

[fin](#)**Publié le : 2019-07-03**[Image de la publication](#)

SERVICE PUBLIC FEDERAL INTERIEUR, SERVICE PUBLIC FEDERAL MOBILITE ET TRANSPORTS, SERVICE PUBLIC FEDERAL SANTE PUBLIQUE, SECURITE DE LA CHAINE ALIMENTAIRE ET ENVIRONNEMENT ET SERVICE PUBLIC FEDERAL ECONOMIE, P.M.E., CLASSES MOYENNES ET ENERGIE

28 JUIN 2019. - Arrêté royal réglementant les courses cyclistes et les épreuves tout-terrain

RAPPORT AU ROI

L'arrêté royal du 21 août 1967 réglementant les courses cyclistes et les épreuves de cyclo-cross, modifié par les arrêtés royaux des 6 février 1970, 14 février 1974, 17 juin 1981 et 12 décembre 1983, ne satisfait pas en certains points aux conditions actuelles pour organiser une course cycliste. De plus, certains aspects ont été transférés aux entités fédérées et ne doivent plus être repris dans la réglementation fédérale.

La réglementation fédérale doit principalement garantir la sécurité de tous ceux qui sont concernés par les courses cyclistes. C'est-à-dire non seulement les coureurs participants et l'encadrement mais aussi le public, les riverains ainsi toute autre personne concernée.

Le présent arrêté royal découle de l'article 9 de la loi de 16 mars 1968 relative à la police de la circulation routière qui stipule que l'organisation de et la participation à des épreuves ou compétitions sportives, disputées en totalité ou en partie sur la voie publique, sont interdites, sauf autorisation préalable et écrite des bourgmestres des communes sur le territoire desquelles ces épreuves ou compétitions ont lieu.

Les courses cyclistes ont toujours eu en Belgique une certaine force d'attraction sur un grand nombre de spectateurs.

La circulation est devenue plus dense, ce qui a un grand impact sur l'organisation d'une course cycliste. De plus, l'infrastructure routière a fortement changé ces dernières années avec une augmentation du nombre d'obstacles.

Afin de parvenir à un déploiement optimal de la police là où cela s'avère nécessaire, il faut faire appel à un maximum de signaleurs. Les membres de la sécurité privée et particulière peuvent également, dans les limites de la loi du 2 octobre 2017 réglementant la sécurité privée et particulière, y jouer un rôle.

Le présent arrêté royal entend aussi créer un cadre pour les courses tout-terrain, comme entre autres les cyclo-cross, les courses de vélo tout terrain et autres courses dont une partie s'effectue à vélo, comme les duatlons et les triatlons. Celles-ci relèvent également du présent arrêté royal, même si ces courses n'ont pas lieu sur la voie publique.

Dans le présent arrêté royal, un calendrier a été défini pour le trajet d'autorisation allant de minimum 14 semaines avant la course à quatre semaines avant la course.

Voici un schéma où "J" représente le jour même de la course:

- J-14 semaines : demande organisateur
- J-12 semaines : demande d'autorisation au gestionnaire de voirie par le bourgmestre pour l'utilisation des routes régionales et avis commission provinciale pour l'aide médicale urgente
- J-8 semaines : réponse du gestionnaire de voirie concerné en ce qui concerne l'utilisation des routes régionales et avis commission provinciale pour aide médicale urgente
- J-8 semaines : preuve d'assurance par l'organisateur
- J-6 semaines : accord définitif du bourgmestre, éventuellement sous conditions
- J-4 semaines : réunion de coordination (si nécessaire)

A l'article 20 du présent arrêté royal, la jurisprudence constante de la cour de Cassation (Cass. 8 décembre 1967, Pas., 1968, I, 477 & Cour d'appel de Liège, 5 mars 1996, droit routier 1996, 246) selon lequel le code de la route s'applique à tout moment pendant une course cycliste, à l'exception de celles qui sont contraires à la nature de pareille course cycliste est confirmé. Certains aspects sont mis en évidence, comme la place à occuper sur la route (art. 10) et aux passages à niveau afin qu'il n'y ait aucun doute.

Dans tous les cas, le type de conduite de tous les membres de la caravane encadrant l'épreuve et de la

caravane publicitaire doit être tel qu'il soit adapté aux circonstances concrètes, afin qu'ils puissent en tout temps, en tenant compte de leurs possibilités, faire en sorte que la sécurité des membres de ces caravanes et des spectateurs ne puisse être menacée.

Les articles 2, alinéa 3, 10 à 13quater et 21 de l'arrêté royal du 21 août 1967 restent d'application jusqu'au moment où les autorités régionales ont donné une propre réalisation à ces dispositions.

La section Législation du Conseil d'Etat a donné le 27 mars 2019 un avis sur le présent projet d'arrêté royal. Le projet a été adapté à ses observations, à l'exception de la suivante.

