



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 !

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).



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 en Mini Braquet dans nos organisations.

Pas couvert risque Cardio.



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

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.



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. »



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.



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

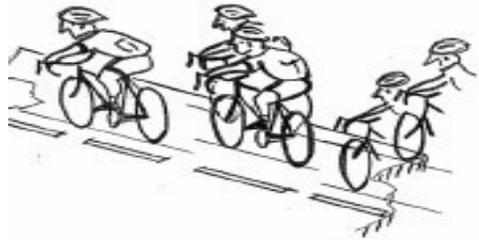


**Garder une distance constante entre les vélos,
elle est proportionnelle à la vitesse.
Plus vous roulez vite, plus elle s'allonge.**



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



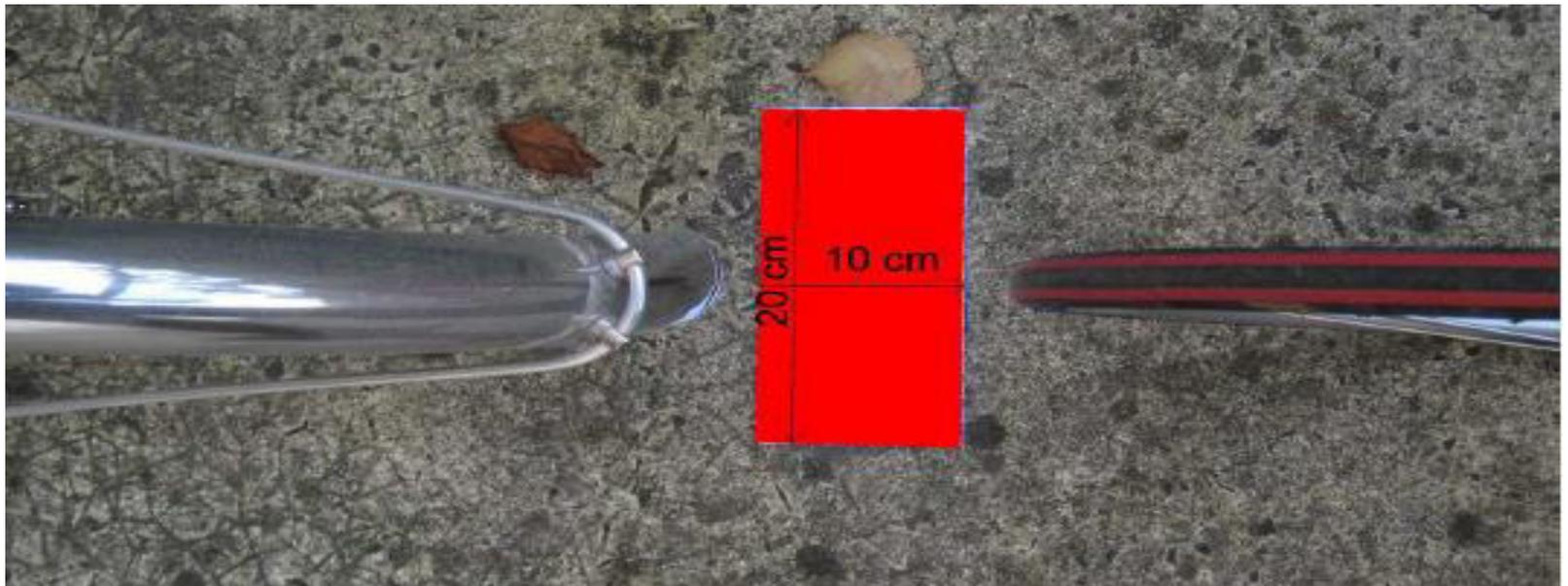
Garder vos deux mains sur le guidon.

- 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.



