à la FFC. Le Président de Jury se charge normalement de le transmettre. L'organisateur devra s'en assurer.

L'organisateur pourra publier les résultats validés sur internet et les réseaux sociaux.

L'organisateur établira le bilan financier de la manifestation dans les jours qui suivent la manifestation.

L'organisateur finalisera les dossiers de paiements de subventions (Mairies – Communautés de Communes – Département – Région)

Fiche de prix coureurs (*selon les comités*)

L'organisateur remerciera les partenaires de la manifestation, qu'ils soient partenaires financiers ou matériels (prêts de véhicules, de salles, de matériel, etc...)

L'organisateur remerciera les bénévoles



# BALISAGE FLECHAGE TRAÇAGE

En fonction de la discipline, du niveau de l'épreuve, et de la localisation l'organisateur prévoira un fléchage à partir de l'entrée de la commune avec le nom ou la nature de l'épreuve : course sur route, VTT, BMX, cyclo-cross...

À l'approche du site prévoir un fléchage pour indiquer :

- Le parking coureurs ou pilotes
- Le parking Arbitres, bénévoles, presse et pour officiels (si nécessaire)
- le lieu de remise des dossards ou plaques,
- le point de rencontre des arbitres,
- le point de rencontre des signaleurs et des bénévoles,
- Les toilettes si mises en place
- le podium, le départ, l'arrivée

Ensuite signaler le parcours pour les compétiteurs.

- Epreuve sur route : Soit un marquage au sol avec de la peinture non permanente et non blanche, soit un fléchage aérien. Le fléchage devra être adapté à la configuration du terrain pour indiquer clairement aux participants les changements de direction.
- Pour une épreuve VTT, cyclo-cross ... : panneaux, rubalise ou filets sur le parcours.

# ASSURANCES



La vie du club

**Responsabilité  
Civile**  
Page 6

**RC des  
dirigeants**  
Page 7

**Protection  
Juridique**  
Page 8

**Locaux**  
Page 18

**Véhicules**  
Page 19

**Matériel  
Transporté**  
Page 21

## Le club

inclus

complémentaire



La vie d'organisateur

**Responsabilité  
Civile  
Organisateur**  
Page 6

**Véhicules  
Suiveurs**  
Page 10

**RC des  
bénévoles**  
Page 6

**Bénévoles et  
Participants  
Non Licenciés**  
Page 17

**Rachat de  
franchise**  
Page 16

**Véhicules  
prêtés**  
Page 16

[LIEN VERS LE GUIDE ASSURANCE](#)

Il est possible de souscrire des garanties complémentaires pour les bénévoles, des rachats de franchises...  
Pour ces cas nous vous conseillons de vous rapprocher de l'assurance ou de votre Comité Régional



# COMMUNICATION

## **Objectif : faire connaître l'épreuve et lui donner de la visibilité :**

Communiquer, c'est avant tout établir une relation, donner du sens et créer du lien. Une communication réussie est un formidable outil de motivation et de fidélisation. C'est aussi avoir une position active pour que l'image perçue soit celle voulue par votre club. Ainsi vos contacts vous connaissent mieux. La communication est un support indispensable à la notoriété de votre épreuve.

AVANT L'ÉVÉNEMENT

LE JOUR J

APRÈS L'ÉVÉNEMENT



Quel que soit le niveau de l'épreuve, si l'on veut avoir une communication efficace, il est important de désigner un « Monsieur Communication » ou une « Madame Communication » au sein de l'équipe d'organisation.

Il est possible de concevoir un visuel personnalisé en intégrant le logo FFC.

Etablir le programme avec les infos pratiques (lieu, horaire, parcours, contact, etc.).

Mettre en ligne une page dédiée sur le site web du club, et/ou sur les réseaux sociaux et animer la communication  
En fonction du type d'organisation, il peut être opportun d'ouvrir une "page événement" sur Facebook.

Un envoi de mailing ciblé peut être une opportunité en fonction du public de participants visés, mais également quant aux spectateurs

Se rapprocher du Comité Régional ou du Comité Départemental pour annoncer l'épreuve sur site web du Comité

Activer les relations publiques auprès des partenaires, des politiques, lancer les invitations.

Rédiger un dossier presse et l'adresser aux médias locaux et/ou régionaux (PQR, radios, TV), et les inviter à assister à l'événement.

En cas de parcours ou circuit, la présentation animée du circuit est possible. Plusieurs sites internet proposent ce service.

Accueillir les journalistes, leur donner les dernières infos et la liste des participants.

Accueillir les partenaires, les politiques, les VIP, et les accompagner pendant l'événement.

Prévoir un ou plusieurs véhicules presse\*.

Réaliser un reportage photos et vidéo.

Préparer et transmettre les résultats.

