

Le rallye en Belgique : une volonté partagée de sécurité



La réglementation des épreuves
ou compétitions sportives pour
véhicules automobiles en Belgique

TABLE DES MATIERES

INTRODUCTION

- I. Base réglementaire

CHAPITRE I : LE BOURGMESTRE

- I. Le principe de base : l'autorisation préalable
- II. Le champ d'application de l'Arrêté (version coordonnée)
- III. Les formalités préalables à l'octroi de l'autorisation
- IV. La délivrance de l'autorisation
- V. Les formalités à accomplir après la compétition

CHAPITRE II : L' ORGANISATEUR

- I. Introduction de la demande d'autorisation auprès du (des) Bourgmestre(s) concerné(s)
- II. Assurance spéciale
- III. Contribution obligatoire
- IV. L'avis favorable des gestionnaires de voiries
- V. Obligations et mesures impératives pour l'organisateur

CHAPITRE III : LE GOUVERNEUR DE PROVINCE

- I. En matière d'assurance obligatoire de la responsabilité civile
- II. En matière de sécurité

CHAPITRE IV : LA COMMISSION RALLYES

- I. Fondement et missions
- II. Composition
- III. Recommandations

INTRODUCTION

En Belgique, les épreuves ou compétitions sportives pour véhicules automobiles se déroulant sur la voie publique ne peuvent être organisées que si le Bourgmestre sur le territoire duquel de tels événements ont lieu délivre une autorisation. La raison de cette disposition est évidente : ces manifestations ne sont pas dénuées de danger et il est donc impératif que l'autorité publique s'assure que toutes les mesures de sécurité nécessaires sont prévues avant de délivrer une autorisation.

Plusieurs textes légaux définissent la base réglementaire de ce principe. L'objectif de cette brochure est de synthétiser ces textes afin que les Bourgmestres, les organisateurs et les Gouverneurs de province aient un aperçu pratique et fonctionnel de la réglementation et de l'ensemble des démarches qu'ils doivent accomplir. Il s'agit donc d'un outil de travail pour ces acteurs devant servir dans la gestion quotidienne de ce type d'événement.

La brochure s'attache à déterminer le rôle de chacun de ces intervenants - bourgmestre, organisateur, gouverneur de province -, et évoque au final le travail de la Commission Rallies, ses recommandations et quelques pistes de réflexion.

Base réglementaire

Sous ce point sont présentés les principaux textes réglementaires dont il est question dans cette brochure. Si vous souhaitez approfondir la base réglementaire des rallyes automobiles, vous trouverez tout en fin de brochure un lien afin de retrouver facilement les textes dont objet.

1 Article 9 de la loi du 16 mars 1968 relative à la police de la circulation routière

Ce texte de loi stipule que les épreuves ou compétitions sportives, qui se déroulent en tout ou en partie sur la voie publique sont interdites, sauf autorisation préalable et écrite du (des) Bourgmestre(s) de la (des) commune(s) où elles se déroulent.

Il s'agit du principe de base, qui est d'application générale et qui, pour autant que la voie publique soit empruntée, touche tout type d'épreuves, même celles qui ne

comportent pas d'épreuves de vitesse. L'article 9 de la loi du 16 mars 1968 relative à la police de la circulation routière précise que le Roi (Moniteur belge, 27.03.1968) peut fixer des conditions particulières auxquelles certaines organisations doivent répondre et auxquelles l'octroi d'une autorisation est subordonné. Ces conditions sont précisées dans les arrêtés royaux suivants.

2 Les arrêtés royaux de 1997 et de 2003

La réglementation des rallyes automobiles en Belgique repose essentiellement sur deux arrêtés royaux :

- l' **arrêté royal du 28.11.1997**

(M.B., 05.12.1997) portant réglementation de l'organisation d'épreuves ou de compétitions sportives pour véhicules automobiles disputées en totalité ou en partie sur la voie publique et

- l' **arrêté royal du 28 mars 2003**

(M.B., 15.05.2003) modifiant l'arrêté royal du 28 novembre 1997 portant réglementation de l'organisation d'épreuves ou de compétitions sportives pour véhicules automobiles disputées en totalité ou en partie sur la voie publique.

Leur contenu impose à l'organisateur et aux autorités locales de nombreuses obligations liées à la coordination, aux procédures d'autorisation, aux modalités du parcours et à un dispositif complet de mesures organisationnelles.

Bon à savoir

Pour votre information, voici une petite **typologie des épreuves** visées par la réglementation :

Un **sprint** est une épreuve de vitesse pure sur route fermée, en bonne condition d'entretien, à l'exclusion de la terre. Sa longueur minimum est de 1200m. Le parcours est libre : il peut comporter des montées, des descentes et du plat.

Une **course de côte**, est semblable au sprint mais le parcours est ascendant, avec une tolérance d'un faux plat et/ ou d'une descente sur une portion de moins de 5% de la longueur totale.

Un **rallye-sprint** est un rallye de vitesse sur un parcours d'au moins 9 kms comprenant une seule étape de classement empruntée 3 ou 4 fois.

Un **rallye** est une épreuve de vitesse comportant deux (**b-short**) ou plus de deux étapes spéciales, avec réalisation de plusieurs boucles.

La finalité de ces arrêtés royaux est de fixer des conditions spécifiques qui doivent être remplies pour autoriser le type bien précis d'épreuves sportives que constituent les compétitions de vitesse pour véhicules automobiles se déroulant en tout ou en partie sur la voie publique.

3 La circulaire OOP 25 du 1er avril 2006

Une circulaire du 1er avril 2006 (M.B., 11.05.2006) précise et clarifie les dispositions contenues dans les deux arrêtés cités plus avant. Elle donne à ceux-ci l'interprétation que le Ministre de l'Intérieur entend leur réserver au niveau de l'application. Par conséquent, cette circulaire est de nature purement interprétative.

ATTENTION !

Pour faciliter la lecture globale de la réglementation, nous vous proposons une version coordonnée des deux arrêtés royaux cités ci-dessus. Lorsque le texte réfère à un article d'un arrêté, il s'agira toujours de l'article de la version coordonnée.

Par commodité, il ne sera plus question ci-dessous que de l'Arrêté (version coordonnée). La circulaire OOP 25 est d'ailleurs structurée en fonction des articles de la version coordonnée des deux arrêtés royaux.

A noter encore que la Commission pour la sécurité des épreuves ou compétitions sportives de véhicules automobiles reprise à l'article 17 est dénommée dans cette brochure « Commission Rallyes ».

4 L'arrêté ministériel du 19 novembre 1998

L'arrêté ministériel du 19 novembre 1998 (M.B., 08.12.1998) fixe les conditions de délivrance des certificats d'aptitude pour les stewards, commissaires de route et chefs de sécurité lors d'épreuves ou de compétitions sportives pour véhicules automobiles disputées en totalité ou en partie sur la voie publique. Cet arrêté ministériel détermine le type de formation que doivent obligatoirement avoir suivi les stewards, commissaires de route et chefs de sécurité.

CHAPITRE I : LE BOURGMESTRE

Le Bourgmestre remplit un rôle essentiel dans le domaine des épreuves ou compétitions sportives automobiles se déroulant en tout ou en partie sur la voie publique, puisque la loi le désigne comme l'autorité compétente pour délivrer l'autorisation indispensable à l'organisation de tels événements.

I. Le principe de base : l'autorisation préalable

L'article 9 de la loi relative à la Police de la Circulation routière coordonnée par l'arrêté royal du 16 mars 1968 stipule que *les épreuves ou compétitions sportives qui se disputent en tout ou en partie sur la voie publique sont interdites, sauf autorisation préalable et écrite du (des) Bourgmestre(s) de la (des) commune(s) où elles se déroulent.*

Il s'agit là d'un principe d'application générale qui, pour autant que la voie publique soit empruntée, touche tout type d'épreuves, même celles qui ne comportent pas des compétitions de vitesse (par exemple lorsque ce sont les critères de régularité ou d'adresse qui sont pris en compte).

Cet article 9 précise également que le Roi peut en outre fixer des conditions particulières auxquelles certaines organisations doivent répondre et auxquelles l'octroi d'une autorisation est subordonné.

La finalité de l' Arrêté (version coordonnée) est dès lors d'arrêter les conditions spécifiques qui doivent être remplies pour autoriser le type bien précis d'épreuves sportives que constituent les compétitions de vitesse pour véhicules automobiles se déroulant en tout ou en partie sur la voie publique.

II. Le champ d'application de l'Arrêté (version coordonnée)

Les dispositions particulières de l'Arrêté sont applicables aux compétitions ou épreuves sportives :

a) automobiles

Ne sont donc pas concernées celles qui impliquent des motos, des cyclo-moteurs ou des go-karts.

b) de vitesse

Sont ainsi exclues, les épreuves :

- **d'adresse.** Les 'slaloms', bien qu'ils fassent l'objet d'un chronométrage, peuvent toutefois être rangés dans cette catégorie en raison des modalités d'organisation arrêtées par les fédérations sportives.
- **de régularité.** C'est notamment le cas de 'rallyes historiques' reconnus en tant que tels par la Fédération Belge des Véhicules Anciens ou par les fédérations sportives (voir cependant ci-dessous).
- **d'orientation ou de lecture de cartes.**
- **n'impliquant aucun aspect compétitif**, dans lesquelles les résultats d'étape n'interviennent pas dans le classement final. C'est le cas des rallyes touristiques.

c) se déroulant en tout ou en partie sur la voie publique.

Il s'agit des voies publiques empruntées pour constituer un parcours fermé à la circulation normale (non soumis au code de la route : limitation de vitesse, respect des lignes blanches continues, circulation à droite de la chaussée, etc) et réservé à la compétition.

Suivant la dénomination usuelle, l'Arrêté s'applique donc notamment aux rallyes, aux sprints, aux rallyes-sprints, aux courses de côte, aux courses (très courtes) 'départ arrêté' ou 'd'accélération'.

