

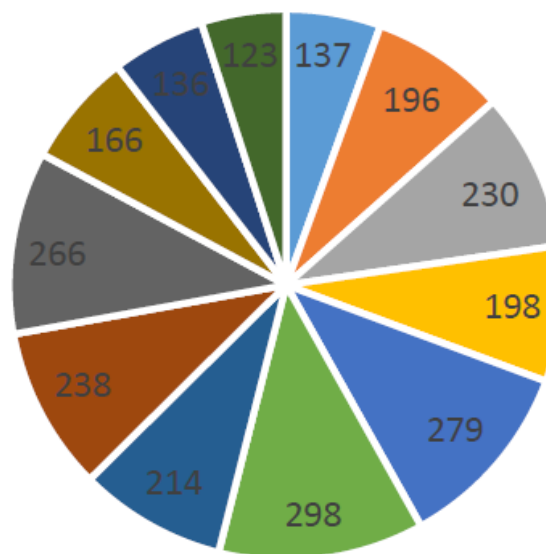


L'ASSURANCE, Le VAE et les
SORTIES CLUB
Charte cyclable et Code de la route

Commission Sécurité Mars 2020

À vélo, tout est plus beau !

Déclarations mois/mois Total 2481

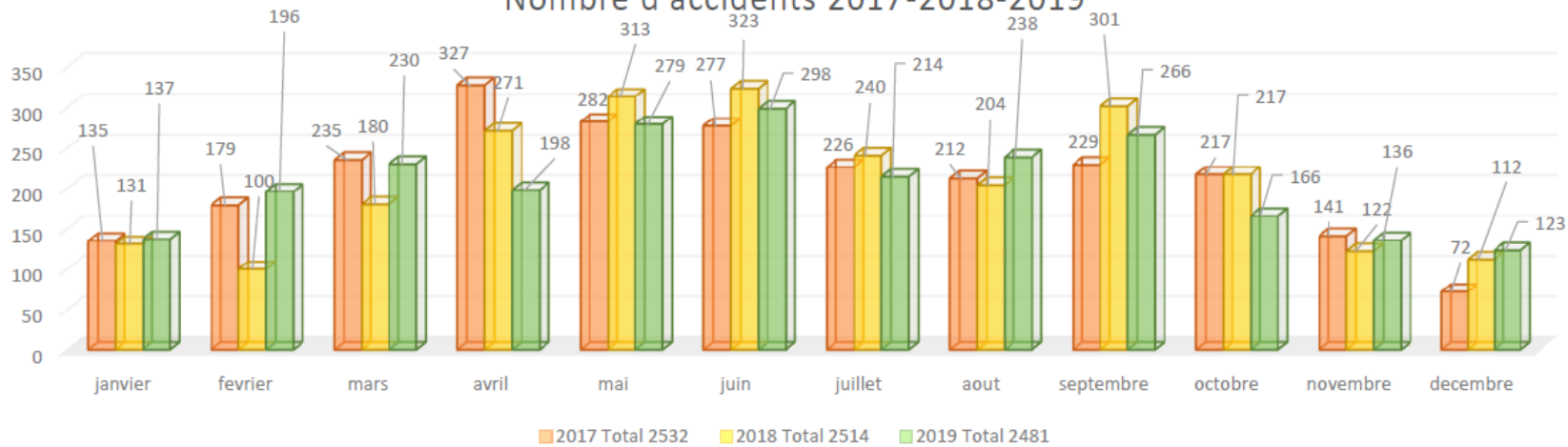


■ janvier ■ fevrier ■ mars ■ avril ■ mai ■ juin
■ juillet ■ aout ■ septembre ■ octobre ■ novembre ■ decembre

