

Marc Tilly:
**« Un nouveau décret,
avec la voie privative
temporaire »**



« MONSIEUR SÉCURITÉ » À LA FÉDÉRATION FRANÇAISE DE CYCLISME, MARC TILLY LISTE TOUS LES CHANGEMENTS QUI VONT BIENTÔT INTERVENIR EN CE QUI CONCERNE L'UTILISATION DE LA CHAUSSÉE PAR ET POUR LES ORGANISATEURS DE COURSES CYCLISTES. IL EFFECTUE ÉGALEMENT UN POINT SUR LE DOSSIER « FRAIS DE POLICE ET GENDARMERIE ». INTERVIEW DE CET ÉLU QUI ŒUVRE POUR LA SÉCURITÉ DE NOS LICENCIÉS EN COURSE, MAIS PAS SEULEMENT. PROPOS RECUEILLIS PAR HERVÉ BOMBRUN

PHOTOGRAPHE : PATICK PICHON / FFC

Pouvez-vous nous expliquer ce que le nouveau décret pour l'usage « privatif temporaire » de la route va engendrer comme changements pour les organisateurs de courses cyclistes? **Marc Tilly:** Ce décret est en cours de finalisation. J'en ai reçu une dernière version avec les modifications que nous avons demandées. Il est aussi ouvert, je tiens à le préciser, aux sports mécaniques usagers de la voie publique en compétition : sport moto, sport automobile. Pour nous cyclistes, c'est tout simplement la création d'un nouveau régime. Nous allons en effet bénéficier sur les épreuves en ligne de la « voie privative temporaire ». Ainsi, les organisateurs, après demande faite en amont aux préfets, pourront bénéficier de ce nouveau régime.

Concrètement cela va changer quoi sur le déroulé des courses en termes de sécurité, justement? Tous les véhicules qui sont au sein de la bulle (NDLR : voir pages 8 et 9) sur une épreuve cycliste, vont bénéficier de la voie privative pour l'ensemble des véhicules opérant sur la compétition, et ceci de la voiture qui ouvre la course jusqu'à celle qui en délimite la fin. On sera dans une bulle privative, en étant maître chez nous au sein de celle-ci. Ce changement va d'ailleurs apparaître dans le code de

la route, et de fait cela a nécessité de nouveaux aménagements. En effet, quand le décret sera sorti : tout véhicule qui arrivera en face de la course, aura obligation de s'arrêter afin de laisser passer la bulle délimitée par les véhicules d'ouverture jusqu'à la fin de course. Et uniquement au passage de ce dernier, on redonnera à l'automobiliste la possibilité de repartir.

C'est en effet une grande avancée par rapport au décret précédent qui était la priorité de passage pour les courses cyclistes... Oui, car la priorité de passage ne nous était offerte que sur les carrefours traversés ou sur des cisaillements de route. Mais jamais nous n'avions la propriété de la route, et donc la possibilité d'arrêter les véhicules qui arrivaient en face de nous. Normalement, le peloton à l'échelon course devait se contenir sur la voie de droite de la chaussée, et non pas rouler à gauche, afin de laisser cette voie libre à la circulation. Ce qui était impossible à « tenir » sur des épreuves en ligne, avec un peloton de 200 coureurs. Les signaleurs mobiles arrêtaient alors les voitures qui venaient en face, mais si les automobilistes ne le souhaitaient pas, ils pouvaient circuler. Alors qu'avec ce nouveau décret dont nous allons disposer, si un automobiliste arrivait en face d'une course cycliste venait, malheureusement à ne pas obtempérer quand on lui demande de s'arrêter, il enfreindrait tout simplement la loi ! Le risque encouru : une amende de classe 4, de l'ordre de 135 €.

Ce changement peut nous permettre de conserver notre patrimoine cycliste, car désormais la sécurité s'en trouve encore plus renforcée ? Effectivement, il s'agit là d'une grosse avancée en matière de sécurité pour les coureurs, mais également d'une sécurité supplémentaire pour les organisateurs d'épreuves en ligne, surtout. On peut maintenant responsabiliser les automobilistes qui arrivent en face de nos courses en ligne.