On notera cependant que, bien qu'empruntant parfois les voiries publiques, les courses en circuit ne sont pas soumises à cette réglementation, pour

ATTENTION A CE QUI SE CACHE SOUS LE VOCABLE « REGULARITE »

Certaines épreuves dites de régularité, de type Legend Boucles de Spa, proposent des moyennes horaires qui peuvent atteindre 80 kilomètres par heure. La Commission Rallyes (voir chapitre IV) a convenu avec l'ensemble des acteurs privés et publics que ces événements présentés comme épreuves de régularité (moyennes horaires, points de contrôle des passages, ...) proposent de facto un ensemble de caractéristiques propres au rallye traditionnel, dont des tronçons sélectifs fermés à toute autre circulation, la présence de nombreux spectateurs en des endroits 'spectacle' ou encore la tenue de reconnaissances préalables à l'épreuve. C'est pourquoi, la Commission Rallyes exige de tout organisateur de ce type d'épreuve le même dispositif que celui qui s'impose à tout autre organisateur de rallyes, à savoir un plan de sécurité répondant à l'application de la réglementation des rallyes automobiles. A ce titre, ce plan de sécurité doit tenir compte des dispositions (sécurité active et passive des spectateurs) reprises dans la réglementation et passera, comme pour tout autre rallye, à l'examen de la Commission.

autant qu'elles s'effectuent sur un parcours en boucle fermé à la circulation normale, permanent ou temporaire, commençant et finissant au même endroit, spécifiquement construit ou adapté pour la compétition automobile et homologué à cette fin par les pouvoirs sportifs. Il s'agit en fait des 6 circuits suivants : Maasmechelen, Arendonk et Zolder en Flandre, Mettet, Chimay et Spa-Francorchamps en Wallonie.

On rappellera enfin que le fait qu'une épreuve n'entre pas dans le champ d'application de l'Arrêté n'exclut pas qu'elle soit soumise au principe général de l'autorisation préalable comme énoncé ci-avant. Dans ce cas, le Bourgmestre pourra utilement s'inspirer de cette réglementation pour fixer les conditions auxquelles il subordonne l'octroi de son accord. De plus, lorsque ces compétitions se déroulent dans la circulation ordinaire et sur la voie publique, le code de la route doit être respecté et une autorisation doit quand même être délivrée.

En cas de doute quant au fait de savoir si une compétition est soumise ou non à la réglementation des rallyes, il convient de s'adresser à :

Direction Générale Centre de Crise (DGCC)

*A l'attention du Président de la Commission Rallyes
Rue Ducale 53
1000 BRUXELLES*

ou via mail : commissionrallyes@ibz.fgov.be

III. Les formalités préalables à l'octroi de l'autorisation

1 Réception de la demande d'autorisation et examen de la recevabilité

Pour que le Bourgmestre puisse prendre en compte la demande initiale d'autorisation, certaines conditions doivent être remplies.

a) Délai d'introduction de la demande

La demande d'autorisation, qui vise tant les épreuves de classement que les trajets de liaison, doit impérativement être introduite trois mois au moins avant la date de l'épreuve ou de la compétition. Il s'agit d'un délai auquel il ne peut être dérogé. Dans l'hypothèse où cette exigence n'est pas remplie, la demande doit être rejetée et l'épreuve ne pourra avoir lieu à la date proposée.

b) Renseignements et documents annexés à la demande

Afin de permettre au Bourgmestre d'avoir une connaissance générale du déroulement de l'épreuve ou d'apprécier le sérieux et la fiabilité de son organisation, il est indispensable que certains renseignements lui soient communiqués. A cet effet, les organisateurs produiront en annexe de leur demande :

- La preuve que la compétition est reprise au calendrier officiel d'une ou de plusieurs fédérations sportives automobiles reconnues, à savoir : le Royal Automobile Club de Belgique (R.A.C.B.), l'Association Sportive Automobile Francophone (A.S.A.F.) et la Vlaamse Auto-Sportfederatie (V.A.S.)

L'admission au calendrier officiel n'est accordée qu'aux épreuves qui satisfont aux prescriptions de sécurité édictées par ces fédérations. A défaut de celle-ci, qui constitue un a priori favorable quant au sérieux de l'organisation, il faudra être particulièrement vigilant avant d'octroyer une autorisation. Un avis de la Commission Rallyes peut être sollicité.

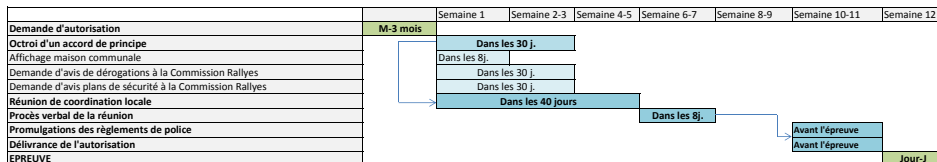
- Une documentation cartographique décrivant avec précision le parcours suivi tant pour les étapes chronométrées de classement que pour les trajets de liaison entre celles-ci. Ce point est indispensable pour pouvoir déterminer si une dérogation doit être envisagée en cas de portion de parcours en agglomération.
- Un timing du déroulement des reconnaissances et des étapes de classement (jours et heures précisés).
- Une version provisoire du plan de sécurité reprenant le dispositif général prévu par l'organisation.
- Les certificats d'assurance en responsabilité civile, s'ils en disposent déjà.

Pour compléter son appréciation, le Bourgmestre vérifiera utilement que, par le passé, l'organisateur ne s'est pas rendu coupable d'épreuves pirates, de négligences graves en matière de sécurité ou de non respect des conditions imposées. La preuve du paiement au Service Public Fédéral Intérieur de la contribution spéciale (10% du montant de la prime en responsabilité civile) à charge de l'organisateur à l'occasion d'épreuves précédentes constitue également un indicateur de fiabilité.

2 Octroi d'un accord de principe

Après avoir constaté la recevabilité de la demande et examiné les renseignements y annexés en ce qui concerne le dispositif général et la fiabilité de l'organisation, le Bourgmestre pourra donner un accord de principe.

L'octroi de cet accord de principe constitue une étape intermédiaire permettant, tant à l'autorité communale qu'à l'organisateur, de poursuivre les démarches nécessaires pour parvenir à la délivrance de l'autorisation définitive.



3 Opérations à accomplir après l'octroi de l'accord de principe

Lorsque le Bourgmestre a donné aux organisateurs un accord de principe, il lui appartient, en vue de poursuivre l'instruction de la demande, de procéder aux opérations ci-après.

a) Dans les 8 jours à dater de l'introduction de la demande

Afin que le public puisse en être informé, la demande transmise par l'organisateur doit être affichée à la maison communale. Cet affichage sera maintenu jusqu'au jour de la délivrance de l'autorisation définitive ou de la décision de refus par le Bourgmestre.

b) Dans les 30 jours à dater de l'introduction de la demande

b.1 Demande d'avis de la Commission Rallyes sur le plan de sécurité

Cette demande concerne TOUTES les épreuves ou compétitions sportives de véhicules automobiles visées par l'Arrêté.

Pour faciliter le travail des Bourgmestres, une demande d'avis pour une épreuve ou une compétition disputée sur le territoire de plusieurs communes peut être introduite en commun par plusieurs Bourgmestres.

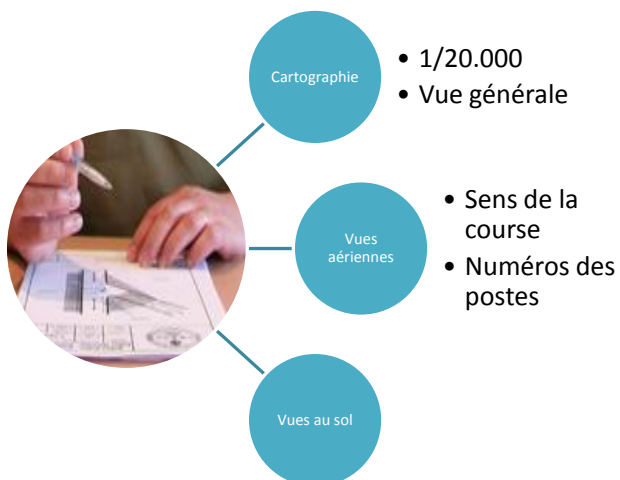
Les documents suivants doivent accompagner la demande :

- la copie de la demande d'autorisation introduite par l'organisateur;
- la copie de la demande d'avis au(x) gestionnaire(s) de voiries concerné(s);
- une cartographie précise des voiries empruntées par l'étape de classement

Afin de faciliter le travail de la Commission Rallyes, l'organisateur lui fournit une carte de qualité (minimum échelle 1/20.000). Celle-ci sera actualisée par l'organisateur si des modifications se font jour lors de l'homologation du parcours.

La cartographie comprend une vue générale du parcours et le détail des étapes de classement.

Complémentaire à cette carte papier, l'organisateur accompagne son plan de sécurité de vues aériennes qui peuvent au besoin lui être fournies par les fédérations sportives automobiles. Il complète les vues aériennes en indiquant sur celles-ci la direction de la course et les numéros de poste, étape par étape. Des vues au sol de chaque poste de sécurité compléteront utilement la cartographie.



Afin que la Commission Rallyes puisse rendre un avis motivé, le trajet du parcours figurant au plan de sécurité doit correspondre à la configuration des lieux. Cette dernière a en effet un impact direct sur les mesures de sécurité qui doivent être mises en œuvre le long du parcours. Pour pouvoir se faire une idée satisfaisante des mesures de sécurité, il importe de rendre compte des éléments suivants (liste non exhaustive) :

- l'amplitude réelle des virages (virage serré, angle droit, épingle, longue courbe, ...);
- l'indication de la largeur de la chaussée et, en remarque, la nature du revêtement, si le parcours emprunte des portions différentes (p.ex. une chaussée asphaltée large de 5 mètres, suivie d'une route de campagne large de 3 mètres);
- l'indication de la position des bâtiments et d'autres détails importants (pont, mur bas, rail de sécurité, banc public, ...) à l'endroit où ils se trouvent effectivement (à l'avant de la chaussée, plus en retrait, ...);

Quelque soit le cas de figure, la Commission Rallyes rendra ses avis dans les 30 jours suivant la réception de la demande d'avis et du dossier complet

- le croquis de ces bâtiments et détails importants, dans la même échelle que celle utilisée pour le tracé;
- l'indication de la situation des fossés et des talus, ainsi que de la profondeur (fossés) et de la hauteur (talus);
- l'indication des haies, des clôtures, des surfaces boisées et des murs;
- la nature des champs cultivés (élément important en fonction de la date d'une épreuve en ou hors saison de récolte).