2019



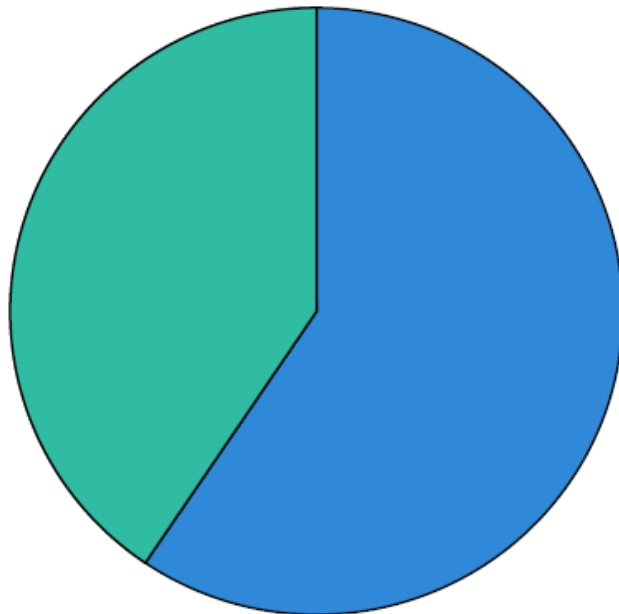
Nombre d'accidents 2017-2018-2019



2017=>2532 2018=>2514 2019=>2481



Décès de la victime (National)



- Cardiovasculaire 31 (59.62%)
- suite blessures 21 (40.38%)

2019



Interaction des lois et règlements

Nos activités sportives sont régies par :

- - le code du sport (nos randonnées)
- - Le code du tourisme (nos séjours)
- - Le code des assurances (nos accidents)
- - le code du transport (nos déplacements hors vélo)
- Le code de la route
- la notion de responsabilité intervient partout.



Activités assurées et obligations

Le code du sport oblige les clubs à assurer leurs activités et leurs adhérents (articles L321-1), et à informer leurs adhérents (L321-4).

La garantie responsabilité civile vie privée couvre les conséquences pécuniaires de la responsabilité civile incombant à l'assuré dans le cadre de sa vie **privée**.

De la même façon, les assurances automobile et habitation (location ou copropriété) sont obligatoires. Ces assurances auto et habitation ne couvrent pas la pratique **associative** du vélo en club (sorties et séjours).

L'assurance fédérale couvre les activités connexes (préparation par randonnée pédestre ou ski de fond, AG, réunions).



Participation des mineurs

Pour les sorties club : il doit être licencié et peut participer sous la responsabilité d'un de ses parents licenciés ou du tuteur légal licencié présents à la sortie ou d'un adulte licencié "référent", présent à la sortie et muni d'une autorisation parentale.

Possibilité de créer un **point d'accueil jeunes (PAJ)**.

Possibilité de créer une **école de cyclotourisme (EC)**.



Participation des personnes en situation de handicap

Ces personnes sont des licenciés comme les autres à partir du moment où elles peuvent présenter un certificat médical de non contre indication (CMNCI).

L'utilisation du hand-bike et du tricycle même avec assistance électrique homologuée est garantie par l'assurance fédérale (exclusion des Quadrix).

Comme pour tout licencié, le respect des règlements fédéraux s'impose. Une conduite dangereuse peut faire l'objet d'une mise en garde écrite ou devant témoins.



Qu'est ce qu'un Non Licencié ?

Pour la FFCT, un Non Licencié c'est une personne qui n'est **pas licencié à la FFCT.**

Un non licencié peut donc être soit une personne qui ne possède aucune licence sportive soit une personne qui est licenciée dans une autre fédération sportive (UFOLEP, FFC, FSGT, autre,...)



Participation des **non licenciés**

Aux sorties club :

Possible dans le cadre de **l'option A** pour l'accueil lors de 3 sorties club maximum, pour des sorties de pré-accueil et pour les sorties estivales.

Aux organisations du club au calendrier :

Possible dans le cadre de **l'option B** (ou B+).

Nota: avec le contrat les non-licenciés sont assurés comme des licences Balades dans nos organisations.

Pas couvert risque Cardio.



Les séjours

Les séjours au catalogue FFCT

Les séjours présentés au catalogue des voyages et séjours FFCT sont réservés exclusivement aux licenciés FFCT. Aucun non licencié ne peut y participer sauf à prendre une licence FFCT.

Les séjours organisés par les clubs

Certains clubs organisent des séjours. Il existe en effet une tolérance qui permet à une association d'organiser 2 à 3 séjours (65.000€) sans être obligé de disposer d'une immatriculation tourisme. Ces séjours sont réservés exclusivement à leurs licenciés



Participation des **non licenciés**

Cas des séjours organisés par le club : **NON**

Dans ce cas, en plus du code du sport, le code du tourisme s'applique. Il est prévu une tolérance pour 2 à 3 séjours maximum réservés **exclusivement** aux licenciés du club.

Tous les participants au séjour doivent être licenciés.