Le Conseil d'Etat a déclaré que l'octroi d'autorisations d'usage privatif du domaine public routier relève, en vertu de l'article 6, § 1^{er}, X, 2^o bis, de la loi spéciale du 8 août 1980 'de réformes institutionnelles', de la compétence des régions en matière de régime juridique de la voirie terrestre et qu'il ne revient dès lors pas à l'auteur du projet d'arrêter que le gestionnaire de la voirie concernée peut refuser l'utilisation de la partie de route concernée ni de lui imposer d'en informer le bourgmestre concerné dans un certain délai. L'alinéa 2 de l'article 5 devrait être soit omis, soit revu sur ce point.

Cette observation du Conseil d'Etat n'a pas été suivie parce que les Régions, dans leur remise d'avis, n'ont pas exprimé explicitement qu'elles ont un problème à cet égard.

Nous avons l'honneur d'être,

Sire,

de Votre Majesté

les très respectueux et très fidèles serviteurs,

Le Ministre de l'Emploi, de l'Economie et des Consommateurs,

K. PEETERS

Le Ministre de la Sécurité et de l'Intérieur,

P. DE CREM

La Ministre des Affaires sociales et de la Santé publique,

M. DE BLOCK

Le Ministre de la Mobilité,

Fr. BELLOT

Conseil d'Etat, section de législation, avis 65.560/4, du 27 mars 2019 sur un projet d'arrêté royal 'réglementant les courses cyclistes et les épreuves tout-terrain'

Le 28 février 2019, le Conseil d'Etat, section de législation, a été invité par le Ministre de la Sécurité et de l'Intérieur à communiquer un avis, dans un délai de trente jours, sur un projet d'arrêté royal 'réglementant les courses cyclistes et les épreuves tout-terrain'.

Le projet a été examiné par la quatrième chambre le 27 mars 2019. La chambre était composée de Martine BAGUET, président de chambre, Bernard BLERO et Wanda VOGEL, conseillers d'Etat, Sébastien VAN DROOGHENBROECK et Jacques ENGLEBERT, assesseurs, et Anne Catherine VAN GEERSDAELE, greffier.

Le rapport a été présenté par Yves CHAUFFOUREAUX, premier auditeur.

La concordance entre la version française et la version néerlandaise a été vérifiée sous le contrôle de Wanda VOGEL.

L'avis, dont le texte suit, a été donné le 27 mars 2019.

Compte tenu du moment où le présent avis est donné, le Conseil d'Etat attire l'attention sur le fait qu'en raison de la démission du Gouvernement, la compétence de celui-ci se trouve limitée à l'expédition des affaires courantes. Le présent avis est toutefois donné sans qu'il soit examiné si le projet relève bien de la compétence ainsi limitée, la section de législation n'ayant pas connaissance de l'ensemble des éléments de fait que le Gouvernement peut prendre en considération lorsqu'il doit apprécier la nécessité d'arrêter ou de modifier des dispositions réglementaires.

Comme la demande d'avis est introduite sur la base de l'article 84, § 1^{er}, alinéa 1^{er}, 2^o, des lois 'sur le Conseil d'Etat', coordonnées le 12 janvier 1973, la section de législation limite son examen au fondement juridique du projet, à la compétence de l'auteur de l'acte ainsi qu'à l'accomplissement des formalités préalables, conformément à l'article 84, § 3, des lois coordonnées précitées.

Sur ces trois points, le projet appelle les observations suivantes.

EXAMEN DU PROJET

Préambule

1. A l'alinéa 1^{er}, il convient de viser plus précisément, au titre de fondement légal du projet, l'article 1^{er}, alinéa 3, de la loi du 8 juillet 1964 'relative à l'aide médicale urgente'.

2. Un nouvel alinéa, consacré au visa de l'arrêté royal du 21 août 1967 'réglementant les courses cyclistes et

les épreuves de cyclo-cross', que l'article 21 du projet abroge partiellement, sera inséré.

3. Il n'y a, par contre, pas lieu de viser l'arrêté royal du 1^{er} décembre 1975 `portant règlement général sur la police de la circulation routière et de l'usage de la voie publique', et l'arrêté royal du 16 février 2006 `relatif aux plans d'urgence et d'intervention', lesquels ne sont pas modifiés par le projet.

4. Un nouvel alinéa, consacré au visa de l'accomplissement de la formalité préalable d'association des Gouvernements de Région, sera également inséré.

5. L'alinéa 6 relatif à l'avis du Conseil d'Etat sera rédigé comme suit :

« Vu l'avis n° 65.560/4 du Conseil d'Etat donné le 26 mars 2019 en application de l'article 84, § 1^{er}, alinéa 1^{er}, 2°, des lois sur le Conseil d'Etat, coordonnées le 12 janvier 1973 ; » (1) .

Dispositif

Article 5

1. Au paragraphe 1^{er}, alinéa 1^{er}, dans la version française, le mot « avis » sera comme dans la version néerlandaise remplacé par le mot « autorisation » dont la portée est plus générale.

2. L'octroi d'autorisations d'usage privatif du domaine public routier relève, en vertu de l'article 6, § 1^{er}, X, 2° bis, de la loi spéciale du 8 aout 1980 `de réformes institutionnelles', de la compétence des régions en matière de régime juridique de la voirie terrestre.

