

112^e ÉDITION

TOUR
de
france™

5-27 JUILLET 2025

RÈGLEMENT

RULES AND REGULATIONS

letour.fr
@LeTour
#TDF2025

SOMMAIRE

CONTENT

2

RÈGLEMENT DE L'ÉPREUVE


14

LISTE DES PRIX
PRIZE MONEY

17

RULES AND REGULATIONS




Le présent règlement, pris en application de l'article 1.2.040 du règlement de l'UCI du sport cycliste, complète et/ou précise, pour ce qui concerne le Tour de France, certaines des règles techniques et sportives fixées par l'Union Cycliste Internationale (UCI).

ARTICLE 1 | PARTICIPATION

Le 112^e Tour de France est organisé par TDF SPORT et Amaury Sport Organisation (A.S.O.), sous les règlements de l'Union Cycliste Internationale (UCI), de la Fédération Française de Cyclisme (FFC) et de la Ligue Nationale de Cyclisme (LNC). Le Tour de France se dispute du samedi 5 juillet au dimanche 27 juillet 2025 et comprend 21 étapes : 19 étapes en ligne et 2 étapes disputées en contre la montre individuel. Le 112^e Tour de France est inscrit au calendrier UCI WorldTour et attribue les points suivants au classement mondial, en application de l'article 2.10.008 du règlement de l'UCI :

- ▶ 1 300-1 040-880-750-620-520...15 points aux 60 premiers du classement général final ;
- ▶ 210-150-110-90-70...5 points aux 15 premiers de chaque étape ;
- ▶ 25 points par jour au porteur du Maillot Jaune de leader du classement général individuel ;
- ▶ 210-150-110 points aux 3 premiers du classement général individuel final par points ;
- ▶ 210-150-110 points aux 3 premiers du classement général individuel final de meilleur grimpeur.

Du seul fait de son engagement et/ou de sa participation à l'épreuve et/ou de sa présence sur celle-ci, chaque équipe, chacun de ses membres et plus généralement chacun des accrédités, déclare accepter l'intégralité des dispositions du présent règlement et s'engage à les respecter. Les parents ou alliés des coureurs ne peuvent être admis à l'échelon « course », sauf s'ils sont accrédités par l'organisation. Un coureur licencié Élite « avec contrat » ne peut suivre le Tour de France, à moins d'être agréé par la direction de l'épreuve.

ARTICLE 2 | IDENTIFICATION DES COUREURS

Les coureurs ont l'obligation de porter, fixée de manière visible sur leur vélo une plaque numérotée et de placer deux dossards sur la surface extérieure du maillot. L'utilisation d'un transpondeur est obligatoire pour toutes les étapes. Les vélos de rechange doivent être munis d'une plaque de cadre.

La plaque numérotée et les dossards sont fournis par l'organisation. Ils sont exclusivement délivrés sur présentation de la licence du directeur sportif et de son adjoint. Pour les étapes contre la montre, un seul dossard est nécessaire. Il doit être placé au milieu du dos à condition d'être bien fixé et non transformé. Les poches à dossards sont autorisées. Pour les étapes contre la montre, la plaque de cadre n'est pas obligatoire. Toute transformation d'une pièce officielle (dossard ou plaque numérotée) est interdite.

ARTICLE 3 | VÉLOS AUTORISÉS

Dans les étapes en ligne, seuls les vélos de type courant sont autorisés. Lors des étapes contre la montre, l'utilisation de vélos spéciaux est admise pour autant que ces derniers soient conformes aux dispositions des articles 1.3.001 à 1.3.025 des règlements généraux de l'UCI.

ARTICLE 4 | DÉPANNAGE

Tous les coureurs peuvent se rendre entre eux de menus services, tels que prêts ou échanges de nourriture, de boisson ou d'accessoires. Toutefois, le prêt ou l'échange de roues ou de vélo n'est permis qu'entre les coureurs d'une même équipe.

Ces éléments peuvent être fournis aux coureurs de chaque équipe par :

- ▶ le personnel technique qui leur est attaché, se trouvant à bord des deux véhicules techniques ;
- ▶ le personnel des voitures « assistance technique neutre » ;
- ▶ le personnel des véhicules de l'échelon « balai » ;

Quelle que soit la position d'un coureur dans la course, son dépannage n'est autorisé qu'à l'arrière du peloton dans lequel il se trouve, à droite de la route et à l'arrêt. Pour tout changement de vélo en course, le vélo laissé par le coureur doit dans tous les cas être récupéré soit par les véhicules de l'échelon course de l'équipe ou de l'assistance neutre ou par le véhicule balai.