Assurance Fédérale du licencié

Garanties obligatoires : RC, défense Pénale et recours (MB).

Garanties optionnelles pour le licencié : PB ou GB souscrites à l'affiliation;

Individuelle accident (dommages corporels)

Assistance et rapatriement

Dommages matériels : Le GB seul ne couvre pas le vol



Assurance Fédérale du licencié

3 formules de garanties sont proposées avec la Licence.

Mini Braquet 14,50 € Petit Braquet 16,50 € Grand Braquet 64,50 €

Responsabilité civile	X	X	X
Défense pénale et recours	X	X	X
Accidents corporels		X	X
Assistance		X	X
Dommmages au casque et cardio-fréquence-mètre		X	X
Dommmages au vélo			X
Dommmages aux équipements vestimentaires et GPS			X



Assurance Fédérale du licencié

PB et GB :

Casque garantie 80€ sans franchise

Cardio-fréquencemètre : 100€ sans franchise
avec facture

GB :

Vêtements garantie 160€ et 30€ de franchise
avec facture

GPS garantie 300€ et 30€ de franchise avec
facture

Domages au vélo garanti 1500€ et 100€ de
franchise avec facture



Déclaration d'accident

Doit être faite dans les 5 jours suivant le sinistre.

Ne pas hésiter à se faire aider par un dirigeant du club pour remplir le document. *La déclaration peut être complétée ensuite (PV de gendarmerie..)*

Attention, lors de la déclaration, cocher les bonnes cases car les données sont utilisées pour les statistiques nationales. Des extractions par régions ou départements sont accessibles.

La déclaration est à faire en ligne à partir de l'espace licencié ou, en cas de fermeture du site, sur le site du cabinet Gomis-Garrigues.



En cas d'accident grave pensez à :

- **Témoigner** devant un officier de police, **porter plainte contre l'adversaire** s'il est en tort ou à commis une faute, **recupérer** les dépositions pour votre assureur.
- **Agir seul ou avec avocat auprès des assureurs du fautif** en lien avec votre assureur (allianz pour l'activité « vélo » ou votre assureur RC personnel selon clause de votre contrat. Le plus rapidement possible (instruction pénal/judiciaire)
- **Défense / recours :**
permet à l'assuré d'être défendu ou d'agir en justice à la suite d'un sinistre garanti
- **Protection juridique :** garantie spécifique permettant à l'assuré de bénéficier de conseils juridiques et, si besoin, des services d'un avocat pour agir en justice ou être défendu dans des cas de litiges déterminés au contrat (vie courante et consommation, relations avec l'employeur,...)



Le cas des sorties « entre amis »

Les licenciés FFvélo peuvent rouler avec des non licenciés FFvélo en dehors des sorties club ou entre licenciés FFvélo. Chaque participant à ces sorties assume alors personnellement ses responsabilités en cas d'accident par rapport aux autres participants de la sortie qui peuvent ou non être assuré pour cette activité.



ATTENTION

**Les amis sont-ils assurés pour rouler
en groupe?**



ATTENTION

Important à noter :

Celui des participants qui « organiserait » des sorties entre amis, en fixant régulièrement rendez vous aux autres par des messages électroniques des sms..... précisant l'heure et le lieu de rendez, vous assumerait le rôle d'organisateur (hors activité couverte par l'assurance licence).

Il pourrait être amené à en assumer personnellement sa responsabilité au civil devant le juge.



Le V.A.E

Un V.A.E est un Vélo à Assistance Electrique défini par la directive 2002/24/CE du Parlement européen relative à la réception des véhicules à moteur à deux ou trois roues et abrogeant la directive 92/61/CEE.



Dispositions de la Directive 2002/24/CE

Les véhicules visés par la présente directive sont les deux-roues motorisés, les tricycles motorisés et les quadricycles motorisés légers.

Cycles à pédalage assisté, équipés d'un moteur électrique d'une puissance nominale continue maximale de **250 Watts** dont l'alimentation est réduite progressivement et finalement interrompue lorsque le véhicule atteint une vitesse de **25 km/h**, ou plus tôt si le cycliste arrête de pédaler.



1/ La mise en route du moteur est conditionnée uniquement par le pédalage et doit se couper dès qu'on arrête de pédaler. Il faut donc obligatoirement un capteur de pédalage.