Il ne revient dès lors pas à l'auteur du projet d'arrêter que le gestionnaire de la voirie concernée peut refuser l'utilisation de la partie de route concernée ni de lui imposer d'en informer le bourgmestre concerné dans un certain délai.

L'alinéa 2 sera soit omis, soit revu sur ce point.

3. Le paragraphe 2, alinéa 1^{er}, relatif à l'avis de la commission de l'aide médicale urgente, doit être complété afin de tenir compte, pour ce qui concerne la détermination de la commission compétente, des hypothèses dans lesquelles le lieu d'arrivée de la course ne se situe pas sur le territoire belge.

4. Au paragraphe 3, la nécessité de motiver le refus écrit découle déjà de la loi du 29 juillet 1991 `relative à la motivation formelle des actes administratifs'. Il n'appartient pas au Roi de reproduire un tel dispositif. Les mots « de manière motivée » seront omis.

Article 15

Contrairement à ce qu'indique le paragraphe 1^{er}, les modèles de l'autorisation et du laissez-passer, prévus respectivement aux alinéas 2 et 3 de cette disposition, ne sont pas joints à l'arrêté en projet. Ce dernier sera corrigé sur ce point.

Article 17

Le paragraphe 4, alinéas 1^{er} et 2, dispose :

« Tous les secouristes doivent avoir un niveau de formation tel que déterminé par le SPF Santé publique, et prévu dans la loi coordonnée du 10 mai 2015 relative à l'exercice des professions des soins de santé.

Les secouristes responsables du transport médical, doivent en particulier satisfaire aux conditions prévues au chapitre 6, articles 65 à 67, de la loi précitée ».

Les conditions prévues aux articles 65 à 67, du chapitre 6, de la loi du 10 mai 2015, concernent l'exercice de la profession d'ambulancier-secouriste. Le paragraphe 4, alinéa 1^{er}, sera revu afin d'y exprimer plus clairement si les autres secouristes doivent satisfaire aux mêmes conditions, à une partie d'entre elles seulement, ou bien à d'autres qu'il conviendrait alors de préciser.

Article 21

L'article 21 énumère les dispositions de l'arrêté royal du 21 aout 1967, qui sont exceptées de son abrogation par le projet.

Il convient d'y inclure également l'article 2, alinéa 3, ainsi que l'article 21, qui ne relèvent plus de la seule compétence de l'autorité fédérale. Pour ce dernier, il est également renvoyé à l'observation formulée sous l'article 5, § 1^{er}, du projet.

Le greffier,

Anne-Catherine Van Geersdaele

Le président,

Martine Baguet

Note

(1) Principes de technique législative - Guide de rédaction des textes législatifs et réglementaires, www.raadvst-consetat.be, onglet « Technique législative », recommandation n° 36.1 et formule F 3-5-2. 28 JUIN 2019. - Arrêté royal réglementant les courses cyclistes et les épreuves tout-terrain

PHILIPPE, Roi des Belges,
A tous, présents et à venir, Salut.

Vu la loi du 8 juillet 1964 relative à l'aide médicale urgente, notamment l'article 1^{er}, alinéa 3;
Vu la loi relative à la police de la circulation routière, coordonnée le 16 mars 1968 relative à la police de la circulation routière, notamment l'article 9, dénommée ci-après la loi sur la circulation routière;
Vu l'arrêté royal du 21 août 1967 réglementant les courses cyclistes et les épreuves de cyclo-cross;
Vu les avis des Inspecteurs des Finances, donnés le 14 mai 2018, 24 mai 2018, 30 mai 2018 et 31 mai 2018;
Vu l'accord du Ministre du Budget, donné le 11 mars 2019;
Vu l'association des Gouvernements de Région;

Vu l'avis 65.560/4 du Conseil d'Etat donné le 27 mars 2019 en application de l'article 84, § 1^{er}, alinéa 1^{er}, 2^o, des lois sur le Conseil d'Etat, coordonnées le 12 janvier 1973;

Considérant la loi du 2 octobre 2017 réglementant la sécurité privée et particulière ;

Sur la proposition de Notre Ministre de l'Emploi, de l'Economie et des Consommateurs, de Notre Ministre de la Sécurité et de l'Intérieur, de Notre Ministre des Affaires sociales et de la Santé publique, et de Notre Ministre de la Mobilité,

Nous avons arrêté et arrêtons :

CHAPITRE 1^{er}. - Dispositions générales

Article 1^{er}. Le présent arrêté s'applique à chaque course cycliste organisée entièrement ou partiellement sur le territoire belge.

Les manifestations dont une partie correspond à la définition d'une course cycliste, relèvent également du présent arrêté royal.

Art. 2. Pour l'application des dispositions du présent arrêté, on entend par :

1^o Une course cycliste : une manifestation autorisée engageant des cycles dans un contexte compétitif avec plusieurs participants, un enregistrement du temps et/ou un classement.

2^o Une épreuve tout-terrain : une course cycliste organisée principalement sur des chemins sans revêtement, et partiellement ou non sur la voie publique.