L'organisateur doit en outre clairement localiser les postes de commissaire situés le long du parcours, avec correspondance du numéro de poste et du point précis figurant sur le parcours, ainsi que le nombre et la localisation des stewards.

b.2 Demande d'avis de la Commission Rallyes en vue de l'octroi de dérogation(s)

Le parcours ne peut pas traverser une agglomération, c'est-à-dire la zone géographique comprise entre les panneaux de signalisation F1 et F3 prévus à l'art. 71 de l'A.R. du 1er décembre 1975 portant règlement sur la Police Générale de la Circulation routière. Cette dernière restriction, spécifiquement inscrite dans la législation, constitue donc un principe à observer avant tout. Il est cependant prévu que le Bourgmestre a la faculté d'accorder une dérogation. Dans tous les cas, celle-ci ne peut représenter qu'une exception à la règle générale et, de ce fait, n'avoir qu'un caractère tout à fait singulier.

Ceci implique que l'octroi d'une dérogation en matière de passage en agglomération ne peut intervenir que moyennant l'accomplissement obligatoire d'une formalité préalable : la demande d'avis auprès de la Commission Rallyes.

Compte tenu du fait qu'elle ne peut revêtir qu'un caractère exceptionnel, la dérogation soumise à l'avis de la Commission doit être dûment motivée et objectivement justifiée par des circonstances particulières.

A cet effet, il est impératif que la demande d'avis soit accompagnée d'une note détaillée et des documents indispensables à l'examen du dossier :

- copie de la demande d'autorisation de l'organisateur ;
- une carte précise des voiries empruntées par les étapes de classement et des lieux concernés par la dérogation ;
- la motivation justificative de la dérogation. A ce titre, on précisera notamment :

- les caractéristiques des voiries empruntées en agglomération : état du revêtement, largeur de la route, densité de circulation, ... ;
- l'importance du tronçon parcouru en agglomération (ex. : étape spéciale n°3 : 8kms 500 dont 450m en agglomération) ;
- le fait que le tronçon concerné passe en plein centre ou à la périphérie de l'agglomération ;
- une estimation de la population riveraine ;
- l'impossibilité de prévoir un itinéraire alternatif :
 - soit qu'il n'en existe pas à moins d'imposer un détour trop long ;
 - soit qu'il existe une ou des possibilités mais qu'elles sont impraticables (route en mauvais état, en réfection, comportant des dangers, ...) ;
- les mesures de sécurité prévues (les zones interdites au public, la présence de stewards, ...).

Si l'épreuve a déjà emprunté cet itinéraire les années précédentes, il sera utile, si c'est le cas, de préciser qu'il n'y a pas eu d'incident et qu'il n'y a pas eu de réclamation de la part des riverains.

Les demandes d'avis et les demandes spécifiques visant à déroger à l'interdiction de traverser des tronçons agglomérés doivent être adressées par voie postale à la

Direction Générale Centre de Crise (DGCC)

A l'attention du Président de la Commission Rallyes

Rue Ducale 53

1000 BRUXELLES

La Commission Rallyes, visée à l'article 17 de l'Arrêté, rend ses avis dans un délai de 30 jours suivant la réception de toutes les demandes d'avis introduites par les différentes communes pour une même épreuve ou compétition, ainsi que du dossier

complet, y compris une preuve de l'homologation du parcours par la fédération sportive concernée.

L'avis de la Commission peut être assorti de propositions de dispositions de sécurité complémentaires.

c) Réunion de coordination locale

L'Arrêté prévoit que le Bourgmestre doit obligatoirement organiser une réunion de coordination avant chaque épreuve automobile soumise à cette réglementation.

c.1 Objet de la réunion de coordination locale

Dans le cadre des compétences et des responsabilités qui lui sont assignées en la matière, l'objectif est de permettre au Bourgmestre d'examiner le dispositif de sécurité prévu par l'organisateur, d'y apporter des correctifs ou des exigences complémentaires ainsi que, de manière générale, de déterminer les mesures d'ordre public nécessaires au bon déroulement de la compétition sur le territoire de la commune.

A cette occasion, il conviendra entre autres de :

- vérifier que l'organisateur respecte les obligations mises à sa charge et que son plan de sécurité comprend bien les mesures fixées par la réglementation, notamment en ce qui concerne le dispositif médical, l'encadrement de l'épreuve et du public (stewards) ...
Ce plan sera discuté et modifié si nécessaire. De plus, il s'assurera que chaque acteur intervient dans le plan de sécurité de manière harmonieuse, en concordance avec les autres. Chacun sera informé de la nature de ses responsabilités.

- déterminer, en fonction de l'itinéraire sur le territoire communal, les emplacements précis des zones interdites au public, des débits temporaires de boissons (buvettes), des stands et des zones d'assistance technique.

- prévoir les jours et heures où les reconnaissances seront autorisées. Ces reconnaissances sont interdites entre 22h00 et 07h00. Les reconnaissances pour des épreuves nationales, régionales et provinciales ont lieu au plus tôt la veille de l'épreuve. Les reconnaissances pour les épreuves internationales ont lieu durant un maximum de deux jours et endéans la semaine qui précède le départ. Si une épreuve provinciale, régionale ou nationale se déroule en même temps qu'une épreuve internationale, les reconnaissances peuvent avoir lieu en même temps que celles des épreuves internationales. A l'exception des reconnaissances programmées le jour même de l'épreuve ou de la compétition, celles-ci ne peuvent s'effectuer qu'avec des voitures banalisées mais cependant identifiables par l'organisateur et les services de police. Lors des reconnaissances, toutes les dispositions en matière de circulation routière doivent être respectées.
- fixer les mesures de régulation de la circulation (déviation, sens interdits, parkings, ...).
- préciser la mise en œuvre des moyens d'information préalable du public quant aux contraintes de circulation engendrées par la circulation (routes barrées, déviations, ...). A ce propos, il faut être attentif au fait que cette information concerne non seulement les populations riveraines de l'épreuve mais également les personnes (médecins, infirmières, ...) ou les services (pompiers, ambulances 100, SMUR, ...) qui sont susceptibles d'intervenir d'urgence dans la région où l'épreuve se déroule.
- s'assurer de la coordination des missions imparties aux services d'intervention (pompiers, polices, ...).
- convenir que l'autorité communale (Bourgmestre, échevin délégué, police locale) effectuera une reconnaissance de sécurité

avant le départ des étapes chronométrées. A cet égard, il est utile de prévoir une procédure selon laquelle le départ sera postposé tant que perdurera une anomalie constatée dans le dispositif de sécurité (présence de public en zone interdite, obstacle sur le parcours, ...) lors de cette reconnaissance.

c.2 Quand faut-il organiser cette réunion de coordination locale ?

Le délai idéal pour organiser cette réunion est de 40 jours après la réception de la demande d'autorisation.

En effet, ce délai :

- laisse suffisamment de temps avant l'épreuve pour effectuer différentes démarches :
 - fixer des dispositifs particuliers de sécurité ou procéder à des modifications ou aménagements du programme initial ;
 - établir les règlements de police ;
 - organiser des réunions de coordination communale complémentaires ou provinciale, quand l'épreuve concerne plusieurs communes, ou encore interprovinciale, quand l'épreuve concerne plusieurs provinces.
- permet à l'organisateur de concevoir un plan de sécurité définitif le plus tôt possible ;
- permet au Bourgmestre, si l'organisateur n'a pas encore reçu l'avis des gestionnaires de voiries, de rappeler à ceux-ci qu'ils doivent rendre un avis. Ces gestionnaires sont la Région et la Province.

c.3 Qui faut-il inviter à cette réunion de coordination locale ?

Afin de régler ces différentes questions, le Bourgmestre convoque au moins à la réunion de coordination :

- l'organisateur
- la zone de police locale
- la police fédérale
- le service incendie
- le responsable du dispositif médical
- le médecin inspecteur d'hygiène

c.4 Procès-verbal

Un procès-verbal de cette réunion est envoyé dans les huit jours aux participants, au Gouverneur de province concerné (afin qu'une réunion de coordination provinciale puisse être organisée, dans l'hypothèse où l'épreuve traverse le territoire de plusieurs communes) et à la Commission Rallyes.

d) Règlements de police

Des règlements de police devront être promulgués, lorsque toutes les dispositions spécifiques à la commune concernée auront été fixées, en accord avec l'organisateur et au terme de la (des) réunion(s) de coordination locale.

Ces règlements de police comprennent les points suivants :

- **Les zones interdites au public** (dont les zones particulièrement dangereuses) y sont délimitées. On précise de quelle manière elles seront balisées et signalées par l'organisateur.

Les zones interdites au public sont indiquées sur le terrain au moyen de signaux C19 et C19 zonal (le même signe figurant sur un panneau zonal rectangulaire à fond blanc, avec la mention « ZONE » en lettres noires. Les zones sont délimitées au moyen de rubalises en plastique rayées rouge et blanc. Pour les zones particulièrement

dangereuses (endroits où les risques de sorties de route sont les plus élevés), un dispositif interdisant physiquement leur accès sera utilisé.



La signalisation légale est importante, d'abord parce qu'elle indique clairement au public les endroits auxquels il ne peut accéder, mais aussi parce qu'elle permet aux forces de l'ordre de verbaliser les contrevenants.