Le rôle des signaleurs mobiles civils va-t-il être accru ? Ils n'auront, et c'est logique, jamais le pouvoir de police sur nos épreuves. Mais ils auront effectivement l'autorité d'arrêter un véhicule qui arrive en face d'eux, en le renseignant sur le fait qu'une course cycliste est organisée sur la voie qu'il emprunte, et que cette dernière est privative durant un certain laps de temps. Désormais l'automobiliste stoppé en bord de route devra impérativement attendre le véhicule de fin de course qui lui redonnera l'autorisation de reprendre son chemin. Tous ces points seront définis dans un décret ministériel.

« Le meilleur moyen de protéger le cyclisme pour pas qu'il ne disparaisse, est d'offrir, grâce à ce décret, un nouveau cadre en matière de sécurité à nos courses. »

MARC TILLY

Ce nouveau régime qui arrive avec « la voie privative temporaire », va induire aussi une nouvelle formation pour les motards civils qui évoluent en course, non ? On va ouvrir des formations car ce changement va engendrer des comportements et placements que les motards civils ne pouvaient pas avoir précédemment en course. Il va donc falloir revoir la formation des motards civils.

Avez-vous perçu une grande écoute de la part du Ministère de l'Intérieur par rapport à cette demande de privatisation de la bulle sur une course cycliste ? Oui. Le Ministère de l'Intérieur a été à notre écoute, et ceci grâce aussi à notre collaboration avec la DGGN (Direction Générale de la Gendarmerie Nationale) et au Général Platel qui a travaillé en symbiose avec nous afin que ce nouveau décret puisse voir le jour. On a eu des réunions à la DGGN, en présence du Directeur Juridique de la FFC, Christophe Lavergne, de Nicolas Rougeon, secrétaire de la commission nationale sécurité de la FFC, que je préside, d'Arnaud Platel et Alain Clouet de la LNC, et d'ASO, avec Pierre-Yves Thouault, afin que notre dossier puisse avancer dans le sens que l'on souhaitait pour le bien de nos coureurs et la sauvegarde de notre patrimoine cycliste. L'union des forces de toutes ces institutions de la grande famille cycliste a permis de déboucher sur ce nouveau décret.

Ce sentiment de patrimoine cycliste, on y revient, le Ministère en a eu conscience ? Oui, et cela a été justement notre force. Nous avons aussi travaillé dans ce sens-là, en nous appuyant sur ce socle fort, en démontrant que notre sport, le cyclisme, était inscrit de manière séculaire dans le patrimoine national, et que le meilleur moyen pour qu'il ne disparaisse pas, était de le protéger davantage en offrant justement un nouveau cadre en matière de sécurité à nos courses. On ne pouvait pas continuer avec l'ancien régime, avec les risques que prenaient nos organisateurs à chaque fois qu'ils mettaient une épreuve sur pied, sans avoir le choix de faire autrement de surcroît.

Qu'en est-il d'un autre dossier important, pour nos organisateurs, celui des frais de police et de gendarmerie ? Il fait également partie de ce décret, un bouclier a été mis en place pour toutes les épreuves déjà existantes. En ce qui concerne les compétitions nouvellement créées, c'est le tarif plein qui est appliqué. Sur ce dossier, lors des dernières réunions, nous avons demandé à rouvrir les discussions avec Christophe Lavergne, et Alain Clouet de la LNC, mais nous ne voulions pas non plus obérer le nouveau décret sur la « voie privative temporaire ». Mettre en

« À la FFC, le casque rigide est obligatoire pour les licenciés en compétition »



danger ce décret à cause des frais de gendarmerie et de police aurait été dommage. En tout cas, une chose est certaine, c'est que le Ministère de l'Intérieur, à propos des frais de police et de gendarmerie, a eu la bienveillance de nous accorder la possibilité de rouvrir les discussions par rapport à ce poste qui représente de gros budgets pour nos organisateurs de courses cyclistes. Nous avons, de notre côté, des points que l'on souhaiterait voir évoluer sur ce volet, notamment la facturation de la mise à disposition du matériel, des véhicules, et toute la manne financière que cela représente pour nos organisateurs de courses. On aimerait parler de ces sujets avec le Ministère. On reviendra en discussion sur ces points-là. Mais on a donné primauté au régime « de voie privative temporaire ». Maintenant on souhaite que ce décret soit signé au plus vite, afin qu'il soit mis en place courant 2017. Ce serait idéal pour nous.