3^o Une course cycliste sur circuit fermé : une course cycliste dont le parcours est entièrement fermé à la circulation. Toutes les courses cyclistes exclusivement courues sur des circuits d'une longueur inférieure à 3 kilomètres, sont des courses sur circuit fermé.

Un bourgmestre peut, en tenant compte des circonstances locales, autoriser une course cycliste, exclusivement courues sur des circuits supérieur d'une longueur à 3 km, comme course cycliste sur circuit fermé.

4^o Une course cycliste sur circuit ouvert: une course cycliste dont le parcours est fermé à la circulation dès l'approche du véhicule d'ouverture de la caravane de la course jusqu'au passage du véhicule de fermeture de la caravane de la course.

5^o Une course cycliste en ligne : une course cycliste sur circuit ouvert où un ou plusieurs trajets d'au moins vingt kilomètres sont parcourus.

6^o Le bourgmestre de référence :

- a) le bourgmestre de la commune de l'arrivée de la course cycliste;
- b) le bourgmestre de la commune de départ lorsque l'arrivée de la course cycliste se situe à l'étranger;
- c) si ni le départ, ni l'arrivée de la course n'ont lieu en Belgique, le bourgmestre de la commune par où la course cycliste entre sur le territoire belge.

7^o Un signaleur : la personne telle que définie dans l'arrêté royal du 1^{er} décembre 1975 portant règlement général sur la police de la circulation routière et de l'usage de la voie publique, dénommé ci-après « le code de la route ».

8^o Un signaleur mobile : un signaleur qui peut être engagé à plusieurs endroits tout au long du parcours et qui utilise à cette fin une partie du trajet de l'épreuve entre le véhicule d'ouverture de la caravane de la course et le véhicule de fermeture de la caravane de la course.

9^o Un véhicule d'ouverture : un véhicule qui roule à une distance suffisamment sûre à l'avant de la caravane de la course et de la caravane publicitaire et qui répond aux conditions prévues aux articles 13, § 1^{er}, et 14, § 1^{er}.

10^o Le véhicule de fermeture : un véhicule qui annonce la fin de la caravane de la course ou de la caravane publicitaire et qui répond aux conditions prévues aux articles 13, § 2, et 14, § 2

11^o La caravane de la course : les coureurs participants et les véhicules, pourvus d'une autorisation de suivre, circulant entre le véhicule d'ouverture et le véhicule de fermeture de la caravane de la course, y compris ces deux véhicules.

12° La caravane publicitaire : les véhicules pourvus d'une autorisation de suivre entre le véhicule d'ouverture et le véhicule de fermeture de la caravane publicitaire, y compris ces deux véhicules.

13° Le directeur de course : la personne qui assure la direction générale organisationnelle, non seulement avant la course mais également le jour de la course et doit obligatoirement être nommé pour chaque course cycliste.

14° Le coordonnateur de sécurité : la personne qui, lors de la préparation de la course et pendant celle-ci, est chargée de la sécurisation maximale du trajet de la course.

CHAPITRE 2. - Dispositions préalables à la journée de compétition

Art. 3. § 1. L'organisateur doit introduire au moins quatorze semaines avant la date de la course, auprès de chaque bourgmestre concerné, une demande d'autorisation, de préférence sous forme digitale, comme visée à l'article 9 de la loi sur la circulation routière. Pour les courses en ligne, la demande doit être introduite de manière digitale. Les demandes d'autorisation qui ne sont pas introduites dans les délais, ne sont pas recevables.

Si, suite à un refus de passage d'une course, une nouvelle demande d'autorisation de passage doit être introduite, ce délai de quatorze semaines n'est pas d'application.

Pour les courses cyclistes en ligne, une copie de la demande doit aussi être introduite auprès de la police fédérale.

§ 2. La demande pour les épreuves autres que les épreuves tout-terrain, doit contenir au moins les données suivantes :

1. l'identité de l'organisateur, du directeur de course et/ou du coordonnateur de sécurité ;
2. la nature de la course ;
3. la catégorie de coureurs participants à laquelle la course est réservée ;
4. le nombre maximum de participants à l'épreuve ;
5. l'itinéraire complet de la course, y compris les zones visées à l'article 11 et une liste des carrefours ;
6. les caractéristiques du parcours ;
7. l'horaire du déroulement de la course ;
8. l'autorisation d'utiliser les terrains d'un domaine qui n'est pas public ;
9. la présence éventuelle d'une caravane publicitaire et son importance ;
10. le nombre de véhicules pour lesquels le directeur de course se propose de délivrer des laissez-passer et des autorisations de suivre.

§ 3. En ce qui concerne une épreuve tout-terrain, la demande doit au moins contenir les données suivantes :

1. l'identité de l'organisateur, du directeur de course et/ou du coordonnateur de sécurité ;
2. la nature de la course ;
3. le catégorie des coureurs participants à laquelle la course est réservée ;
4. le nombre maximum de participants à l'épreuve ;
5. l'itinéraire complet de la course, y compris les zones visées à l'article 11 ;
6. les caractéristiques du parcours ;
7. l'horaire du déroulement de la course ;
8. l'autorisation d'utiliser les terrains d'un domaine qui n'est pas public.