- Le règlement de police indique aussi de quelle manière **la circulation sera réglée** : routes fermées, déviations, sens uniques, zones de stationnement interdit et de stationnement obligatoire, ...
- Il fixe également **les emplacements et les conditions d'ouverture des restaurants** et débits de boissons temporaires (buvettes, échoppes, friteries, ...).
- Il détermine **l'emplacement des stands et des zones d'assistance**.
- Enfin, il indique **les jours et heures pendant lesquels les reconnaissances sont autorisées**.

Ces règlements doivent être promulgués avant la délivrance de l'autorisation définitive du Bourgmestre.

e) Interdictions

Outre l'interdiction de passage en agglomération (sauf dérogation motivée), l'Arrêté édicte des restrictions quant au déroulement pratique des compétitions, notamment en ce qui concerne les horaires et le trajet des étapes chronométrées de classement. C'est ainsi que celles-ci ne peuvent :

- avoir lieu entre 23 heures et 7 heures ;
- s'effectuer en tout ou en partie dans les limites de 500 mètres des hôpitaux, des établissements de repos et de soins, des établissements de repos ;
- se dérouler dans les zones 'abords d'école' telles que définies dans le Règlement général sur la Police de la circulation routière.

Ces dispositions ne peuvent faire l'objet d'une quelconque dérogation.

Il appartient au Bourgmestre de vérifier que le parcours respecte bien ces dispositions.

IV. La délivrance de l'autorisation

Conformément à l'article 3 de l'Arrêté, la délivrance de l'autorisation est impérativement soumise à plusieurs conditions. Il est donc nécessaire que le document écrit fasse mention expressément :

- 1 Du respect par l'organisateur de toutes les obligations légales et réglementaires, notamment celles qui résultent des règlements et arrêtés communaux de police et de l'Arrêté (plan de sécurité, ...). A ce titre, on fera utilement référence à la réunion de coordination communale où le dispositif spécifique à l'entité a été fixé ;
- 2 De l'autorisation du Gouverneur de province basée sur l'existence d'un contrat d'assurance obligatoire couvrant la responsabilité en matière de véhicule automobile (art. 8 de la Loi du 21 novembre 1989) ;
- 3 De l'octroi d'un avis favorable des gestionnaires des voiries empruntées (Région, Province) ;
- 4 De la promulgation des règlements ou arrêtés de police ;
- 5 De la dérogation accordée par le Bourgmestre et de la motivation en ce qui concerne la traversée d'agglomération pour les étapes de classement ;

6 De la constatation écrite par le Gouverneur qu'un niveau de sécurité égal est atteint sur tout le parcours de l'épreuve. Ce constat vise les compétitions qui se déroulent sur plusieurs communes et intervient au terme de la réunion de coordination provinciale ou interprovinciale tenue à cet effet ;



- 7 De l'appréciation de la fiabilité et du sens des responsabilités de l'organisateur. Ceci implique de spécifier :
- a. Que l'épreuve est inscrite au calendrier officiel d'une fédération reconnue du sport automobile (RACB, ASAF, VAS)
 - b. Que l'organisateur ne s'est pas, par le passé, rendu coupable de négligences graves ou de non respect des mesures de sécurité imposées.
- 8 Du paiement par l'organisateur d'une contribution. Les organisateurs d'épreuves ou de compétitions sportives pour véhicules à moteur, disputées en totalité ou en partie sur la voie publique, sont redevables d'une contribution à concurrence de 10% du montant de la prime de l'assurance de la responsabilité civile particulière. Cette contribution n'est applicable qu'aux épreuves ou compétitions visées par l'Arrêté. Cette contribution vise le montant brut de la prime précitée, qui couvre aussi bien la responsabilité civile 'organisation' que la responsabilité civile 'circulation'. A cet effet, la compagnie d'assurances transmet une copie du formulaire d'assurance standard à la Direction Générale Centre de Crise. La contribution doit être versée par l'organisateur endéans le mois qui suit l'épreuve ou la compétition, sur le n° de compte **IBAN BE04 6792 0060 8831** du SPF Intérieur – Commission Rallées ;

- 9 De l'avis des Commissions d'aide médicale urgente concernées sur le dispositif médical mise en place par l'organisateur.
- 10 De l'avis de la Commission Rallyes, visée à l'article 17 de l'Arrêté.

V. Les formalités à accomplir après la compétition

1 Evaluation

L'autorité qui a organisé la coordination (au plan communal et/ou provincial) procédera à une réunion d'évaluation afin d'apprécier :

- L'application du plan de sécurité et le respect des obligations mises à charge de l'organisateur ;
- le caractère effectif des mesures de sécurité.

Le but est de dégager, pour le futur, ce qui doit être revu ou amélioré.

2 Rapport d'incident

Pour tout incident de course ou survenu en marge mais en conséquence de celle-ci, le Bourgmestre doit établir un rapport détaillé, lequel devra contenir au moins les informations suivantes :

- jour, heure et lieu précis de l'accident ;
- sa nature exacte ;
- les circonstances qui l'entourent ;
- les causes présumées ;
- les dégâts matériels ;
- les mesures d'intervention ;
- les victimes : leur nombre ;
- la nature du dommage : blessure légère, blessure grave ou décès.

Ce rapport sera envoyé dans le meilleur délai au Ministre de l'Intérieur, au Ministre ayant la sécurité routière dans ses attributions ainsi qu'au Gouverneur de province.

CHAPITRE II : L'ORGANISATEUR

L'organisateur d'une épreuve ou compétition sportive automobile est tenu de respecter un certain nombre d'obligations prévues par la réglementation dont il est question dans cette brochure. Le respect de ces conditions est un élément indispensable à la délivrance par le Bourgmestre de l'autorisation d'organiser l'épreuve ou la compétition. Il est donc indispensable de respecter les points développés dans ce chapitre.

1. Introduction de la demande d'autorisation auprès du (des) Bourgmestre(s) concerné(s)

1 Destinataire

Les demandes d'autorisation doivent être adressées aux autorités communales concernées par la compétition, avec simultanément copie au Gouverneur de province.

Si le parcours s'étend sur le territoire de plusieurs communes, il faudra envoyer une demande à chaque commune. De même, si le parcours s'étend sur le territoire de plusieurs provinces, la copie devra être adressée aux différents gouverneurs concernés.

Les demandes d'autorisation doivent être adressées à la fois aux bourgmestres des communes sur le territoire desquelles la compétition a lieu et aux bourgmestres des communes concernées par des trajets de liaison.

2 Délai

La demande doit être adressée au plus tard trois mois avant la compétition. Si elle n'est pas introduite dans ce délai, elle sera rejetée. Le délai idéal pour introduire cette demande est de quatre mois avant la date de la compétition.

3 Contenu

La demande d'autorisation comprend les éléments suivants :

- la demande concrète au Bourgmestre de pouvoir organiser l'épreuve ou la compétition ;
- le cas échéant, la preuve de la mention de l'épreuve ou de la compétition au calendrier annuel d'une ou de plusieurs fédérations sportives automobiles reconnues, à savoir : le Royal Automobile Club de Belgique (R.A.C.B.), l'Association Sportive Automobile Francophone (A.S.A.F.) et la Vlaamse Auto-Sportfederatie (V.A.S.) ;
- une version provisoire du plan de sécurité reprenant le dispositif général prévu par l'organisation ;
- une documentation cartographique décrivant avec précision le parcours suivi tant pour les étapes chronométrées de classement que pour les trajets de liaison entre celles-ci ;
- un timing du déroulement des reconnaissances et des étapes de classement (jours et heures précisés);
- les certificats d'assurance en responsabilité civile, s'ils en disposent déjà ;
- en cas d'organisation antérieure de l'épreuve ou de la compétition, la preuve de paiement au Service Public Fédéral Intérieur de la contribution spéciale.

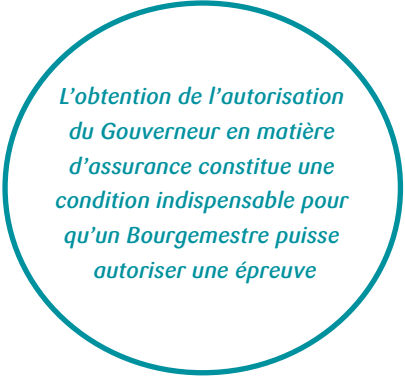
II. Assurance spéciale

En vertu de l'article 8 de la loi du 21 novembre 1989 relative à l'assurance obligatoire de la responsabilité en matière de véhicules automobiles, les organisateurs des épreuves et des compétitions précitées doivent souscrire une assurance couvrant, aux conditions fixées par cette législation, la responsabilité civile.

Conformément à l'A.R. du 26 avril 1995, c'est au Gouverneur de la province où l'épreuve se déroule qu'il appartient, sur présentation d'un certificat dûment établi par une compagnie d'assurance agréée, de constater qu'un contrat accordant la couverture exigée a bien été souscrit par l'organisateur et de délivrer à ce dernier une autorisation qui ne vise que ce domaine spécifique.

Si la compétition se déroule sur le territoire de plusieurs provinces, c'est le Gouverneur de celle où le départ est donné qui l'accordera sur avis conforme des autres gouverneurs concernés.

L'obtention de cette autorisation du Gouverneur en matière d'assurance constitue une des conditions indispensables pour qu'un Bourgmestre puisse, dans le cadre de l'Arrêté, autoriser le déroulement d'une épreuve sportive automobile. Il est donc indispensable de transmettre au Gouverneur de province concerné une copie du certificat d'assurance.



L'obtention de l'autorisation du Gouverneur en matière d'assurance constitue une condition indispensable pour qu'un Bourgmestre puisse autoriser une épreuve

La police de cette assurance couvre la responsabilité civile organisation et la responsabilité civile circulation.

III. Contribution obligatoire

L'organisateur s'engage à verser au SPF Intérieur une contribution s'élevant à 10 % du montant de la prime d'assurance de la responsabilité civile spéciale.

