

Jean-Paul Boreau

# Saint Bernard des pelotons

SIGNALEUR MOBILE, À MOTO, JEAN-PAUL BOREAU EXPLIQUE SES POSSIBLES MISSIONS SUR UNE COURSE CYCLISTE. RÉDACTEUR : HERVÉ BOMBRUN - PHOTOGRAPHE : GUY DAGOT / SUD GIRONDE CYCLISME

Une course cycliste est un univers cosmopolite. Il y a les premiers rôles : les coureurs et leur direction sportive. Les arbitres, garants de l'équité sportive, et au sommet de la pyramide les organisateurs sans qui rien ne serait, et puis tous ces hommes et femmes qui garantissent la bonne marche de l'épreuve.

Et sa sécurité, afin que tout le monde puisse s'exprimer en parfaite harmonie, médias inclus. Dans les règles de l'art. Cet exercice parfait de « haute voltige » s'effectue sur un périmètre bien délimité, et doit être, c'est là le plus important, orchestré de manière quasi professionnelle. Les signaleurs mobiles, ou à motos, sont les personnages centraux de cette trame.

Jean-Paul Boreau fait partie de ce peloton-là. Il est signaleur mobile depuis 1995. Sa première licence date de 1980, et c'était déjà en faveur du Stade Montois.

## ANTICIPER LES IMPONDÉRABLES

« La mission de signaleur mobile, dit-il, est à la fois facile, mais aussi très complexe. Déjà, j'appartiens à une association de motards. Et nous déterminons qui peut intervenir sur les courses cyclistes et dans quels domaines : sécurité, moto-ardoisier, arbitre, presse, moto fraîcheur, ou bien dépannage roues ». Les avantages que présentent un club de moto ? « Nous avons l'habitude de fonctionner ensemble. Par exemple, tous les motards ne savent pas descendre un col devant un peloton. Autre facteur à prendre en ligne de compte, toutes les motos ne sont pas équipées d'un siège passager. Un club de motos est un regroupement de copains, passionnés souvent de vélo et de courses cyclistes. Mais piloter en course ou faire une balade à moto, ce ne sera jamais pareil, attention ! ».

Une fois ces rôles distribués en interne – au sein du club de moto –, l'organisateur sollicite les services de Jean-Paul et, à ce moment-là, se pose « la question de savoir combien de motos vont être dévolues à la sécurité, et combien aux autres missions afférentes à la bonne marche de la compétition ». Ce puzzle s'assemble pièce après pièce. Reste le morceau principal qui va déterminer tout le reste : la sécurité. « On peut aller de dix à trente motos, chiffre variable en fonction des routes fréquentées, de la dimension de la course aussi, indique notre interlocuteur. Mais également, si l'organisateur a signé ou pas – ce qui est de plus en plus rare – une convention avec la gendarmerie. Et, enfin, tout va dépendre de l'arrêté préfectoral : strict respect du code de la route, priorité de passage aux endroits le nécessitant ou voie privative – ce qui est le cas du Tour de France – avant et après le passage de la course ». Une fois ce cadre posé, l'épreuve en elle-même peut prendre

forme. Mais, attention, si le cadre est défini, il faut aussi prendre en considération tout ce qui peut venir le bousculer.

« À événement exceptionnel, mesure exceptionnelle, explique Jean-Paul. Cela peut être l'impondérable : un accident, un convoi croisé, un tracteur qui sort d'un chemin forestier et qui vient souiller la route ou, dernier cas de figure, un automobiliste qui malgré nos injonctions le conviant à se garer momentanément sur le bas-côté de la route, décide finalement de ne pas s'arrêter. Ce sont des impondérables que nous sommes amenés à rencontrer fréquemment sur des épreuves en ligne ». Mais la loi aide aussi les cyclistes, et les organisateurs d'épreuve, heureusement. « La circulaire de 2013 a