ARTICLE 5 | PORT DU CASQUE

ET ÉQUIPEMENT VESTIMENTAIRE

Lors du Tour de France, le port du casque de sécurité rigide est obligatoire dans le strict respect des règles techniques fixées par le règlement UCI du sport cycliste. Tout coureur désirant se munir ou se démunir d'un imperméable, d'un survêtement, de jambières, etc. doit le faire en se laissant glisser à la hauteur de son directeur sportif, derrière la voiture de direction course ou la voiture du commissaire. La restitution de ces éléments peut également s'opérer auprès des motos officielles de l'organisation. Toute autre initiative doit être autorisée par la direction de course. Le port des imperméables de leader, autres que ceux fournis par l'organisation, est interdit.

ARTICLE 6 | RAVITAILLEMENTS ET MESURES

ENVIRONNEMENTALES

Le ravitaillement des coureurs s'effectue selon deux procédés :

a) à postes fixes :

Les ravitaillements à postes fixes sont effectués par le personnel d'accompagnement des équipes licenciés d'une fédération affiliée à l'UCI. Ils ont lieu principalement dans les zones de ravitaillement délimitées par les banderoles et panneaux officiels, sauf cas particuliers préalablement signalés. Ils auront lieu obligatoirement du côté droit de la chaussée. Une zone de collecte des déchets est mise en place en entrée et en sortie de ces zones.

b) depuis les véhicules suiveurs habilités :

Les ravitaillements sont effectués à partir des véhicules des directeurs sportifs ou des véhicules d'assistance neutre. Des motos ravitaillement de l'organisation sont autorisées à ravitailler le(s) coureur(s) échappé(s) lorsque la voiture du directeur sportif n'est pas présente à l'avant de la course. Ces ravitaillements s'effectuent selon les règles kilométriques prévues par le règlement de l'UCI. Ils peuvent s'effectuer par musettes ou par bidons. Les règles de ces ravitaillements sont les suivantes :

- ▶ d'une manière générale, le ravitaillement permanent est autorisé à partir du panneau situé près du 30^e kilomètre et jusqu'au panneau annonçant la fin du ravitaillement à 20 kilomètres de l'arrivée. Le Collège des commissaires peut, en accord avec la direction de l'épreuve, modifier ces modalités durant l'étape en fonction des conditions climatiques ou de toute circonstance exceptionnelle ;

- ▶ les coureurs doivent se laisser glisser à la hauteur de la voiture de leur directeur sportif derrière celle de la direction de course ou des commissaires ;
- ▶ en cas d'échappée, le ravitaillement est autorisé en dernière position du groupe pour autant que celui-ci ne comprenne pas un nombre de coureurs supérieur à quinze ; toute aspersion à partir d'un véhicule est rigoureusement interdite.

Afin de respecter l'environnement et dans un souci de sécurité, il est interdit de se débarrasser d'aliments, de musettes, de bidons, de déchets ou de tout autre accessoire en dehors des zones de collecte ou de tout autre lieu prévu à cet effet. Le port et l'usage de récipients en verre sont formellement interdits.

Si les coureurs acceptent de la part des spectateurs des boissons ou de la nourriture, ils le font à leurs risques et périls, y compris en matière de poursuites pénales.

ARTICLE 7 | INFRACTIONS EN COURSE ET CARTONS JAUNES

L'aspiration et l'entraînement par un véhicule à moteur, la « poussette », la « rétopoussette », la « tirette » et la prise d'appui sont interdits en toutes circonstances. Les commissaires de course peuvent exclure tout coureur surpris accroché effectivement à un véhicule en marche, sans préjudice de l'amende et de la suspension encourues. Les obstructions volontaires et les manœuvres non réglementaires sont défendues et pénalisées. Pour garantir un déroulement correct des sprints, le coureur qui dévie du couloir qu'il aura choisi subira les sanctions prévues au barème des pénalités.

Les commissaires peuvent infliger à tout licencié des cartons jaunes, dans les cas prévus à l'article 2.12.007, dès lors que le comportement de celui-ci est susceptible d'entraîner un risque pour la sécurité. Si un licencié reçoit deux cartons jaunes au cours du Tour de France, il sera exclu et suspendu pour une période de 7 jours.

ARTICLE 8 | ABANDONS

Tout coureur qui abandonne doit remettre ses dossards au commissaire du véhicule balai. Les dossards des coureurs ayant abandonné sont ensuite remis à l'arrivée au commissaire qui assiste le chronométrateur. Tout abandon notoirement injustifié peut entraîner la suppression de l'ensemble des prix gagnés depuis le départ de l'épreuve. Tout coureur écarté de la course (abandon, élimination) ne peut y demeurer. Il ne peut disputer d'autres compétitions cyclistes pendant la durée de l'épreuve. Néanmoins, à la demande des directeurs sportifs concernés, des dérogations peuvent être accordées par l'UCI après consultation de la direction de l'épreuve et du président du Collège des commissaires.