2/ L'assistance doit se couper à **25 km/h**, le vélo pouvant rouler plus vite sans assistance.

3/ La puissance nominale du moteur doit être de **250 Watt** maximale



Peut-on transformer un vélo classique en VAE: Les risques encourus

La meilleure réponse est “Peut-être “.

Pour circuler sur une route ouverte à la circulation publique tous les véhicules doivent avoir un certificat d’homologation.

L’homologation pour un cycle est un document qui l’autorise à circuler sur la route. Il est délivré aux cycles ayant les mêmes pièces de référence que le prototype qui a subi les tests d’ensemble.

Ce qui signifie que le cycle doit être livré à l’utilisateur final entièrement monté et réglé. Article 2 du décret **2016-364**



L'utilisateur acheteur doit prendre des précautions.

- Si vous désirez transformer votre vélo en VAE, faites le faire par un professionnel.

La transformation sera faite sous sa responsabilité. il a une assurance professionnelle de responsabilité. Faites-lui noter sur la facture que le vélo modifié en VAE (VTT, VTC Vélo de course) est conforme à la législation en vigueur.

En cas de contestation vous êtes couvert.

- Un véhicule non homologué comme cycle à pédalage assisté n'est pas couvert par son assurance responsabilité civile personnelle. Si vous avez le moindre doute, demandez par écrit à votre assureur si votre véhicule modifié est couvert.



Actualités La DGCCRF Concurrence Consommation Sécurité Infos presse Publications Sanctions FAQ

Accueil du portail > DGCCRF > [Bicyclette et vélo à assistance électrique \(VAE\) : conseils pour un achat en toute sécurité](#)

Bicyclette et vélo à assistance électrique (VAE) : conseils pour un achat en toute sécurité



Lors de l'achat d'un vélo (avec ou sans assistance électrique), soyez vigilant quant aux équipements et aux systèmes de sécurité fournis !

Et pour les vélos à assistance électrique ?

Les vélos à assistance électrique (VAE) sont complétés d'au moins un moteur alimenté par une batterie rechargeable. Ils doivent satisfaire, outre ce qui précède, à une série d'exigences supplémentaires liées aux points suivants :

- ▶ le déclenchement de l'assistance électrique est nécessairement lié au pédalage ;
- ▶ la puissance de l'assistance doit permettre d'atteindre une vitesse qui n'excède pas les 25 km/h ;
- ▶ les moteurs doivent être compatibles sur le plan électromagnétique (décret n°2015-1084 du 27 août 2015 relatif à la compatibilité électromagnétique des équipements électriques et électroniques) ;
- ▶ la sécurité des chargeurs doit être assurée (décret n°2015-1083 du 27 août 2015 relatif à la mise à disposition sur le marché du matériel électrique destiné à être employé dans certaines limites de tension) ;
- ▶ les batteries doivent être recyclables.

Quelques conseils

En règle générale, une notice spécifique à la fonction d'assistance électrique (moteur et batterie) accompagne celle relative à la simple fonction de bicyclette. Toutefois, lorsque les informations fournies sont trop succinctes pour appréhender correctement le comportement du VAE selon le type d'assistance (plus ou moins progressive), il est vivement recommandé de se faire expliquer, par le professionnel, le fonctionnement de l'assistance en détail et d'essayer le VAE avant l'achat.

Les batteries utilisées sur les VAE sont de plus en plus à base de « lithium-polymère », car plus performantes à poids égal que celles à base de plomb. Bien qu'elles ne soient soumises à aucune exigence spécifique de sécurité, ces batteries doivent être manipulées avec précaution car après un choc trop violent, elles peuvent présenter un risque de court-circuit, d'échauffement voire se consumer. Un avertissement doit donc être fourni pour que le consommateur les manipule avec précaution et évite de les utiliser en cas de choc.

Les professionnels ont des responsabilités en matière de récupération des batteries ou d'adaptation de kits de motorisation sur des vélos non conçus comme des VAE dès l'origine. Un vélo sur lequel un kit de motorisation est proposé doit offrir les mêmes garanties de sécurité qu'un vélo ordinaire, notamment quant à la résistance du cadre ou aux performances de freinage



Après échanges entre notre assureur Allianz représenté par le cabinet Gomis & Garrigues et la Fédération de cyclotourisme

« Il est précisé que les cycles faisant l'objet d'un montage de kit VAE homologué sont garantis même si le licencié n'a pas eu recours à un professionnel. Cependant, en cas de non-conformité de l'ensemble roulant (à dire d'expert) l'assureur se réserve le droit d'opposer une non garantie sur la partie dommages au vélo du contrat licence. »



Attention :

Les kits de débridage sont

strictement interdits !