\* Selon les disciplines

Publier vidéo et/ou reportage photos (site internet, réseaux sociaux).

Mesurer l'impact de l'épreuve et rédiger compte rendu. Faire une revue de presse qui peut être remise aux partenaires.

Remercier les partenaires, les collectivités, les bénévoles.

Entretenir les relations établies grâce à l'évènement.

# CONVOCAION DES BÉNÉVOLES

La convocation des bénévoles est à réaliser dans un délai raisonnable par rapport à la manifestation.

- Tous les bénévoles doivent être confirmés suffisamment tôt
- Tous les bénévoles doivent connaître la date et les grandes lignes de la manifestation
- La précision des horaires et lieux de rassemblement sera transmise à une date plus proche de la manifestation.

La convocation devra clairement indiquer le lieu de rassemblement et l'horaire en fonction de la mission.



# ACCUEILS

Accueil des bénévoles

Accueil des prestataires

Accueil des arbitres

Accueil des secours

Accueil des participants

- Il est important de jauger au préalable le nombre de participants pour adapter le nombre de bénévoles affectés à la mission

Accueil des partenaires et des représentants des collectivités :

- Les inviter à assister aux épreuves ou à suivre à bord d'un véhicule selon la discipline.
- Les inviter à rejoindre les points plus spectaculaires du circuit ou du parcours

Accueil de la presse

En fonction de la nature de la manifestation et le niveau, prévoir les bénévoles nécessaires pour permettre l'accueil de tous dans de bonnes conditions. Il faudra prévoir les locaux ou les structures adaptées.





# RESTAURATION DES BÉNÉVOLES

## Pour une manifestation se déroulant sur une journée

- Prévoir un café d'accueil le matin sur le lieu de RDV, un panier-repas avec une boisson sans alcool et « coupe faim » pour attendre la pose de déjeuner (horaire suivant les missions de chacun).
- Prévoir sandwich avec boisson ou repas chaud pour la pause déjeuner.
- Pour l'après midi en fonction de la météo, prévoir suffisamment d'eau, boissons rafraichissantes ou boissons chaudes ( café, thé ..)
- A l'issue de l'épreuve, moment de convivialité autour d'un vin d'honneur.

## Pour une épreuve se déroulant sur une demi-journée

- Prévoir un pot d'accueil sans alcool sur le lieu de RDV peut être organisé, et l'organisateur pourra prévoir un panier-repas avec une boisson sans alcool et collation.
- En fonction de la météo prévoir un ravitaillement en eau ou café l'après-midi.
- A l'issue de l'épreuve, moment de convivialité autour d'un vin d'honneur.

**Avant et pendant l'épreuve, ne pas servir d'alcool aux bénévoles pour des raisons de sécurité.**



# VÉRIFICATIONS AVANT LE DÉPART

## **Coordination avec les responsable des sites**

- Circuit balisé et disponible, (toute discipline confondue)
- Zone de départ matérialisée,
- Affichage de l'emplacement des coureurs sur les lignes de départ effectué, ou matérialisation de la zone de départ
- Mise en place de la ligne d'arrivée terminée,
- Zone d'assistance technique matérialisée et opérationnelle,
- Postes de lavage opérationnels (pour le cyclo-cross ou VTT),
- Sonorisation opérationnelle,
- ...

## **Coordination avec le responsable des signaleurs (route) ou jalonneurs (VTT)**

- Signaleurs en place sur le circuit et équipés (départ, arrivée, pointage, dérivation, ...) (*épreuves sur la voie publique*),
- Jalonneurs en place sur le circuit et équipés (*épreuves VTT*)
- ...

## **Coordination avec le responsable des secours**

- Dispositif en place sur le site lui-même (départ/arrivée) et sur l'ensemble du circuit,
- ...

## **Coordination avec le Président de Jury et les arbitres**

- Podium en place, correctement équipé, et alimentation électrique opérationnelle,
- Véhicules disponibles (ouverture/fermeture du circuit, déplacement sur le site, ...),
- Vérification de l'heure officielle (3699 : horloge parlante) avant le départ,
- ...

## **Coordination avec l'informatique**

- Informatique en place et opérationnelle,
- Communication aux arbitres et à l'animateur des informations course (liste des partants, ...),
- ...

## **Coordination avec les représentants des collectivités**

- Présence des personnalités chargées de donner le départ (s'il y a lieu),
- mise à disposition d'un drapeau ou d'un sifflet pour le départ,



# PENDANT L'ÉPREUVE

Le rôle de l'organisateur

L'organisateur s'appuiera sur les responsables de son comité d'organisation pour les différents points ci-dessous :

L'organisateur doit rester en relation avec le président de Jury.