La compagnie d'assurances enverra une copie du formulaire d'assurance standard à l'adresse suivante :

Direction Générale Centre de Crise (DGCC)

*A l'attention du Président de la Commission Rallyes
Rue Ducale 53
1000 BRUXELLES*

Dans le mois qui suit la compétition, la somme devra être versée sur le compte du SPF Intérieur – Commission Rallyes au numéro **IBAN BE04 6792 0060 8831**, en indiquant le nom de l'épreuve sportive automobile concernée ainsi que celui de l'organisateur.

Le but de cette contribution est de financer le fonctionnement de la Commission Rallyes.

IV. L'avis favorable des gestionnaires de voiries

L'organisateur doit également demander l'avis favorable des gestionnaires des routes provinciales et régionales par lesquelles passent le parcours et les trajets de liaison. Il s'agit de la Région et/ou de la Province concernée(s).

Dans le cas où cette démarche demeure sans réponse, il est utile que les organisateurs en informent le(s) Bourgmestre(s) concerné(s) afin qu'il(s) puisse(nt) rappeler audits gestionnaires qu'un avis doit être rendu.

V. Obligations et mesures impératives pour l'organisateur

1 Le parcours

Le parcours d'une épreuve ou d'une compétition est soumis à certaines conditions :

■ **Interdiction du passage en agglomération**

Le parcours de classement ne peut pas passer par une agglomération. Cependant, le Bourgmestre peut déroger à cette disposition. Pour pouvoir obtenir cette dérogation, il devra cependant solliciter l'avis motivé de la Commission Rallyes.

■ **Contraintes horaires**

Les épreuves de classement sont interdites entre 23h00 et 07h00 du matin, sans dérogation possible.

- **Le parcours des épreuves** de classement ne peut s'effectuer en tout ou en partie dans les limites de 500 mètres des hôpitaux, des établissements de repos ou de soin ou des établissements de repos.
- **Le parcours des épreuves de classement** ne peut se dérouler dans les zones 'abords d'école' telles que définies dans l'arrêté royal du 1er décembre 1975 portant règlement général sur la police de la circulation routière.
- Le parcours des épreuves de classement doit être complètement **fermé à la circulation publique**.
- Le parcours de l'épreuve ne peut être **révélé aux participants que le jour où la reconnaissance peut avoir lieu**.
- **Les reconnaissances sont interdites entre 22h00 et 07h00.**
Les reconnaissances pour des épreuves nationales, régionales et provinciales ont lieu au plus tôt la veille de l'épreuve. Les reconnaissances pour des épreuves internationales ont lieu durant un maximum de deux jours et endéans la semaine qui précède le départ. Si une épreuve provinciale, régionale ou nationale se déroule en même temps qu'une épreuve internationale, les reconnaissances peuvent avoir lieu en même temps que celles des épreuves internationales.
- A l'exception des reconnaissances programmées le jour même de l'épreuve ou de la compétition, celles-ci ne peuvent s'effectuer qu'avec **des voitures banalisées mais cependant identifiables par l'organisateur et les services de police**.
Lors des reconnaissances, toutes les dispositions générales en matière de circulation routière doivent être respectées.

2 Le plan de sécurité

Un plan de sécurité, décrivant dans le détail toutes les mesures de sécurité prévues, doit obligatoirement être établi par l'organisateur et communiqué au(x) bourgmestre(s) concerné(s).

La version définitive de ce plan doit se conformer aux décisions, remarques et observations (modifications de parcours, dispositifs complémentaires de sécurisation, élargissement de zones interdites au public, ...) des réunions de coordination locale et provinciale ainsi que de la Commission Rallyes.

Ce plan doit au moins comprendre les éléments suivants :

- Il doit tout d'abord contenir les coordonnées des différents responsables :
 - le directeur de course ;
 - le directeur de course adjoint ;
 - le responsable général de la sécurité ;
 - les responsables pour chaque épreuve de classement ;
 - les chefs de sécurité pour chaque épreuve de classement ;
 - les responsables du service médical ;
 - les divers services d'intervention : police(s) locale(s), police fédérale, hôpitaux, services d'incendie et d'assistance médicale
 - ...

- Une carte détaillée du parcours sur laquelle doivent figurer les éléments suivants :
 - l'itinéraire des étapes de classement ;
 - les trajets de liaison ;
 - les zones interdites au public ;
 - les zones particulièrement dangereuses ;
 - les routes interdites à la circulation ;
 - les zones de stationnement interdit ;
 - les zones de stationnement obligatoire ;

- les postes de tous les responsables ;
- les zones d'assistance ;
- les zones de secours ;
- les zones réservées aux médias.

De plus, il faut mentionner les moyens de communication utilisés entre les responsables et les zones et postes décrits ci-dessus.

Le nombre de commissaires de route et de stewards doit être précisé, ainsi que leurs lieux d'affectation et leur répartition le long du parcours.

Les voies d'accès et d'évacuation réservées aux services d'intervention sont clairement indiquées. Il faut également préciser la manière dont s'organise le dispositif en matière médicale et de lutte contre l'incendie que l'organisateur a mis en place.

3 Le dispositif médical et de lutte contre l'incendie prévu par l'organisateur

Les organisateurs sont tenus de prévoir dans le dispositif médical et de lutte contre l'incendie les éléments suivants :

- En premier lieu, ils doivent désigner un médecin coordinateur pour l'aide médicale, ayant de l'expérience en aide médicale urgente. Ce dernier devra attester qu'il dispose d'une des qualifications prévues à l'article 9, §1er, de l'arrêté royal du 27 avril 1998 fixant les normes auxquelles une fonction « soins urgents spécialisés » doit répondre pour être agréée. Ce médecin doit se trouver sur place. Il devra contacter, avant la compétition, les structures médicales d'urgence de la province concernée.

Il sera convié aux réunions de coordination.

- Au départ de chaque épreuve de classement, le dispositif suivant doit être prêt à intervenir :

- un médecin ;
 - une ambulance équipée, répondant aux normes applicables aux véhicules « 100 » ainsi que deux secouristes ambulanciers ;
 - une équipe de secouristes brevetés ;
 - une dépanneuse ;
 - une équipe d'incendie.
- Si l'étape dépasse 15 kilomètres, il faut installer en un point intermédiaire :
 - un médecin ;
 - une ambulance équipée ;
 - une équipe de secouristes.

Ces médecins doivent être familiarisés avec les aspects médicaux liés à la pratique du sport automobile.

Ce dispositif doit être apte à répondre tant à des situations d'urgence individuelle que collective. A cet effet, une procédure sera établie en vue d'assurer l'interface fonctionnel avec la planification d'urgence locale et notamment, les mesures qui y sont prévues en termes d'intervention et de coordination de la discipline médico-sanitaire.

Lorsqu'une situation d'urgence se présente, l'organisateur doit rendre possible l'intervention du dispositif mentionné ci-dessus, en interrompant l'épreuve. Ce n'est que lorsque la situation d'urgence sera réglée et que le dispositif d'urgence sera à nouveau prêt à intervenir que la compétition pourra reprendre.

4 Le personnel d'encadrement

L'organisateur doit obligatoirement désigner différents intervenants qui rempliront des fonctions bien précises :

- un directeur de course ;
- un responsable général de la sécurité ;
- un responsable par étape de classement ;

- un chef de sécurité par épreuve de classement ;
- des commissaires de route ;
- des stewards.

a) Rôle des différents intervenants

L'Arrêté prévoit un certain nombre de dispositions qui précisent le rôle et le profil du responsable général de la sécurité, du chef de sécurité, des commissaires de route et des stewards.

Le responsable général de la sécurité

Le responsable général de la sécurité doit avoir au moins 21 ans et est chargé :

- de prendre les mesures organisationnelles et matérielles que l'organisateur est tenu de mettre en œuvre et qui sont complémentaires au plan de sécurité local élaboré par les autorités ;
- d'organiser et de coordonner l'action des chefs de sécurité désignés pour chaque épreuve de classement ;
- de participer aux réunions de coordination et d'évaluation organisées par les autorités ;
- d'être le point de contact pour les différents services d'intervention.

Le chef de sécurité

Un chef de sécurité est désigné pour chaque épreuve de classement. Il doit être porteur d'un certificat d'aptitude délivré par une des fédérations sportives, conformément aux conditions posées par l'Arrêté ministériel du 19 novembre 1998 fixant les conditions de délivrance des certificats d'aptitude pour les stewards, commissaires de route et chefs de sécurité lors d'épreuves ou de compétitions sportives pour véhicules automobiles disputées en totalité ou en partie sur la voie publique. Il est âgé d'au moins 21 ans et est chargé :

- de veiller sur place (c'est-à-dire sur le parcours de l'étape spéciale) à la mise en œuvre des mesures de sécurité arrêtées par l'organisateur en accord avec les autorités ;
- d'organiser et coordonner l'action des commissaires de route et des stewards.

Les commissaires de route

Les commissaires de route doivent également être porteurs d'un certificat d'aptitude délivré par l'une des fédérations sportives. Ils sont âgés d'au moins 18 ans.

Les commissaires de route sont répartis le long du parcours et ont pour tâches :

- d'informer les pilotes ou de leur communiquer des instructions au moyen de signaux univoques ;
- de rendre compte immédiatement des faits de course qui se produisent au poste ou à proximité du poste qu'ils occupent (accidents, présence de public dans une zone interdite, ...).

Les stewards

Comme dans les stades de football, le stewarding occupe aujourd'hui une place significative dans l'encadrement des rallyes automobiles, aux côtés des commissaires de route et des chefs de sécurité.

Tout comme les commissaires de route et les chefs de sécurité, les stewards doivent obligatoirement être en possession d'un certificat d'aptitude pour pouvoir remplir leurs missions. Ils sont âgés d'au moins 18 ans.

Les stewards sont répartis le long du parcours et sont chargés :

- d'accueillir le public ;
- de donner des conseils de sécurité au public ;
- de signaler au public quelles zones sont interdites d'accès et d'installer le public dans des zones qui lui sont accessibles ;

- d'informer le public sur les possibilités de stationnement, les dangers potentiels, les infrastructures sanitaires, médicales ou de sécurité ;
- d'avertir les chefs de sécurité et les forces de l'ordre s'ils constatent des situations à risques.