**Article L317-1 du code de la route
modifié le 24 décembre 2019**

Jusqu'à 1 de prison et 30000€ d'amende



Que se passe –t’il si vous débridez votre VAE?

Ce n’est plus un VAE donc :

- vous ne pouvez plus rouler avec votre véhicule en club
- vous ne pouvez plus rouler avec votre véhicule dans les randonnées organisées par une structure Fédérale
- En cas de problème, la responsabilité de votre Président(e) pourra être mise en cause s’il est prouvé qu’il (elle) savait que votre vélo est débridé.



Vélo électrique



Ces vélos à moteur électrique entrent dans la catégorie des **cyclomoteurs**, et **non plus** dans la catégorie **vélo**.



ROULER EN SÉCURITÉ EN GROUPE



Combien de cyclistes de front ?



ROULER EN SÉCURITÉ EN GROUPE

RAPPEL

- Article R431-7 du code de la route.
- Les conducteurs de cycles à deux roues sans remorque ni side-car ne doivent jamais rouler à plus de deux de front sur la chaussée.
- Ils doivent se mettre en file simple dès la chute du jour et dans tous les cas où les conditions de la circulation l'exigent, notamment lorsqu'un véhicule volant les dépasser annonce son approche.



ROULER EN SÉCURITÉ EN GROUPE

RAPPEL

**Ne jamais constituer de
groupe de plus de
20 cyclistes. ***



*Cette disposition ne concerne pas les brevets Audax



ROULER EN SÉCURITÉ EN GROUPE

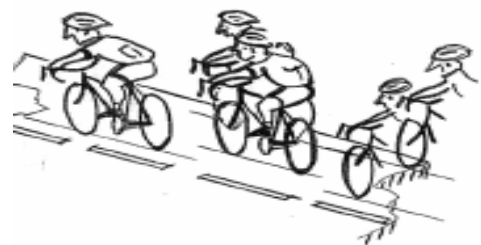


Garder une distance constante entre les vélos, elle est proportionnelle à la vitesse. Plus vous roulez vite, plus elle s'allonge.



ROULER EN SÉCURITÉ EN GROUPE

Les mauvais comportements



**Cycliste solitaire
intercalé =
allongement du
groupe**



**Engagement de la
roue avant du
cycliste de droite,
cycliste de gauche
décalé. trop proche
de l'axe de la chaussée**



**Trois de front
ou plus,
totalement
interdit par le
code de la route**

ROULER EN SÉCURITÉ EN GROUPE

Les mauvais comportements



GROUPE ANARCHIQUE EMPRUNT DE LA
VOIE DE GAUCHE



ROULER EN SÉCURITÉ EN GROUPE



Garder vos deux mains sur le guidon.

- Regarder au loin, pas la roue AR du vélo devant vous.
- **Anticiper.**
- Respecter vos limites et celles du code de la route.
- Attention à ne pas entrer dans la zone critique avec le vélo qui vous précède.