Vous avez d'autres domaines en matière de sécurité sur lesquels vous travaillez ? Oui. On souhaite éditer un formulaire très simple, avec des photos explicatives, afin de mettre en avant la bonne attitude à avoir, et le bon comportement à adopter, lorsqu'on est sur un poste fixe sur une course cycliste, comme les signaleurs à poste fixe, qui gardent les carrefours. Il nous semble en effet primordial que l'on explique aux gens comment utiliser un panneau K10, quel comportement avoir quand une voiture arrive en face de soi, comment présenter la course à un véhicule, tout en restant diplomate. Le but est de faire comprendre à l'automobiliste qu'il ne va pas être bloqué très longtemps, et que, le mieux pour lui au bout du compte est qu'il descende de sa voiture afin de profiter tout simplement du spectacle offert. Après il aura tout loisir de repartir une fois que celle-ci sera passée.

Ces bénévoles sont des personnes courageuses, cela fait aussi la force de la FFC ? Oui. La force de notre fédération c'est d'avoir des signaleurs bénévoles, en possession de leur permis de conduire, et qui tous amènent leur pierre à la sécurité de nos courses cyclistes. On leur doit la réussite de nos épreuves.

L'autre aspect sécurité, qui est très impactant pour les coureurs, c'est aussi la sécurité des coureurs à l'entraînement, le Ministère a conscience de ce phénomène ? Les cyclistes s'entraînent souvent seuls, mis à part l'hiver où ils roulent en groupe. Et, dans ce cas-là, il est bon de rappeler ce que nous dit le code de la route.

« Il faut qu'au sein de nos écoles de vélos, nous ayons un volet sécurité, afin d'aborder les bons comportements à avoir sur la route : les cyclistes et les autres usagers de la route doivent apprendre à se respecter pour cohabiter. »

Il existe en effet une possibilité de mettre derrière un groupe de cyclistes des véhicules pour assurer la sécurité de ce peloton. Ils doivent être équipés de gyrophares de couleur orange afin de prévenir les autres véhicules qu'ils vont arriver sur un groupe à progression lente. Je pense aussi que l'aspect sécuritaire doit s'appréhender très jeune. Il faut que nous, FFC, au sein de nos écoles de vélos, nous ayons un volet sécurité, afin d'aborder les bons comportements à avoir sur la route. Car ce n'est qu'une question de comportement et de cohabitation entre les cyclistes et les autres véhicules, tous deux devant apprendre à se respecter. Un conducteur doit prendre en compte qu'un cycliste par rapport à une voiture ou un camion est un être en déplacement qui est très fragile, en termes de rapport de forces. Et le cycliste ne doit pas gêner la progression des voitures. La route est à tous et, à ce propos, « la route se partage » effectue un gros travail afin de favoriser la cohabitation entre tous les utilisateurs de la chaussée.

Ce qui agace souvent les automobilistes, ce sont deux cyclistes qui roulent de front sur la chaussée... On peut effectivement réfléchir à éditer des notes à l'adresse des clubs afin de mentionner les règles à respecter quand on encadre sur la route un groupe qui roule à l'entraînement, sachant que dans ce cas, c'est le respect total du code de la route qui s'impose car on n'est pas en course. Mais effectivement, dans le code de la route, il est prévu que les cyclistes puissent rouler sur la chaussée à deux de front, mais seulement dès lors que le groupe est composé de plus de dix unités. Il convient alors de faire attention aux véhicules qui se préparent à doubler, en revenant sur une file indienne quand la voiture souhaite dépasser les cyclistes. Le conducteur doit aussi prévenir les cyclistes en utilisant son avertisseur sonore afin que ces derniers puissent se préparer à être doublés. C'est toujours une question de bon comportement.

L'état d'urgence impacte aussi dans un autre domaine la sécurité des courses ? Oui, notamment sur les grands événements, cela oblige un renforcement de la sécurité avec la présence de policiers en zone urbaine ou de la gendarmerie en zone rurale. C'est un coût supplémentaire pour nos organisateurs. Cela peut avoir une incidence, car s'il y a des entrées, cela nécessite des fouilles à effectuer par les forces de l'ordre ou par une société privée. Cela a été le cas lors des championnats de France, mais aussi aux championnats d'Europe. La Fédération a été obligée de supporter des coûts « sécuritaires » supplémentaires, nécessaires par rapport à la conjoncture que connaît la France. Il s'agit d'une question de sécurité pour les spectateurs au bord des routes. ●

comme à l'entraînement »