été un grand pas de fait. Auparavant nous n'avions pas la reconnaissance de la priorité de passage, c'est un plus qui a amené un certain confort dans le déroulement de la course. Le futur décret (NDLR : voir l'interview de Marc Tilly), va engendrer une avancée nouvelle. Les pouvoirs du motard civil seront accrus, pratiquement similaires à ceux des motards de gendarmerie qui officient sur nos courses, afin de demander aux automobilistes de se garer obligatoirement sur le bas-côté de la route. Nous allons devoir prendre, nous FFC, nos précautions en amont et informer le grand public via des campagnes de presse dans le but de sensibiliser les gens à ces changements. Notre mission sera d'explicitier clairement

aux automobilistes, que, désormais, sur les courses, les signaleurs mobiles civils vont pouvoir leur demander expressément de se garer quand ils vont croiser un peloton. Que cette injection leur sera faite par des motards qui ne seront pas forcément des représentants des forces de l'ordre. »

## RESPECT MUTUEL

Vivant dans un monde en interactions, le signaleur mobile est au contact des coureurs. Forcément. Et cette forme de cohabitation ne peut fonctionner qu'à une seule et unique condition : « un parfait respect mutuel », martèle Jean-Paul. « Sans cela, ajoute-t-il, la cohabitation devient très difficile, voire impossible. Les motos sécurités sont présentes à l'intérieur du peloton, afin d'amener un maximum de sécurité aux coureurs cyclistes. Si les motards ayant cette mission à assurer ne peuvent pas la remplir, à un moment donné, les coureurs vont se retrouver





*« Avec ce décret, les pouvoirs du motard civil seront accrus, quasi similaires à ceux des motards de gendarmerie qui peuvent exiger des automobilistes de se garer sur le bas-côté de la route. »*

*face à une situation de danger. » Le motard doit pouvoir évoluer au sein du peloton. « Une fois que le motard muni du drapeau jaune a signalé un danger, il faut qu'il puisse être en possibilité de doubler de nouveau le peloton, ajoute-t-il. Les coureurs sont de plus en plus conscients de cette mission, et nous laissent passer car ils savent que l'on fait cela pour eux ». Tout est dit, ou presque car Jean-Paul a aussi conscience de ce que sa présence induit au milieu des coureurs. « Nous savons que l'on amène des nuisances sonores aux coureurs, et surtout nous évitons de rester longtemps coincé au milieu du peloton, mais après on ne fait pas non plus toujours comme on veut, et au final c'est la course, toujours, qui décide ». Motards sécurité et cyclistes, cela doit donc être un monde d'experts réunis. Membre du Moto Club les Gardians, dans les Landes, association de loi 1901, à Dax, Jean-Paul Boreau tient à faire savoir : « Que tous les motards (de son association) sont licenciés à la FFC. C'est, de toute manière, une obligation pour piloter en course. Un bon motard doit aussi sentir la course ». Afin d'être toujours plus efficace, opérant, il existe également des formations de sensibilisation. L'une d'elle est*

*proposée au Mans, sous le nom de Sarthe Moto, « Nous aussi en Aquitaine, sous la gouvernance de Yannick Pouey, nous avons créé une formation spécifique signaleurs mobiles qui se déroule sur une journée. Ce module est présenté en intégrant les cas les plus fréquents rencontrés en course. À l'issue de la formation, une évaluation est effectuée et, en fonction de la réussite ou non : le signaleur mobile est soit admis, soit recalé. C'est pareil que pour l'obtention du permis de conduire. Mais, attention, nul n'est obligé d'avoir obtenu cette formation pour conduire une moto en course. Il suffit à l'heure actuelle de prendre une licence FFC ».*

*Autres conditions demandées pour être signaleur mobile : avoir un permis en cours de validité, un gilet jaune fluo et un panneau K10. « Lors des formations signaleurs mobiles, reprend Jean-Paul Boreau, il est expliqué les bons gestes à faire face aux automobilistes. Quelle position tenir sur un carrefour dit "difficile". C'est une sensibilisation qui est très bien perçue. Je pense d'ailleurs que ces formations devraient être obligatoires. », conclut ce membre de la commission nationale de la sécurité à la FFC, effectuant et, ce n'est pas rien, 40 à 50 jours de courses à l'année. ●*