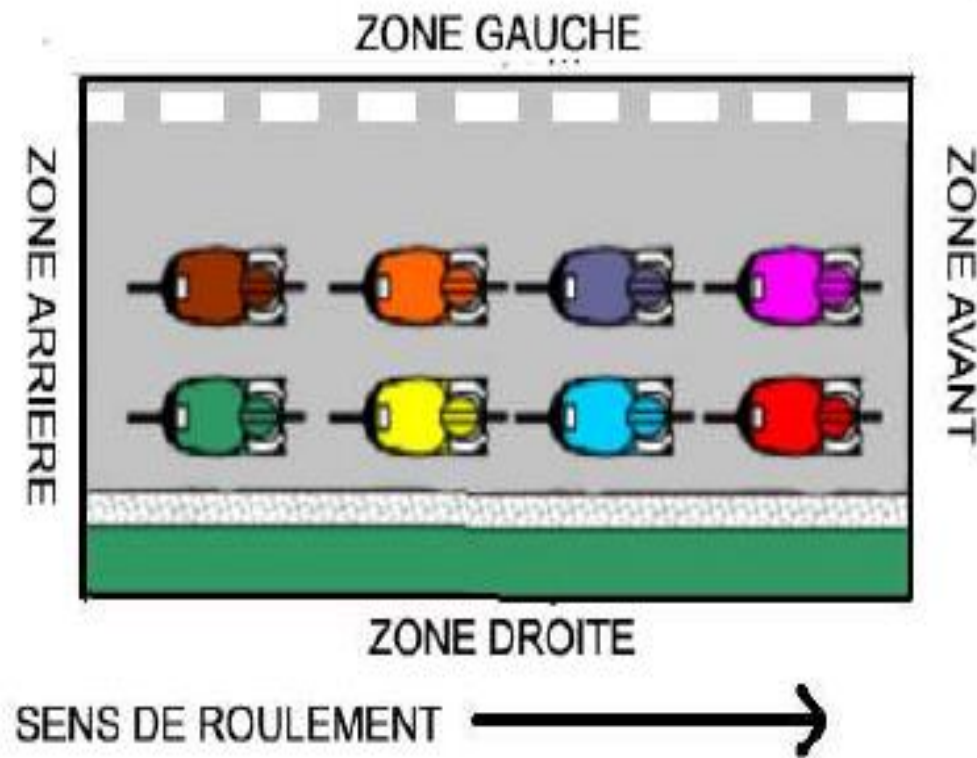
ROULER EN SÉCURITÉ EN GROUPE

La zone critique



ROULER EN SÉCURITÉ EN GROUPE

Communication



ROULER EN SÉCURITÉ EN GROUPE

Communication

Un véhicule automobile est muni de feux stops et de clignotants pour prévenir de ses manœuvres. Cela n'existe pas sur un vélo.

La communication entre ces zones est donc essentielle elle se fait de l'AV vers l'AR et de l'AR vers l'AV.

- Le choix du mode de communication doit être fait avant le départ:
Il est indispensable
Il se fait par la parole et le geste



ROULER EN SÉCURITÉ EN GROUPE

Communication

- Rien n'empêche que la communication gestuelle soit complétée par la communication verbale.
- Le plus important est que la communication existe entre les diverses zones du groupe



ROULER EN SÉCURITÉ EN GROUPE

Exemples de communication

Droite
derrière :
un véhicule
veut doubler
mettez vous
en file simple.



ROULER EN SÉCURITÉ EN GROUPE

Exemples de communication

Droite
devant :
Véhicule
arrivant en
sens
inverse,
restez bien à
droite.