L'organisateur se préoccupe de la mise en place des différents bénévoles chargés de la sécurité (signaleurs ou autres). Il s'assure également tout au long de la manifestation qu'il n'y a pas d'incident particulier.

L'organisateur se préoccupe

- de l'accueil des personnalités (Elus, partenaires...)
- du protocole des récompenses
- des remerciements en fin d'épreuves

La responsabilité sportive pendant l'événement est prise en charge par le jury des arbitres présents sur l'épreuve. Les arbitres sont sous la responsabilité d'un Président de Jury.

# COMMUNICATION DES RÉSULTATS

Les résultats doivent être communiqués le plus rapidement possible après l'épreuve :

- À la presse pour parution le lendemain de la manifestation ou dans les jours suivants.
- Aux sites internet pour une publication la plus rapide possible après la manifestation.
- Au Comité Régional (normalement par l'intermédiaire du président de jury).

La presse et les sites internet sont les relais de la manifestation.

Le Comité Régional est incontournable dans le cadre du suivi administratif.



# DÉBRIEFING

Le débriefing du Comité d'organisation est un moment indispensable pour faire le bilan de la manifestation.

Le débriefing est avant tout le moyen de pointer les axes d'amélioration de sa manifestation. Il faut éviter de parler de « défauts », mais plutôt de points de progrès.

Le débriefing doit idéalement se dérouler dans le mois qui suit la manifestation et réunir les différents responsables de secteurs.

Toutes les parties prenantes doivent participer et prendre la parole. Un tour de table est indispensable.

Le débriefing doit faire l'objet d'un compte rendu partagé par tous et permettant pour l'année suivante de faire progresser la manifestation.

Le débriefing peut être le moyen de poser des jalons pour l'édition suivante.



# CONVIVIALITÉ

Le vin d'honneur organisé à l'issue de la manifestation est un bon moment pour connaître le ressenti de la collectivité d'accueil ou du partenaire.

C'est également l'occasion de connaître l'avis pour l'année suivante.

D'une manière générale, ce moment de convivialité est proposé par la collectivité d'accueil.

Avant et pendant l'épreuve, ne pas servir d'alcool aux bénévoles pour des raisons de sécurité.



# REMERCIEMENTS

## **Les remerciements sont indispensables en bilan de la manifestation.**

Les remerciements s'adressent :

- Aux bénévoles
- Aux collectivités
- Aux partenaires privés

Quel que soit le niveau d'implication, les remerciements sont une attention précieuse qui gratifie l'ensemble des acteurs. Laisser un bon souvenir de l'organisation permettra l'année suivante de solliciter plus facilement les bénévoles, les partenaires, les collectivités.

## **L'objectif : Faire preuve de gratitude et de reconnaissance.**

La commune d'accueil, les partenaires ont contribué à la réussite de la manifestation en mettant à votre disposition des locaux, du matériel ou en octroyant une aide financière

Il en est de même avec les bénévoles quelle que soit leur mission sans lesquels l'épreuve n'aurait pu se dérouler.

Une fois l'événement terminé, **il est important de leur adresser vos remerciements**. Revenez succinctement sur l'événement et expliquez en quoi leur intervention vous a été d'une grande aide.

Les remerciements peuvent également être l'occasion de joindre quelques photos de l'événement.. Ils sont à envoyer si possible dans la semaine après la manifestation afin de garder une proximité avec l'événement.

# FINALISATIONS ADMINISTRATIVES

A l'issue de l'épreuve, le lendemain :

- Transmettre le rapport d'incident à la Préfecture si des chutes ou autre incident à noter pendant l'épreuve
- Transmettre les résultats au Comité Régional accompagnés des feuilles d'engagement (normalement le Président de jury)
- Finaliser le bilan financier et le transmettre une fois clos aux collectivités et partenaires si nécessaire pour l'attribution des subventions





# ARBITRAGE

**La Fédération Française de Cyclisme place toutes ses épreuves sous le contrôle sportif d'arbitres, appelés aussi commissaires au niveau UCI. Ils sont formés à l'occasion de stages plus ou moins longs et les acquis sont validés à l'issu d'examens.**

Le Collège des Arbitres ou Commissaires a pour tâche d'assurer le déroulement sportif régulier de l'épreuve, d'animer la réunion des directeurs sportifs et de valider les résultats, il a ainsi un rôle :

- de direction,
- d'anticipation,
- de prévention,
- de dissuasion, avant d'utiliser le côté répressif si nécessaire.

Dans l'organisation d'un événement, il doit appréhender, communiquer, orienter les situations, afin d'éviter que le résultat sportif ne soit faussé, notamment par un élément extérieur (les véhicules pour les épreuves sur route, le dépannage en VTT, etc...).