Le nombre de stewards à déployer sur le parcours d'une épreuve n'est pas fixé par arrêté. Il est fonction des impératifs de sécurité (concentration de public en certains points chauds, accompagnement sécurisé des spectateurs vers des zones protégées, ...), en concertation avec les services de police locaux.

b) Briefing

Avant la compétition, l'organisateur est tenu de prévoir un briefing qui explique les spécificités de la compétition en question. Le personnel d'encadrement doit y recevoir toutes les informations qui lui sont nécessaires pour exercer correctement sa fonction.

L'accent y est mis sur les points suivants :

- le rôle spécifique des trois catégories de personnel d'encadrement dans l'épreuve ;
- la collaboration avec les services de police et de secours ;
- la présence possible de groupes de spectateurs à risques ;
- le rappel du règlement de l'épreuve ;
- la présentation du plan de sécurité et du règlement de police ;
- la procédure à suivre en cas d'urgence.

Bon à savoir

Pour des épreuves à forte affluence de public disséminé sur un long parcours, il peut être utile de développer le concept d'une équipe de stewards mobiles prêts à intervenir de manière très rapide sur un point du parcours qui poserait problème.

c) Formation

c.1 Le principe

Pour pouvoir remplir leurs tâches, les stewards, commissaires de route et chefs de sécurité doivent obligatoirement être en possession d'un certificat d'aptitude délivré par les fédérations sportives, conformément aux conditions posées par l'Arrêté ministériel du 19 novembre 1998. Ce certificat est valable pour une durée de deux ans et est délivré à l'issue d'une formation de base dont le programme est agréé par le Ministre de l'Intérieur. Il est renouvelé à l'issue d'un recyclage dont le programme est agréé par le Ministre de l'Intérieur.

c.2 Le stage

Un des volets de la formation suivie par les candidats stewards, commissaires de route et chefs de sécurité est un stage de trois épreuves au cours duquel ils accompliront sur le terrain des personnes expérimentées occupant les fonctions pour lesquelles ils sont candidats.

Les organisateurs évalueront le travail de ces candidats. Ce stage est la dernière étape de la formation, et les candidats qui le suivent sont en possession d'un certificat attestant qu'ils ont déjà suivi les autres volets de la formation.

Il appartient donc à l'organisateur d'une épreuve ou d'une compétition de vérifier que ces intervenants sont titulaires du certificat d'aptitude pour les intervenants ayant suivi l'ensemble de la formation ou, pour les stagiaires, de la preuve qu'ils ont déjà suivi les volets de la formation indispensables pour pouvoir effectuer ce stage.

d) Signes de reconnaissance et connaissances linguistiques élémentaires

Les intervenants qui ont un contact direct avec le public doivent être facilement identifiables. A cet effet, les stewards portent une chasuble réfléchissante avec la mention 'STEWARD'. Les commissaires de route et les chefs de sécurité doivent porter un insigne et/ou une couleur distinctif(s) de leur fonction.

Il est préférable que les stewards et les commissaires de route connaissent de manière élémentaire la langue utilisée dans les communes où l'épreuve a lieu.

5 Les participants

L'organisateur doit imposer un minimum de conditions aux participants.

Les pilotes et co-pilotes doivent être âgés d'au moins 18 ans. Ils doivent être en possession d'une licence délivrée par les pouvoirs sportifs nationaux, autorisant la participation au type et au degré d'épreuve organisée.

Les pilotes doivent bien entendu posséder un permis de conduire en cours de validité.

Il est indispensable d'être muni d'un équipement de sécurité, c'est-à-dire au moins un casque de protection homologué, une ceinture ou un harnais de sécurité et une combinaison ignifugée.



D'autres conditions peuvent évidemment être ajoutées à ce minimum légal par l'organisateur ou par les fédérations.

6 Le public

a) Délimitation des zones interdites au public

Ces zones sont fixées dans un règlement de police. Elles sont délimitées sur le terrain au moyen de rubans en plastique rayés rouge et blanc (rubalises) et identifiées au moyen de signaux C19 (panneau circulaire bordé de rouge sur fond blanc, avec en son centre la silhouette noire d'un piéton) et C19 à validité zonale (le même signe

figurant sur un panneau zonal rectangulaire à fond blanc, avec la mention 'ZONE' en lettres noires). Pour les zones particulièrement dangereuses, c'est-à-dire celles où les risques de sorties de route sont élevés, il faut utiliser un dispositif adapté à la spécificité de la zone et en interdire physiquement l'accès. Lorsque la route est momentanément barrée, on peut faire usage de barrières Nadar sur lesquelles est placé le signal C3 (panneau circulaire bordé de rouge sur fond blanc).

Il est rigoureusement proscrit à tous les spectateurs de se trouver dans une zone interdite au public.

Les zones interdites au public le sont à l'égard de toute personne physique, sauf à l'égard de celles qui sont expressément appelées à y intervenir à l'occasion d'un incident ou d'un accident.

L'organisateur doit prévoir suffisamment d'endroits bénéficiant de l'infrastructure adéquate pour offrir aux spectateurs une bonne visibilité.

Toutes les zones accessibles au public doivent offrir des possibilités suffisantes d'évacuation.

Si, malgré toutes les mesures prises, une ou plusieurs personnes se trouvent dans des zones interdites, l'organisateur doit immédiatement différer le départ ou suspendre l'épreuve, en utilisant les moyens les plus appropriés.

b) La presse

Comme pour les spectateurs, il est rigoureusement interdit que des représentants de la presse se trouvent dans une zone interdite.

Il est interdit à l'organisateur de proposer aux journalistes, techniciens ou photographes une déclaration de décharge de responsabilité.

L'organisateur devra prévoir suffisamment d'endroits pour offrir à la presse une bonne visibilité. Il doit permettre à la presse d'effectuer son travail dans les meilleures conditions, afin d'éviter qu'elle ne s'installe dans les zones interdites au public.

c) Information du public et des riverains

C'est à l'organisateur, en concertation avec l'autorité communale, de prendre les mesures nécessaires pour prévenir, sensibiliser et responsabiliser la population, les spectateurs et les usagers de la route, avant, pendant et après la compétition. Il faudra particulièrement veiller à l'information des riverains et de la population locale.

Dans le cas où des habitations se situent le long du parcours, l'organisateur et l'autorité communale doivent prendre, en concertation étroite avec les riverains, les mesures de protection physique et matérielle aptes à préserver leur sécurité et celle de leur habitation.

Avant la date de l'épreuve, l'organisateur devra adresser des messages à la population locale et au public attendu, concernant un certain nombre de points relatifs à leur propre sécurité. Il expliquera les contraintes entraînées par les reconnaissances et par la compétition elle-même :



- mesures temporaires pour régler la circulation, accès aux habitations, aux secours, ... ;
- plan régional de circulation : déviations, délestages ... ;
- gestion des zones de parking ;
- rappel des consignes de sécurité sur les épreuves de classement comme sur les trajets de liaison ;
- mise en place et énumération des zones interdites au public, de leur signalisation ...

Ces informations seront diffusées par les moyens les plus adéquats : radios/TV locales et nationales, sites internet, presse écrite, affichage ...

Les organisateurs veilleront à ce que la publicité soit formulée de manière à ne pas entraîner de comportements agressifs ou irresponsables, mais invite au contraire à la prudence.

Le jour de l'épreuve, l'organisateur devra également veiller à informer les spectateurs. Il peut indiquer au préalable via quel(s) canal/canaux cette information sera faite (ex : Twitter avec Hashtag spécifique)

Les conseils de prudence les plus importants seront affichés de manière régulière tout au long du parcours et peuvent se retrouver sur le ticket d'accès ... s'il en existe !

L'organisateur devra disposer de trois véhicules munis d'un haut-parleur. Deux d'entre eux précéderont les participants d'un bout à l'autre du parcours, en annonçant le départ imminent de l'épreuve et en rappelant les derniers conseils de prudence. Le troisième empruntera également l'intégralité du parcours pour annoncer clairement la fin de l'épreuve.

De même, il conviendra d'aviser les personnes (médecins, ...) et services (pompiers, services(s) 100, SMUR, ...) susceptibles d'intervenir pour une urgence dans la région quant aux contraintes de circulation générées par la compétition (itinéraire, timing, ...).

ATTENTION !

Trop souvent, les voitures ouvertes ne jouent pas ou pas assez le jeu que l'on peut attendre d'elles : le rôle de dernier rempart contre des situations de danger. Nous répétons et insistons sur le fait qu'il n'y a pas de place pour des cow-boys de la route dans ces voitures ouvertes.

CHAPITRE III : LE GOUVERNEUR DE PROVINCE

Dans le cadre de l'organisation d'épreuves ou de compétitions sportives pour véhicules automobiles, le Gouverneur se voit confier un certain nombre de missions en vertu de deux textes légaux.

I. En matière d'assurance obligatoire de la responsabilité civile

En vertu de l'article 8 de la loi du 21 novembre 1989 relative à l'assurance obligatoire de la responsabilité en matière de véhicules automobiles, *les organisateurs des épreuves et des compétitions précitées doivent souscrire une assurance couvrant, aux conditions fixées par cette législation, la responsabilité civile.*

Conformément à l'Arrêté royal du 26 avril 1995, c'est au Gouverneur de la province où l'épreuve se déroule qu'il appartient, sur présentation d'un certificat dûment établi par une compagnie d'assurance agréée, de constater qu'un contrat accordant la couverture exigée a bien été souscrit par l'organisateur et de délivrer à ce dernier une autorisation qui ne vise que ce domaine spécifique.

Si la compétition se déroule sur le territoire de plusieurs provinces, c'est le Gouverneur de celle où le départ est donné qui l'accordera sur avis conforme des autres gouverneurs concernés.

L'obtention de cette autorisation du Gouverneur en matière d'assurance constitue une des conditions indispensables pour qu'un Bourgmestre puisse, dans le cadre de l'Arrêté royal (version coordonnée), autoriser le déroulement d'une épreuve sportive automobile.