§ 4. Si la course s'étend sur plusieurs étapes, il faut introduire une demande d'autorisation séparée pour chaque étape.

Art. 4. § 1. Le directeur de course doit être majeur et agir au nom de l'organisateur. Il veille au bon déroulement de la course cycliste. Il est en contact avec le coordonnateur de sécurité et veille à ce que la caravane de la course et la caravane publicitaire respectent les conditions qui leur sont imposées.

§ 2. Le coordonnateur de sécurité doit être majeur et assurer l'analyse de risque du parcours et les éventuelles interactions entre le public et les caravanes et prendre les mesures qui y sont associées afin de limiter les risques. Il est responsable de la désignation et du briefing des signaleurs selon les directives des autorités administratives et doit veiller à ce que les interactions entre les véhicules, les coureurs participants et les spectateurs se déroulent en toute sécurité.

Pendant la course cycliste, il disposera d'une liste nominative de signaleurs mobilisés.

§ 3. Outre l'engagement obligatoire d'un directeur de course, l'engagement du coordonnateur de sécurité est obligatoire pour les courses en ligne. Pour les autres courses cyclistes, la fonction de directeur de course et de coordonnateur de sécurité peut être exercée par la même personne.

Art. 5. § 1^{er}. Si la course emprunte une route régionale ou traverse un carrefour avec une route régionale, le bourgmestre de référence demande, pour l'itinéraire complet, à chaque gestionnaire de voirie concerné, les autorisations nécessaires pour l'utilisation des routes régionales, au plus tard deux semaines après réception de la demande.

Le gestionnaire de voirie concerné peut refuser l'utilisation de la partie de la route concernée et doit en informer le bourgmestre concerné au plus tard huit semaines avant la course. Si aucune notification n'est faite dans ce délai, l'utilisation est réputée être autorisée.

§ 2. Le bourgmestre de référence demande, au plus tard deux semaines après réception de la demande, l'avis nécessaire à la commission provinciale de l'aide médicale urgente compétente

- de la commune d'arrivée, quand celui-ci se trouve en Belgique,
- de la commune de départ lorsque l'arrivée se situe à l'étranger,
- de la commune où la course cycliste entre sur le territoire belge, si ni le départ, ni l'arrivée de la course n'ont lieu en Belgique.

Ces avis doivent être portés à la connaissance de bourgmestre de référence et, le cas échéant, au bourgmestre de la commune de départ, avec copie à l'organisateur au plus tard huit semaines avant la course par la commission provinciale de l'aide médicale urgente concernée.

§ 3. Au plus tard six semaines avant la course, le bourgmestre donne une autorisation écrite définitive pour l'organisation de la course, éventuellement sous conditions, ou délivre un refus écrit.

Le bourgmestre, en accord avec le chef de corps, détermine dans l'autorisation, notamment, combien de signaleurs sont nécessaires pour assurer la sécurité aux carrefours qu'il indique sur le parcours de la course sur le territoire de sa commune.

En ce qui concerne les carrefours, une distinction doit être faite entre:

1. les points qui doivent être occupés par un membre du cadre opérationnel de la police trente minutes avant le passage du véhicule d'ouverture de la caravane de la course, selon le timing le plus rapide, jusqu'à ce que le véhicule de fermeture de la caravane de la course soit passé (catégorie 1);
2. les points qui doivent être occupés par un signaleur trente minutes avant le passage du véhicule d'ouverture de la caravane de la course, selon le timing le plus rapide, jusqu'à ce que le véhicule de fermeture de la caravane de la course soit passé (catégorie 2);
3. les points qui doivent être occupés par un signaleur dès le passage du véhicule d'ouverture de la caravane de la course jusqu'à ce que le véhicule de fermeture de la caravane de la course soit passé (catégorie 3);
4. les points sans signaleur, avec ou sans panneau de signalisation. Le type de panneau de signalisation peut être spécifié en fonction de la disposition locale des lieux (catégorie 4).

La liste de ces points doit être reprise dans l'autorisation.

Art. 6. § 1. L'autorisation doit être refusée lorsque la course emprunte en sens inverse ou croise l'itinéraire suivi précédemment, sauf s'il n'existe aucun danger pour son déroulement en toute sécurité.

Lorsqu'une course suit la même route qu'une autre course ou revient à nouveau sur une route déjà empruntée, le coordonnateur de sécurité doit prendre des mesures de prévention spéciales pour prévenir d'éventuels accidents.

§ 2. L'autorisation doit également être refusée lorsque la course cycliste emprunte en sens inverse, suit ou croise une route sur lequel doit avoir lieu simultanément ou quasi simultanément une autre épreuve sportive ou toute autre manifestation autorisée qui peut influencer sur le déroulement en toute sécurité de la course cycliste.