La parfaite connaissance de la réglementation technique est nécessaire, mais l'expérience est souvent le facteur le plus important, notamment pour les disciplines de la Piste, du Trial...

Il n'est pas nécessaire d'avoir été compétiteur pour devenir arbitre ou commissaire, mais à terme une bonne connaissance de la discipline arbitrée est nécessaire pour une prestation de qualité.

Selon le niveau de la course, le Président de Jury sera désigné soit par le responsable de l'Arbitrage départemental, régional, voire national. En complément et toujours suivant le niveau de la course, d'autres arbitres pourront être nommés.

## **L'organisateur doit prévoir en complément :**

- Un arbitre club et un secrétaire au podium (*si ces fonctions n'ont pas fait l'objet d'une désignation*).
- Si possible un podium indépendant pour les arbitres.
- Les moyens informatiques nécessaires à la gestion de l'épreuve et à l'établissement des résultats (Transpondeurs, photo finish, ordinateur, imprimante),
- Un lieu pour que les arbitres se réunissent en toute tranquillité afin de faire leur briefing et débriefing,



Au nombre de 20 avec l'Outre-Mer, ils représentent l'autorité fédérale sur leur territoire, tout en coordonnant l'activité et le fonctionnement des comités départementaux.

Garants du respect de la réglementation fédérale sur leur territoire, ils doivent aussi veiller à la bonne organisation des épreuves officielles se déroulant sous l'égide de la fédération.

Parmi leurs moyens d'action, ils disposent outre l'organisation de compétitions, l'enregistrement des licences, la gestion d'établissements ou d'installations sportives, l'organisation de sélections régionales, de cours de stages et examens fédéraux ainsi que la possibilité de publier un bulletin officiel.

[LIEN VERS LES CONTACTS DES  
COMITÉS RÉGIONAUX](#)

# FOCUS SÉCURITÉ

Se référer aux Règles Techniques et de Sécurité de la discipline.

Penser à la sécurité des participants, des spectateurs pour l'ensemble des disciplines.

Pour les épreuves sur la voie publique, penser également aux autres usagers de la chaussée.

Le Comité Régional peut être votre source d'informations en cas d'interrogation particulière par rapport à l'épreuve que vous souhaitez organiser.

[LIEN VERS LES RTS DES ÉPREUVES  
SUR LA VOIE PUBLIQUE](#)



# FOCUS DÉVELOPPEMENT DURABLE

## **L'objectif est d'être exemplaire en matière d'éco-responsabilité.**

Le développement durable est un enjeu de société qui intéresse tous les acteurs du cyclisme. C'est avant tout une prise de conscience du rôle de chaque individu et un engagement de chacun, à son niveau, dans tous ses lieux de vie et de pratique sportive. Convaincu de sa nécessaire exemplarité, la FFC a mis au cœur de son action ce thème majeur. Cette ambition prend forme grâce à l'engagement de tous ses licenciés. Les bonnes pratiques ne sont ni plus ni moins que des gestes responsables appliqués par tous à l'échelle d'une épreuve.

Quelques exemples de bonnes pratiques :

### **Sur le site**

- Aménager sobrement les espaces utilisés (départ, arrivée, ravitaillement), en respectant l'environnement.
- Prévoir des « zones vertes » pour collecte des déchets.
- Placer des sacs poubelles en nombre suffisant, sur les aires de départ, arrivée, ravitaillement, avec tri sélectif.
- Mettre en place un complément de sanitaires (toilettes sèches...)
- Utiliser des panneaux amovibles de signalétique (si fléchage au sol = peinture biodégradable).
- Limiter la distribution de bouteilles plastique et gobelets plastique jetables.
- Remettre en état des différents sites utilisés après l'épreuve et faire un état des lieux.
- ...

### **A l'attention des coureurs, pilotes et encadrement**

- Respecter les lieux publics, les espaces, les abords des habitations sur le lieu d'accueil et le parcours, circuit...
- Utiliser au maximum des produits sans emballage.
- Ne pas jeter en dehors des poubelles ou zones prévues des bidons et/ou emballages barres et gels énergétiques

### **A l'attention du public**

- Limiter la distribution de document papier (journaux, prospectus).
- Utiliser le(s) parkings pour stationner les véhicules tout en respectant le site d'accueil.

### **Sur l'épreuve (*épreuves sur route*)**

- Diminuer l'impact carbone en limitant le nombre de « véhicules organisation ».



# RÈGLEMENT FFC

La Réglementation Fédérale peut être compliquée à appréhender par une simple lecture.

Nous vous conseillons vivement de vous rapprocher du Comité Départemental ou Régional, d'un arbitre, ... en cas d'interrogation sur la Réglementation Fédérale.

[LIEN VERS LA RÉGLEMENTATION FÉDÉRALE](#)