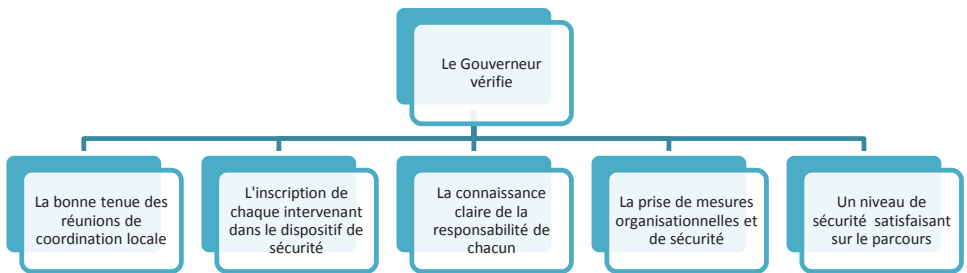
II. En matière de sécurité

L'article 4 de l'Arrêté confère au Gouverneur une mission de coordination lorsque l'épreuve traverse plusieurs communes. Dans ce cas, il lui appartient de constater expressément qu'un niveau de sécurité égal est atteint sur l'ensemble du parcours et de veiller à la cohérence et à la compatibilité des dispositifs adoptés dans les différentes communes. L'obligation faite aux organisateurs de transmettre au Gouverneur copie des demandes d'autorisation adressées aux Bourgmestres permet d'identifier les compétitions qui nécessitent l'exercice de cette fonction de coordination.

1 Coordination provinciale

Lorsque le parcours des épreuves de classement et des trajets de liaison emprunte le territoire de plusieurs communes dans une seule province, le Gouverneur de cette province doit organiser une réunion provinciale de coordination.

Sans préjudice des réunions de coordination locale, l'objet de la réunion de coordination provinciale consiste à examiner le dispositif de sécurité sur l'ensemble du parcours et l'insertion correcte du plan de sécurité de l'organisateur dans ce dispositif. Le Gouverneur vérifie que les réunions de coordination locale ont eu lieu et que les Bourgmestres veillent à ce que chaque intervenant s'inscrive de manière harmonieuse dans le dispositif de sécurité, connaisse clairement la responsabilité qui lui incombe et ait pris toutes les mesures organisationnelles et matérielles permettant un déroulement correct et sûr ainsi qu'au besoin, une intervention rapide et efficace. Le Gouverneur sera attentif à la cohérence et à la compatibilité des mesures prises par les différentes communes. Il s'assurera qu'un niveau de sécurité égal (entendez par là satisfaisant et cohérent) est atteint sur l'ensemble du parcours.



Il convoque au moins à cette réunion de coordination :

- les organisateurs ;
- les zones de police locale ;
- la police fédérale ;
- le(s) service(s) incendie ;
- le médecin Inspecteur d'hygiène.

Un procès-verbal de cette réunion est envoyé dans les huit jours aux participants et à la Commission Rallyes.

Dans l'hypothèse où, au terme de cette réunion de coordination, il peut être établi qu'un niveau de sécurité égal est atteint, le Gouverneur le constate dans un écrit dont il adresse, le plus tôt possible, copie aux Bourgmestres concernés et à l'organisateur.

2 Réunion de coordination interprovinciale

Si le parcours de la compétition emprunte le territoire de plusieurs provinces, c'est le Gouverneur de la province où a lieu le départ de l'épreuve qui organise une réunion de coordination et qui délivre la constatation qu'un niveau de sécurité égal est atteint sur l'ensemble du parcours, en concertation avec les autres gouverneurs.

3 L'exécution d'inspections à la demande de la Commission Rallyes

La Commission Rallyes peut demander une inspection sur place, avant et/ou pendant l'épreuve.

4 Rapport d'évaluation

a) Evaluation a posteriori

S'il a organisé une réunion de coordination provinciale, le Gouverneur sera chargé de l'évaluation a posteriori de la compétition, par exemple sous la forme d'un débriefing. Cela concerne tant les incidents éventuels que le fonctionnement du plan de sécurité et le caractère effectif des mesures de sécurité prises.

b) Réception du rapport d'incident

Dans le cas où des incidents ont eu lieu, le Bourgmestre rédige un rapport qu'il transmet au Gouverneur de province. Ce rapport permet au Gouverneur d'établir le rapport annuel de synthèse.

c) Rapport de synthèse

A la fin de chaque saison, les Gouverneurs de province doivent rédiger un rapport de synthèse. Il y est exposé une évaluation globale de la saison qui vient de s'écouler. Ce rapport sera transmis, avant le 15 décembre, au Ministre de l'Intérieur et au Ministre ayant la sécurité routière dans ses attributions.

CHAPITRE IV : LA COMMISSION RALLYES

I. Fondement et missions

La Commission Rallyes trouve son fondement et sa raison d'être dans les articles 17 et 18 de l'Arrêté (version coordonnée) et inscrit son travail dans la gestion des dossiers de la Direction Générale Centre de Crise (DGCC).

Pour l'essentiel, la Commission Rallyes rend aux bourgmestres concernés par un rallye automobile un avis sur les aspects de l'épreuve relatifs à la sécurité. Elle examine à cet effet l'ensemble du plan de sécurité proposé par l'organisateur. Elle analyse également la motivation avancée par un bourgmestre pour étayer sa décision d'emprunter une zone agglomérée.

La Commission Rallyes a également pour mission d'émettre des avis au Ministre de l'Intérieur et au Ministre ayant la sécurité routière dans ses attributions sur l'application de la réglementation rallyes.

La Commission Rallyes répond enfin à toutes les demandes formulées par les partenaires, tant publics que privés dans le cadre de la réglementation.

II. Composition

La présidence et le secrétariat sont assurés par la Direction Générale Centre de Crise. Sa composition prévoit un représentant :

- du Service Public Fédéral Intérieur
- du Service Public Fédéral Mobilité et Transport
- de l'Union des Villes et Communes de Belgique

- de la Police fédérale
- de la Commission permanente de la Police locale
- de l'Institut belge pour la Sécurité routière
- de l'instance sportive nationale ainsi que de chaque fédération sportive automobile régionale. Celles-ci sont membres de la Commission avec voix consultative.

Chaque Région est également invitée à désigner un représentant au sein de la Commission.

Pour rendre un avis sur une épreuve donnée, la Commission est élargie :

- au Gouverneur ou au Commissaire d'arrondissement concerné
- à un représentant des zones de police locale et
- à l'organisateur de l'événement (afin de donner des informations complémentaires sur le dossier)

III. Recommandations

La Commission Rallyes tient à émettre in fine de cette brochure des recommandations qui sont autant de mesures de bon sens pour assurer tant le déroulement sécurisé d'un rallye automobile que la pérennité de ce sport. Et, en toile de fond, il est utile de se rappeler deux principes qui, au fil du travail de la Commission, se sont imposés à tous les acteurs, publics et privés :

IL N'Y A PAS DE PETIT RALLYE EN TERMES DE SECURITE
LA SECURITE DU RALLYE EST L'ELEMENT INDISPENSABLE DE SA POPULARITE

1 Généralisation d'une zone de 10 mètres interdite au public, de part et d'autre de la route des parcours chronométrés

Cette disposition est déjà reprise dans la circulaire OOP 25 du 1er avril 2006. Elle est déjà systématiquement appliquée sur certaines épreuves, dans certaines régions, sans qu'elle ait été à ce jour généralisée à l'ensemble des rallyes.



L'idée d'interdire au public une bande de 10 mètres, de chaque côté de la route sur les parcours chronométrés, a toujours été perçue comme sécurisante, mais son application sur le terrain a, jusqu'à présent, été considérée comme difficile, si ce n'est irréalisable. Il n'empêche ... La vision que de nombreuses épreuves offrent à l'image propose trop souvent des spectateurs déambulant entre les postes de sécurité à hauteur de la route, à quelques centimètres du passage des voitures.

Il faut également tenir compte que la plupart des dommages corporels sur les rallyes se produisent dans les zones les plus proches du parcours. L'éloignement forcé des spectateurs peut avoir des effets extrêmement bénéfiques : certains spectateurs qui sont là, en riverains curieux, non avertis des dangers que présente le sport automo-

bile s'y conformeront sans doute. En outre, au niveau de l'organisation, les divers intervenants en matière de sécurité (voitures S1, 00, 0, commissaires et stewards) peuvent invoquer cette interdiction pour faire reculer le public, ce qu'ils ne peuvent imposer si cette mesure n'est pas adoptée.

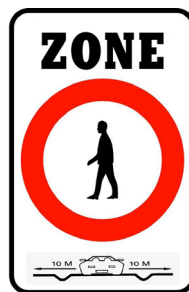
La difficulté relative de la mise en place de cette mesure résulte du fait que la communication de cette interdiction au public ne peut se limiter à la faire figurer dans le règlement de police relatif à l'événement ou encore à seulement matérialiser une telle zone, pour l'exemple, au départ du parcours chronométré et, parfois, à la mentionner sur l'éventuel document reprenant les pictogrammes de sécurité.

Ces pictogrammes de sécurité sont généralement reproduits dans le « programme » (achat facultatif ne touchant donc pas l'ensemble du public) et/ou repris sur un feuillet distribué sur l'aire de départ/arrivée et/ou au départ des parcours chronométrés.

Si ces mesures doivent être encouragées, elles ne sont donc certainement pas suffisantes pour pouvoir affirmer que l'ensemble du public présent le long des parcours a connaissance de cette disposition.

Ainsi, il convient de visualiser cette interdiction sur le terrain, de manière à ce que tous les spectateurs, quelle que soit la manière utilisée par eux pour se trouver à un endroit quelconque, soit, rencontrent une infrastructure spécifique mise en place par l'organisateur (zones délimitées et panneau C19), soit, se trouvent confrontés à un signal rappelant l'interdiction générale.