Art. 7. § 1. Pour les courses en ligne, une réunion de coordination multidisciplinaire doit être organisée au niveau supra local au plus tard quatre semaines avant la course.

§ 2 Le bourgmestre de référence convoque la réunion multidisciplinaire, qui a lieu en présence du directeur de course, du coordonnateur de sécurité et des disciplines concernées afin de coordonner l'ensemble des dispositions de sécurité. Les bourgmestres des autres communes concernées sont également invités à cette réunion.

Le bourgmestre de référence s'assure que chaque partie connaît clairement ses responsabilités et qu'elle prenne toutes les mesures organisationnelles et matérielles.

§ 3. L'organisateur doit organiser les briefings nécessaires afin que chacun qui exerce une fonction en rapport avec la course soit informé des accords en matière de sécurité.

Art. 8. § 1. Les organisateurs doivent, pour chaque course, fournir la preuve qu'une assurance a été souscrite qui garantit, en cas d'accident se produisant à l'occasion de l'épreuve ou pendant la durée de celle-ci, les conséquences pécuniaires de la responsabilité civile pouvant incomber :

1. aux organisateurs eux-mêmes
2. aux signaleurs
3. aux coureurs participants
4. aux personnes qui sont autorisées à accompagner la course ou qui exercent une fonction en rapport avec la course .

§ 2. L'assurance visée à § 1^{er}, doit être souscrite auprès d'un assureur qui est agréé pour exercer l'activité

d'assurance dans la branche 13 de l'annexe I^{er} de l'arrêté royal du 22 février 1991 portant règlement général relatif au contrôle des entreprises d'assurances.

§ 3. L'assurance doit fournir une garantie en termes de dégâts matériels et corporels prévus dans l'arrêté royal du 12 janvier 1984 déterminant les conditions minimales de garantie des contrats d'assurance couvrant la responsabilité civile extracontractuelle relative à la vie privée, en particulier son article 5.

§ 4. L'organisateur fournit au plus tard huit semaines avant la course la preuve de l'assurance à chaque bourgmestre.

Art. 9. Si les conditions de l'autorisation ne sont pas remplies, celle-ci peut être retirée à tout moment par le bourgmestre concerné.

Il informe l'organisateur par écrit du retrait, avec copie au bourgmestre de référence et au cas échéant au bourgmestre de départ de la course.

CHAPITRE 3. - Dispositions pendant la course cycliste

Art. 10. Les coureurs participants à une épreuve cycliste doivent emprunter la route ou la piste cyclable marquée telle que visée à l'article 74 du code de la route. Les véhicules à moteur de la caravane de la course et de la caravane publicitaire ne peuvent emprunter que la partie de la chaussée destinée aux véhicules motorisés.

Les présentes dispositions n'appliquent pas à une épreuve tout-terrain.

Art. 11. § 1. Plusieurs zones peuvent être distinguées au sein d'une course cycliste.

La zone de départ et la zone d'arrivée sont des zones géographiques déterminées par les autorités administratives compétentes dans lesquelles des mesures spécifiques sont d'application. Ces zones géographiques peuvent comporter plusieurs rues.

Le trajet de dérivation est le trajet que les véhicules à moteur accrédités, doivent, le cas échéant, emprunter alors que les coureurs participants poursuivent l'itinéraire de la course.

La zone de ravitaillement est une zone géographique, située le long du parcours, dans laquelle des mesures spécifiques peuvent être d'application, comme une interdiction de stationnement, la présence des collaborateurs sur la chaussée ou une interdiction d'accès au public.

La zone de collecte est une zone géographique se situant le long du parcours, dans laquelle des mesures spécifiques peuvent être d'application. Les coureurs participants ne peuvent jeter des déchets que dans cette zone. L'organisateur est responsable pour le ramassage de ces déchets dans cette zone.

§ 2. Sauf lorsque l'arrivée se déroule dans un vélodrome et à l'exception d'une épreuve tout-terrain, l'arrivée doit se situer sur une route en ligne droite d'au moins cinq mètres de large et deux cents mètres de long dont au moins cent cinquante mètres avant et cinquante mètres après la ligne d'arrivée. Sur cette longueur minimale, il faut prévoir une délimitation physique des deux côtés de la route. Cette distance doit être exempte d'obstacles et d'entraves.

Personne ne peut se trouver devant les délimitations dans la zone avant la ligne d'arrivée.

Art. 12. Le signaleur exerce les compétences comme prévues au code de la route dès l'approche du véhicule d'ouverture de la caravane de la course ou de la caravane publicitaire jusqu'au passage du véhicule de fermeture de cette caravane.

Un signaleur peut indiquer les points dangereux sur le parcours à l'aide d'un drapeau jaune triangle isocèle d'une base de vingt-cinq centimètres et d'une hauteur de quarante centimètres.