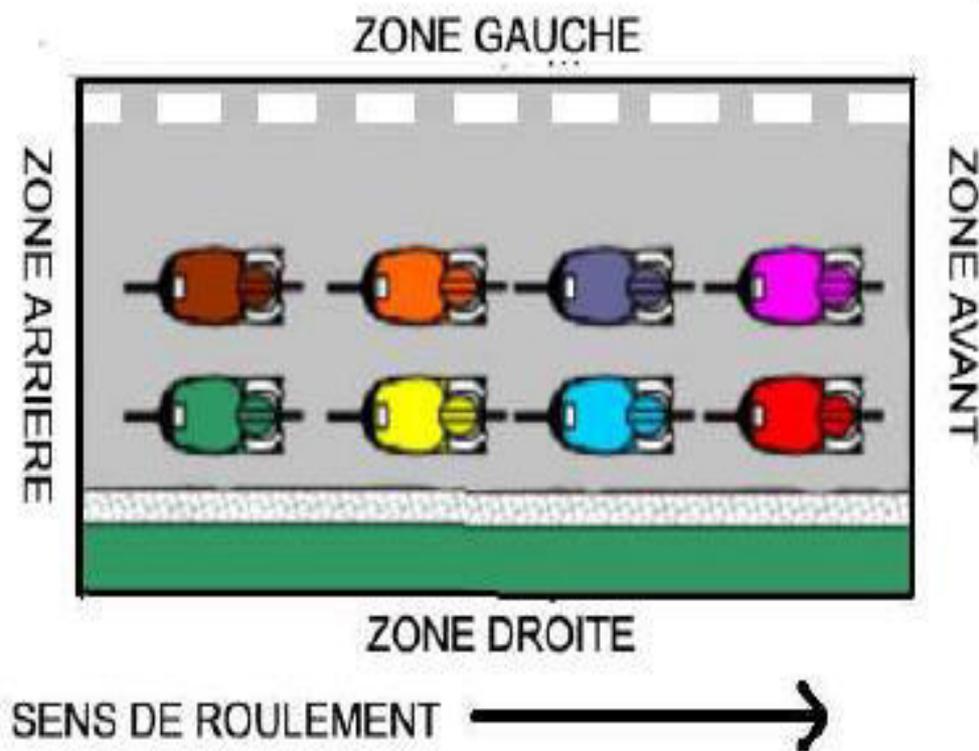
ROULER EN SÉCURITÉ EN GROUPE

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.

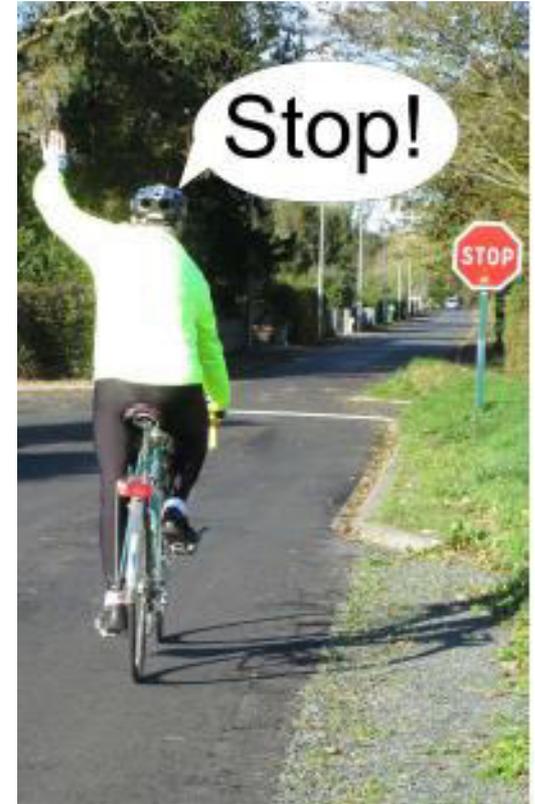
- Le choix du mode de communication doit être fait avant le départ:
Il est indispensable
Il se fait par la parole et le geste



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.





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

BONNE ROUTE À TOUS