La Commission Rallyes propose aux organisateurs l'adjonction au panneau 'C19' d'un signal 'C19-Rappel', composé du panneau bien connu représentant un piéton (en noir) au milieu d'un disque (blanc, cerclé de rouge) en-dessous duquel figure un panneau rectangulaire (blanc), à l'intérieur duquel est portée la mention (noire) « RAPPEL 10m ».



Exemple de panneau utilisé lors du Rallye de Ypres

Ces panneaux doivent être disposés de part et d'autre de la route, en amont et en aval, après chaque carrefour ou au sortir des sites aménagés pour lesquels d'autres impositions, à la hausse ou à la baisse, ont été instaurées.

Il convient également d'en disposer à l'entame de la route empruntée par le parcours chronométré ainsi qu'en sens inverse, à l'endroit où cette route cesse d'être interdite à la circulation normale.

La Commission rappelle que cette interdiction doit figurer dans le règlement de police pris à l'occasion du rallye. Le texte pourrait être (moyennant adaptations spécifiques) le suivant : 'Une zone de 10 mètres s'étendant de part et d'autre de la chaussée, à partir de ses bords, est interdite au public, sur toute la longueur des parcours chronométrés, sauf aux endroits où une infrastructure spécifique, plus restrictive ou moins restrictive, a été mise en place par l'organisateur, en accord avec les autorités. Dans ce cas, les impositions particulières arrêtées pour le site considéré sont prépondérantes'.

2 Encadrement du rallye : un véritable défi pour la pérennité des épreuves

Depuis l'instauration de la réglementation des rallyes, l'encadrement des épreuves est assuré par des stewards, commissaires de route et chefs de sécurité.

Ce personnel d'encadrement constitue une pierre angulaire dans l'organisation de la sécurité des rallyes. De la qualité du personnel disponible dépend la pérennité des épreuves de rallyes. A ce sujet, le rôle des fédérations sportives est essentiel. Elles ont en charge de veiller à ce que le nombre d'effectifs disponibles réponde en tout temps aux conditions de formation et de délivrance des certificats reprises dans la réglementation.

La Commission Rallyes profitera de chaque intersaison pour connaître l'état de la situation et adressera au besoin un bulletin de vigilance aux fédérations qui ne rempliraient pas de manière suffisante sa fonction de coordonnateur en la matière : nombre de stewards, contenu théorique et pratique de la formation, responsables de la formation ...

L'objectif est d'atteindre un encadrement de qualité réalisé par un personnel justement valorisé.

3 Sensibilisation accrue du public, tant riverain que spectateur, aux dangers inhérents aux rallyes

La Commission Rallyes est favorable à l'utilisation de tous les moyens de communication disponibles pour rappeler au public de rallye, qu'il soit riverain, spectateur assidu ou profane, les consignes élémentaires aptes à assurer leur propre sécurité et la sécurité de leurs proches.

Certaines initiatives peuvent être encouragées et partagées par l'ensemble des organisateurs : ainsi, l'élaboration d'une charte du spectateur à diffuser sur l'ensemble des épreuves dont un exemple vous est proposée ci-dessous.

Charte du Rallye des Crêtes

Je suis un pilote, un copilote, un mécanicien ou un spectateur responsable.

Je respecte les consignes de sécurité édictées par l'organisateur, les commissaires ou les forces de l'ordre.

Je suis responsable des enfants qui m'accompagnent.

Je respecte les riverains, les propriétés privées et les terres agricoles. Je n'entre pas avec un véhicule sur un terrain privé.

En quittant le lieu de la spéciale, j'emporte mes déchets.

Au volant, je respecte le code de la route et les limitations de vitesse.

Je m'engage aimablement à attirer l'attention de toute personne qui aurait oublié « les règles de base de cette charte ».

Nous nous engageons à vous proposer un accueil et un service chaleureux. Ensemble, nous œuvrons pour la survie de notre passion ou tout simplement nous respectons notre société.

L'Equipe du Rallye des Crêtes

4 Uniformisation des plans de sécurité pour une meilleure lisibilité et une meilleure application sur le terrain

Sans vouloir imposer à tout crin l'utilisation d'un programme informatique pour élaborer un plan de sécurité, la Commission Rallyes demande aux fédérations sportives et aux organisateurs une véritable uniformisation dans la présentation des plans de sécurité. Ainsi, il est demandé à chacun d'utiliser les mêmes symboles pour la description d'un poste ou d'une planche de sécurité.

Cette uniformisation dans la présentation, accompagnée par des vues aériennes et des vues au sol, permet un travail plus efficace tant de la Commission que des acteurs de terrain appelés à concrétiser le plan le jour de l'épreuve. Elle évite tout risque de mauvaise compréhension des mesures à prendre.

5 Incivilités, alcool et rallyes : un cocktail indigeste

Le rallye automobile, cela peut être la fête, incontestablement.

La survenance de certains comportements parmi une minorité de spectateurs - mais une minorité agissante et visible - peut cependant altérer cette image de fête que le rallye peut encore proposer, à condition que les acteurs soient conscients de ce phénomène et capables d'y apporter une réponse.

Une partie minoritaire du public fait preuve d'une incivilité particulière sur certains rallyes : refus d'obtempérer aux injonctions des commissaires de route et stewards, caillassage des voitures de course, rébellion face à l'autorité, ivresse publique ... Ce public minoritaire est souvent conscient du risque qu'ils encourent à ne pas respecter la sécurité mise en place. Il accapare l'attention de l'encadrement au détriment de la grande majorité du public.

Si la présence de l'alcool n'est pas omniprésente sur toutes les épreuves en Belgique, l'ampleur du phénomène sur certaines épreuves, grandes et 'petites', peut remettre en question tout le dispositif de sécurité mis en place, alors que celui-ci apparaissait bon sur papier. L'alcool sur les rallyes participe à l'émergence et la multiplication d'actes inciviques.

Outre les buvettes, de nombreux spectateurs viennent avec leurs propres stocks.

En Belgique, les points d'entrée sur les spéciales se comptent par dizaines, ce qui ne permet pas une interception efficace de l'alcool. Limiter le nombre de points d'entrée permettrait sans doute d'en assurer un meilleur contrôle.

La Commission Rallyes est favorable à la limitation de la consommation d'alcool sur les épreuves. L'autorité peut inviter l'organisateur à limiter, voire supprimer (expérience sur certains rallyes) la vente d'alcools dans les buvettes préalablement autorisées sur le parcours.

La Commission Rallyes prône un contrôle ciblé des spectateurs « à casier(s) » et des contrôles d'alcoolémie renforcés notamment sur les trajets de liaison.

6 Nécessité de maintenir un niveau satisfaisant de sécurité pendant toute l'épreuve

Ce que l'autorité locale, la police et l'homologateur de la fédération sportive concernée voient en termes de dispositif souvent une heure avant l'épreuve est une image sans doute tronquée de l'effectivité des mesures pendant toute l'épreuve.

Il est essentiel que le dispositif de sécurité convenu pour un rallye puisse être vérifié, dans sa conformité, au plus près du départ de la première voiture. Entre chaque boucle, l'organisateur veillera à examiner que le dispositif est toujours bien en place et prendra des mesures complémentaires, s'il apparaît que les mesures prises pour la première boucle ne sont pas suffisantes en regard des conditions de l'épreuve (public, météo, ...).

Il est des circonstances de course ou des circonstances extérieures à celle-ci (ex. intervention des secours en cas d'incendie d'une habitation sur le parcours) qui imposent que le départ de l'épreuve soit différé ou que l'épreuve soit neutralisée, voire annulée. Dans ce cas, la Commission Rallyes plaide pour une gestion rapide, univoque et concertée de ces situations. Il faut éviter qu'une situation donnée ne prête à confusion dans l'esprit du spectateur et donc communiquer rapidement sur les mesures prises par l'organisateur ou, à défaut, par l'autorité pour remédier à une situation donnée.

La Commission rappelle que le plan de sécurité n'est pas un produit 'inerte', qu'il s'agit de tenir compte de la réalité du terrain et que les mesures de sécurité mentionnées dans le plan doivent toujours être considérées comme des mesures minimales à respecter par l'organisateur.

La capacité de l'organisateur à adapter à la réalité de terrain les mesures reprises dans le plan de sécurité est ainsi essentielle. Les fédérations sportives doivent être à même de jauger la fiabilité et le sens des responsabilités de l'organisateur dans la gestion de ces situations délicates.

7 Passages en zones agglomérées : l'exception

Depuis qu'existe la réglementation sur les rallyes automobiles (1997), l'environnement des épreuves a parfois considérablement changé. Ainsi, des zones que le rallye traversait il y a 10 ans sans rencontrer d'habitations se retrouvent de facto 'zones aggro'.

La réglementation des rallyes insiste depuis plusieurs années sur le fait d'éviter, autant que faire se peut, le passage en agglomération effective (nombreuses habitations), a fortiori lorsqu'il s'agit de la première édition d'une épreuve. Pour les épreuves plus anciennes, l'organisateur doit au besoin reconsidérer le parcours dans sa totalité pour tenir compte de l'évolution urbanistique du parcours et de la capacité à accueillir le public dans des zones bien dégagées. Le travail engagé par la Commission depuis plusieurs années va dans le sens d'une diminution des zones agglomérées et des risques inhérents à ce type de parcours.

Par trop souvent, l'organisateur minimise l'aspect antiréglementaire de ces passages en agglomération, quant ce n'est pas l'autorité locale qui suggère (impose ?) à l'organisateur la traversée d'une agglomération.

La Commission rappelle enfin la nécessité de motiver en profondeur la demande de dérogation des bourgmestres.



Toute la réglementation visant l'organisation des rallyes automobiles peut être consultée online via le lien suivant : www.centredecrise.be

Toutes nouvelles directives et toutes informations pertinentes seront également disponibles sur le site.

Au nom de la Commission Rallyes,
Jaak Raes
Président

Etienne Paulus et Willy Heijens, secrétaires - T 02 506 47 11



*Scannez ce code pour accéder
au site web du Centre de Crise*