ARTICLE 9 | OBLIGATIONS DES ÉQUIPES

Les coureurs, les directeurs sportifs et plus généralement tous les membres de l'équipe doivent se plier à la discipline et aux règles qu'exigent d'une part la notion d'égalité de traitement, d'autre part l'image et la réputation du Tour de France et enfin la sécurité :

- ▶ être présents et se tenir prêts au contrôle de départ aux horaires fixés par l'organisation ;
- ▶ se prêter à toutes les opérations protocolaires (voir article 21) ;
- ▶ utiliser obligatoirement les moyens de transport prévus par l'organisation pour tous déplacements individuels ou collectifs ;
- ▶ loger et prendre leurs repas aux lieux et dans les conditions sanitaires fixés par l'organisation, à l'exclusion de tout autre ;
- ▶ l'entraide entre coéquipiers ne peut s'exercer qu'à la condition qu'ils se trouvent au même point kilométrique de la course (en cas de circuit) ;
- ▶ toute collusion caractérisée entre coureurs d'équipes différentes est interdite et sanctionnée ;
- ▶ les auteurs de voies de fait, injures, menaces, manifestations ou retards volontaires sont pénalisés ;
- ▶ adopter en toutes circonstances un comportement responsable vis-à-vis de l'environnement dans le respect des dispositions légales en vigueur et notamment des articles R.632-1 et R.635-8 du Code pénal français. Par ailleurs, l'évacuation des eaux usées des bus Equipes doit se faire dans les endroits prévus à cet effet ;
- ▶ ne pas se servir d'un téléphone cellulaire en course sauf s'il s'agit pour le coureur d'une liaison pré-équipée avec son directeur sportif dans les conditions définies à l'article 2.2.024 du règlement de l'UCI ;
- ▶ s'assurer qu'aucun véhicule accrédité de leur équipe ne comporte un téléviseur à l'avant dudit véhicule, étant en outre rappelé qu'aux termes de l'article R. 412-6-2 du Code de la route : « Le fait de placer dans le champ de vision du conducteur d'un véhicule en circulation un appareil en fonctionnement doté d'un écran et ne constituant pas une aide à la conduite ou à la navigation est interdit. Le fait, pour tout conducteur, de contrevenir aux dispositions du présent article est puni de l'amende prévue pour les contraventions de la 4^e classe. Cette contravention donne lieu de plein droit à la réduction de trois points du permis de conduire » ;
- ▶ les coureurs, les directeurs sportifs et le personnel des équipes ne peuvent être mêlés à des opérations

commerciales ou publicitaires autres que celles qui s'inscrivent dans le cadre normal de l'épreuve ou en relation avec les partenaires commerciaux habituels de leurs groupes sportifs ;

- ▶ il est en outre interdit aux coureurs et aux directeurs sportifs d'accorder une collaboration ou des interviews exclusives à la presse écrite, parlée ou télévisuelle pendant la durée de l'épreuve ;
- ▶ l'interview en course des directeurs sportifs est tolérée, à l'exception des 10 derniers kilomètres, dans les conditions suivantes :
 - si elle est réalisée à partir d'une moto ;
 - si elle est de courte durée ;
 - si l'évolution de la course le permet.

ARTICLE 10 | MAILLOTS DES LEADERS

Dans toutes les étapes, indépendamment du maillot de champion du monde, de champion continental ou de champion national, dont le port est obligatoire, chaque coureur ne peut revêtir que le maillot, le cuissard et le casque de sa formation, lesquels doivent être conformes au règlement de l'UCI. Les leaders du classement général au temps, du classement général par points, du classement général du meilleur grimpeur et du classement général des jeunes sont tenus de revêtir :

- ▶ dans le 1^{er} cas, le « Maillot Jaune » ;
- ▶ dans le 2^e cas, le « maillot vert » ;
- ▶ dans le 3^e cas, le « maillot blanc à pois rouges » ;
- ▶ dans le 4^e cas, le « maillot blanc ».