Art. 13. § 1. Lors d'une course cycliste sur circuit ouvert, le véhicule d'ouverture de la caravane de la course doit devancer le premier coureur d'une distance suffisamment sûre et être équipé:

1. d'une signalisation de toit composée d'un panneau d'avertissement comme le panneau de danger A51 prévu dans le code de la route, bien apparent pour la circulation venant en sens inverse. Le côté de ce panneau d'avertissement doit mesurer au moins septante centimètres et surmonter un panneau rectangulaire à fond bleu, portant en caractères blancs d'au moins vingt centimètres de hauteur et d'au moins deux centimètres de largeur, la mention "COURSE" dans la langue administrative en vigueur;

2. d'un drapeau rouge d'au moins cinquante centimètres de large et soixante centimètres de long placé devant à gauche du véhicule;

3. d'un feu clignotant orange-jaune, placé de manière à être visible dans toutes les directions.

§ 2. Lors d'une course cycliste sur circuit ouvert, la fin de la caravane de la course est signalée par un véhicule de fermeture équipé:

1. d'une signalisation de toit, composée d'un panneau d'avertissement comme le panneau de danger A51 prévu dans le code de la route, bien apparent pour la circulation venant de l'arrière. Le côté de ce panneau d'avertissement doit mesurer au moins septante centimètres et surmonter un panneau rectangulaire à fond bleu, portant en caractères blancs d'au moins vingt centimètres de hauteur et d'au moins deux centimètres de largeur, la mention "FIN DE COURSE" reproduite dans la langue administrative en vigueur;

2. d'un drapeau vert d'au moins cinquante centimètres de large et soixante centimètres de long placé devant à gauche du véhicule;

3. d'un feu clignotant orange-jaune, placé de manière à être visible dans toutes les directions.

§ 3. Lors d'une course cycliste sur circuit fermé, le véhicule d'ouverture de la caravane de la course suffit pour annoncer la course.

§ 4. Un véhicule tel que prévu aux § 1, § 2 et § 3 n'est pas nécessaire pour les courses tout-terrain.

§ 5. Si, suite à la disposition des lieux, il n'est pas possible d'observer les obligations du § 1^{er} et § 2, le véhicule peut être remplacé temporairement par un véhicule à moteur adapté au terrain, seulement équipé d'un drapeau rouge pour le véhicule d'ouverture ou d'un drapeau vert pour le véhicule de fermeture.

Art. 14. § 1 Lors des courses cyclistes sur circuit ouvert précédées par une caravane publicitaire, la caravane publicitaire doit être annoncée par un véhicule d'ouverture équipé :

1. d'une signalisation de toit, composée d'un panneau d'avertissement comme le panneau de danger A51 prévu dans le code de la route, bien apparent pour la circulation venant en sens inverse. Le côté de ce

panneau d'avertissement doit mesurer au moins septante centimètres et surmonter un panneau rectangulaire à fond bleu, portant en caractères blancs d'au moins vingt centimètres de hauteur et d'au moins deux centimètres de largeur, la mention "PUBLICITE", reproduite dans la langue administrative en vigueur;

2. d'un drapeau rouge d'au moins cinquante centimètres de large et soixante centimètres de long placé devant à gauche du véhicule;

3. un feu clignotant orange-jaune, placé de manière à être visible dans toutes les directions.

§ 2. Lors des courses cyclistes sur circuit ouvert précédées par une caravane publicitaire, la caravane publicitaire doit être clôturée par un véhicule de fermeture équipé:

1. d'une signalisation de toit, composée d'un panneau d'avertissement comme le panneau de danger A51 prévu dans le code de la route, bien apparent pour la circulation venant de l'arrière. Le côté de ce panneau d'avertissement doit mesurer au moins septante centimètres et surmonter un panneau rectangulaire à fond bleu, portant en caractères blancs d'au moins vingt centimètres de hauteur et d'au moins deux centimètres de largeur, la mention "FIN DE PUBLICITE" reproduite dans la langue administrative en vigueur.

2. d'un drapeau vert d'au moins 50 centimètres de large et soixante de long placé devant à gauche du véhicule;

3. d'un feu clignotant orange-jaune, placé de manière à être visible dans toutes les directions.

§ 3. Entre le véhicule de fermeture de la caravane publicitaire et le véhicule d'ouverture de la caravane de la course, il faut un délai d'au moins quinze minutes.

§ 4. Les membres de la caravane publicitaire ne peuvent distribuer des objets qu'à partir de voitures immobiles et pour autant que cela ne représente aucun danger pour les autres véhicules et le public.

Art. 15. § 1. Chaque véhicule à moteur dont le conducteur souhaite circuler sur le parcours d'une course à un moment où le parcours est réservé pour cette course, doit disposer d'un laissez-passer ou d'une autorisation de suivre, délivré et signé par le directeur de course.

Une autorisation de suivre permet au conducteur de déplacer son véhicule à moteur entre le véhicule d'ouverture et le véhicule de fermeture. L'autorisation de suivre, de couleur blanche et comprenant un numéro de série, est rédigée selon le modèle joint au présent arrêté. Elle est apposée de façon visible à l'avant du véhicule. Les autorisations de suivre doivent comprendre le cachet de la commune du bourgmestre de référence.