Aisance individuelle et comportement en groupe

C'est la période



Stage VAE

C'est la période





NON



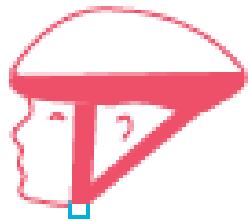
NON



OUI



OUI



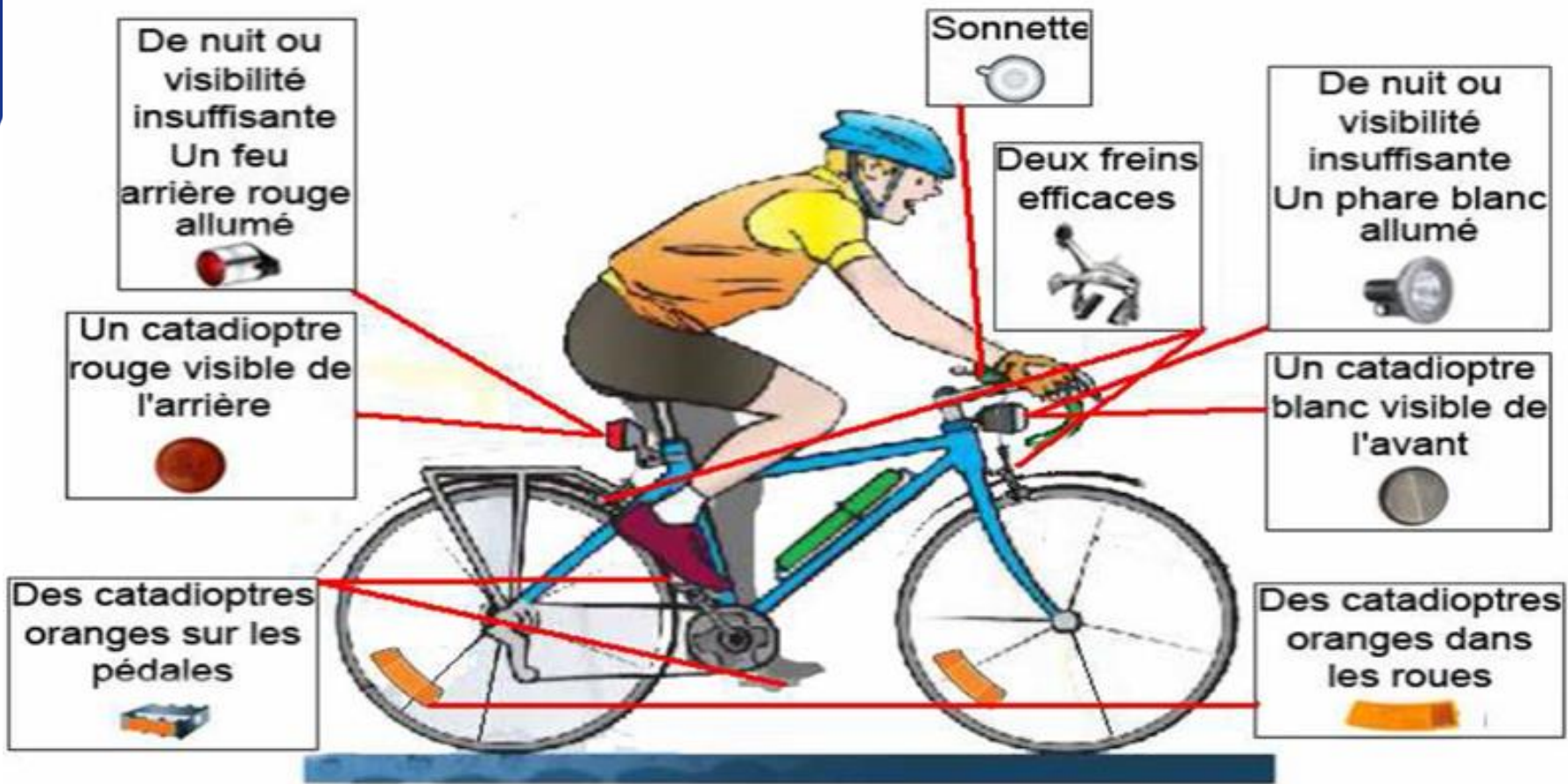
NON



Le Code de la Route



◆ L'équipement du Vélo



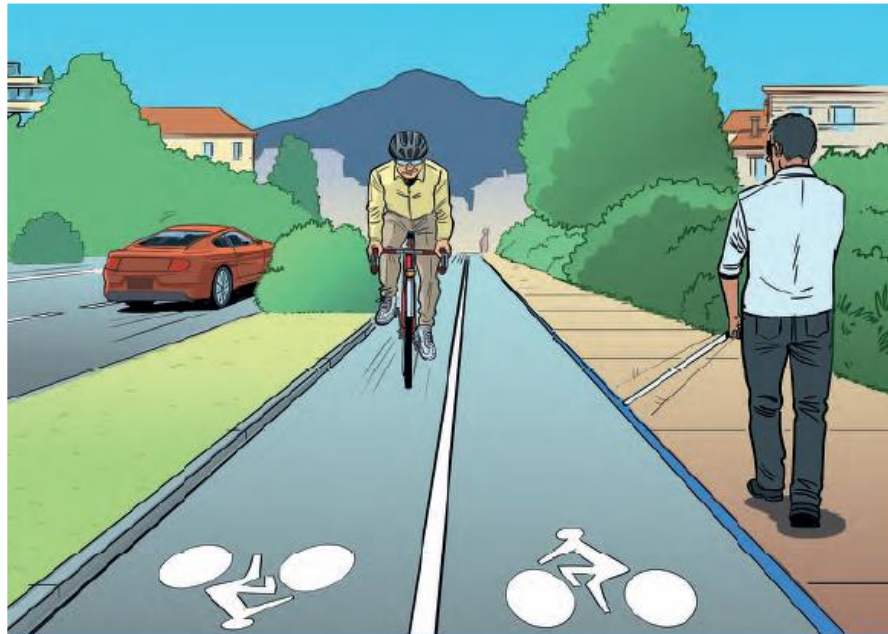








La Charte Cyclable



CHARTRE CYCLABLE

LE PARTAGE DE L'ESPACE



FÉDÉRATION
FRANÇAISE
DE CYCLOTOURISME



Les Flyers



AUTOMOBILISTES ATTENTION !