Un laissez-passer permet au conducteur d'accéder avec son véhicule à moteur à une zone fermée précise. Ces véhicules ne peuvent pas se déplacer entre le véhicule d'ouverture et le véhicule de fermeture. Le laissez-passer, de couleur jaune est établi selon le modèle joint au présent arrêté. Il est apposé de façon visible à l'avant du véhicule.

§ 2. La présente disposition ne s'applique pas aux véhicules des services de police et de secours.

Art. 16. Le départ de la course doit être postposé ou la course doit être arrêtée ou neutralisée aussi rapidement que possible, lorsqu'une situation d'urgence se produit ou lorsque son déroulement en toute sécurité ne peut plus être garanti. Le directeur de course, les autorités compétentes ou la personne qui dispose selon la loi de la qualité d'officier de police administrative, sont mandatés pour prendre la décision de postposer le départ, arrêter ou neutraliser la course.

La course ne peut démarrer ou reprendre que lorsque le déroulement en toute sécurité peut à nouveau être garanti.

Art. 17. § 1. Lors de toutes les courses cyclistes, il faut prévoir dans la zone d'arrivée au moins un poste de secours adéquatement équipé, avec au moins deux secouristes.

§ 2. Lors des courses cyclistes, courues sur des circuits d'une longueur inférieure à 8 km, une ambulance doit être prévue le long du parcours.

Le bourgmestre peut décider, après avis de la commission provinciale de l'aide médicale urgente compétente via l'inspecteur d'hygiène fédéral, qu'une ambulance n'est pas nécessaire.

Quand l'ambulance ne suit pas la course et à l'exception des épreuves tout-terrain, au moins un secouriste doit suivre la course dans un véhicule de la caravane de la course. Il sera en contact direct avec l'ambulance se trouvant le long du parcours et le centre d'appels urgents 112.

§ 3. Pour les courses sur circuit ouvert, courues sur des circuits supérieur d'une longueur à 8 km, une ambulance doit suivre la course. Pour les courses en ligne, au moins deux ambulances suivent la course. Lorsque ces ambulances sont mobilisées pour le transport d'un ou plusieurs blessés, il convient toutefois de normaliser la situation au plus vite que possible.

§ 4. Tous les secouristes doivent avoir un niveau de formation tel que déterminé par le SPF Santé publique. Les secouristes responsables du transport médical, doivent en particulier satisfaire aux conditions prévues dans la loi coordonnée du 10 mai 2015 relative à l'exercice des professions des soins de santé, le chapitre 6, articles 65 à 67, inclus.

Les autres secouristes doivent disposer au moins d'un certificat et des compétences de premiers secours. Les ambulances doivent satisfaire aux normes en vigueur pour une ambulance prévue dans le cadre de l'aide médicale urgente.

Art. 18. Si des délimitations physiques sont prévues, les spectateurs se placent derrière celles-ci et ils ne peuvent ni les déplacer, ni les franchir.

Dès l'approche du véhicule d'ouverture et jusqu'au passage du véhicule de fermeture, les spectateurs ne peuvent traverser le parcours qu'aux endroits où ils peuvent le faire en toute sécurité et en faisant preuve de prudence.

Les spectateurs doivent suivre les consignes des signaleurs.

Les spectateurs ne peuvent pas gêner les membres d'une caravane.

Art. 19. Dans la caravane de la course, les véhicules à moteur ne peuvent rien tracter.

Art. 20. § 1. Lors d'une course cycliste, tous les membres de la caravane de la course doivent respecter les dispositions du code de la route, à l'exception des règles incompatibles avec les comportements propres à une course cycliste.

§ 2 Tous les acteurs et participants à une course cycliste doivent, à tout moment, respecter les règles relatives aux véhicules sur rails et celles relatives aux passages à niveau surveillés et non surveillés, tels que définis dans le code de la route.

CHAPITRE 4. - Disposition abrogatoire et transitoire

Art. 21. L'arrêté royal du 21 août 1967 réglementant les courses cyclistes et les épreuves de cyclo-cross est abrogé, à l'exception des articles 2, alinéa 3, 10 à 13quater et 21.

Art. 22. Le présent arrêté entre en vigueur le 1ier janvier 2020, à l'exception des dispositions relatives aux épreuves tout-terrain, qui entrent quant à elles en vigueur le 1ier septembre 2019.

Art. 23. Le ministre qui a l'Emploi dans ses attributions, le ministre qui a l'Intérieur dans ses attributions, le ministre qui a la Santé Publique dans ses attributions et le ministre qui a la Mobilité dans ses attributions, sont chargés de l'exécution du présent arrêté, chacun en ce qui concerne les aspects relevant de ses compétences.

Bruxelles, le 28 juin 2019.

PHILIPPE

Par le Roi :

Le Ministre de l'Emploi, de l'Economie et des Consommateurs,

K. PEETERS

Le Ministre de la Sécurité et de l'Intérieur,

P. DE CREM

La Ministre des Affaires sociales et de la Santé publique,

M. DE BLOCK

Le Ministre de la Mobilité,

Fr. BELLOT

[debut](#)

Publié le : 2019-07-03