— LES SPÉCIFICITÉS DES CYCLISTES —

Prévenir la plupart des risques
d'accidents entre automobilistes et
cyclistes, passe par une bonne
compréhension de la pratique du vélo,
d'autant plus que ces derniers sont des
usagers vulnérables.





LA SÉCURITÉ



FÉDÉRATION
FRANÇAISE DE
CYCLOTOURISME





Anomalies infrastructures Analyse des risques routiers

sec-A0023-00-U
Création : Déc. 2016

AVEC LES OUTILS MODERNES DE COMMUNICATION, NOUS VOUS CONSEILLONS :
 • SUR SMARTPHONE ► L'APPLICATION « SURICATE » • SUR ORDINATEUR ► [HTTP://SENTINELLES.SPORTSDENATURE.FR/](http://sentinelles.sportsdenature.fr/)

ÉMETTEUR : Délégué sécurité Club : Nom : Adresse postale : Ville : Code postal : Téléphone : E-mail :	DESTINATION CODEP À l'attention du délégué sécurité Nom : Adresse postale : Ville : Code postal : Téléphone : E-mail :	DESTINATAIRES FINAUX Comité régional (pour info) Commune Communauté de communes Agglomération Métropole Conseil départemental Conseil régional Office national des forêts (ONF)
--	--	--

LOCALISATION PRÉCISE DE L'ANOMALIE (cochez les cases correspondantes)

- | | | | |
|---|--|--|--------------------------------|
| <input type="checkbox"/> Zone agglomération | <input type="checkbox"/> Zone hors agglomération | | |
| <input type="checkbox"/> Piste cyclable | ou | <input type="checkbox"/> Voie verte | ou |
| <input type="checkbox"/> Route ou Rue : | <input type="checkbox"/> Avec bande cyclable | <input type="checkbox"/> Chemin | ou |
| | | <input type="checkbox"/> Sans bande cyclable | <input type="checkbox"/> Forêt |

ENDROIT PRÉCIS

Nom et Numéro de voie - ou position GPS - ou point remarquable :

.....

ANOMALIE CONSTATÉE

- | | | |
|--|---|---------------------------------------|
| <input type="checkbox"/> Nouvelle anomalie | <input type="checkbox"/> Anomalie déjà signalée | |
| <input type="checkbox"/> Rétrécissement | <input type="checkbox"/> Revêtement | <input type="checkbox"/> Ralentisseur |
| <input type="checkbox"/> Accessibilité | <input type="checkbox"/> Signalisation | <input type="checkbox"/> Entretien |
| <input type="checkbox"/> Éclairage | <input type="checkbox"/> Visibilité | <input type="checkbox"/> Autre(s) |

Description de l'anomalie ou du risque pour les usagers et proposition :

.....

Exemples d'anomalies justifiables de cette fiche (liste non exhaustive).

- **Piste** : largeur insuffisante, visibilité, accès, revêtement, signalisation, entretien.
- **Bande** : largeur insuffisante, entretien, plots en surélévation.
- **Rétrécissement** : distance de sécurité de dépassement impossible, pas de by-pass vélo, pas ou peu de zones de dépassement.
- **Revêtement** : chaussée déformée ou inadaptée, trous, peinture glissante.
- **Ralentisseur** : hors norme, dangereux (en descente), bande agressive, mal signalé.
- **Obstacles** : grilles dans sens circulation, Tampon EDF eau en surélévation ou ouvert.
- **Signalisation** : manquante, masquée, sous ou surdimensionnée.
- **Entretien** : végétation luxuriante, présence gravillons-sable-terre-verre.



AVEC LES OUTILS MODERNES DE COMMUNICATION, NOUS VOUS CONSEILLONS :

- **SUR SMARTPHONE ► L'APPLICATION « SURICATE »**
- **SUR ORDINATEUR ► [HTTP://SENTINELLES.SPORTSDENATURE.FR/](http://sentinelles.sportsdenature.fr/)**





**Merci de consacrer du temps à
la sécurité !**

BONNE ROUTE À TOUS