Tous ces maillots doivent être portés tels qu'ils sont fournis par l'organisation. Ils peuvent être munis de bandes publicitaires rectangulaires aux noms des équipes dans les limites fixées par la réglementation de l'UCI. Des uni-tenues sont fournies aux leaders des différents classements à l'occasion des étapes contre la montre. Il est établi un ordre de priorité pour les différents maillots de leader : Maillot Jaune puis maillot vert puis maillot blanc à pois rouges puis maillot blanc. Lorsqu'un coureur se trouve leader de plusieurs classements généraux, il ne porte bien entendu qu'un seul maillot : celui désigné par l'ordre de priorité. Les autres maillots sont alors portés par celui de ses suivants, le 2^e, le 3^e ou le 4^e du classement général correspondant. Toutefois, si ce coureur doit porter son maillot de champion du monde, de champion continental ou de champion national, il portera ce maillot. Le port du maillot de leader jaune, vert, blanc à pois rouges ou blanc (manches courtes ou manches longues) est obligatoire depuis le contrôle des signatures avant l'étape jusqu'à la conférence de presse après l'étape.

Toutefois, le leader d'un classement peut se présenter à la cérémonie protocolaire avec le maillot de son groupe sportif.

Par ailleurs :

- le coureur désigné comme le plus combatif sera identifié par deux dossards spécifiques avec chiffres noirs sur fond doré ;
- les coureurs de l'équipe leader du classement par équipes porteront des dossards spécifiques avec chiffres noirs sur fond jaune ainsi que des casques de couleur jaune fournis par les équipes ;
- le dossard doré du plus combatif est prépondérant par rapport aux autres dossards.

ARTICLE 11 | OFFICIELS DE LA COURSE

Les officiels chargés d'assurer l'organisation générale et le bon déroulement de l'épreuve sont :

- le directeur du Tour de France ;
- le directeur de l'épreuve ;
- le directeur adjoint de l'épreuve ;
- les régulateurs à moto.

Les officiels chargés d'assurer le contrôle réglementaire l'arbitrage de la compétition en collaboration avec la direction de l'épreuve sont :

- le président du Collège des commissaires ;
- les commissaires internationaux désignés pour l'épreuve ;
- le commissaire support ;
- les commissaires juges aux arrivées ;
- les commissaires chronométrateurs ;
- les commissaires supplémentaires.

ARTICLE 12 | COLLÈGE DES COMMISSAIRES

Le Collège des commissaires, qui délibère en français, comprend :

- le président du Collège ;
- trois commissaires internationaux ;
- le commissaire support.

Le Collège prend connaissance des infractions relevées par les commissaires et les officiels de l'épreuve, délibère en toute indépendance et prononce les sanctions qu'il juge nécessaires, dans le respect du présent règlement, de celui de l'UCI et de la FFC. La voix du président est prépondérante. Toutes les décisions du Collège sont immédiatement communiquées à la direction de l'épreuve, laquelle assume la charge de les porter à la connaissance des directeurs sportifs puis des médias dans les meilleurs délais. Le commissaire support, depuis le site d'arrivée, suit la course en direct sur des écrans de contrôle et/ou sur tout autre moyen technologique.

ARTICLE 13 | COMMISSAIRES JUGES AUX ARRIVÉES

Les commissaires juges à l'arrivée assurent les classements intermédiaires en cours d'étape et le classement à l'arrivée. En cas d'impossibilité, leurs fonctions peuvent être remplies par tout autre commissaire ou, à défaut, par tout membre licencié de l'organisation.

ARTICLE 14 | CHRONOMÉTRAGE

Aux arrivées, tous les coureurs d'un même peloton seront crédités du même temps. À chaque coupure effective, lorsque l'écart entre deux coureurs est égal ou supérieur à 1 seconde, le commissaire chronométrateur enregistre un nouveau temps. Néanmoins sur les étapes pouvant se terminer en sprint massif, une coupure effective sera considérée lorsque l'écart entre deux coureurs est égal ou supérieur à 3 secondes. Les 1^{er}, 3^e, 8^e, 9^e, 15^e, 17^e, et 21^e étapes sont identifiées comme des arrivées prévues en sprint massif. Le commissaire chronométrateur officie jusqu'à l'arrivée du véhicule-balai. Il enregistre également les temps des coureurs arrivés après les délais impartis et remet la liste, avec les temps correspondants, au président du Collège des commissaires. Tous les temps enregistrés par le commissaire chronométrateur sont arrondis à la seconde inférieure et seuls ces temps arrondis sont reportés au classement général. Pour l'établissement du classement des étapes contre la montre, il est tenu compte des 1/100^e de seconde qui servent éventuellement à départager les coureurs.

ARTICLE 15 | SERVICE MÉDICAL

Les soins médicaux en course sont assurés exclusivement par les membres du service médical mis en place par l'organisation et cela à partir du moment où les coureurs pénètrent dans l'enceinte de départ et jusqu'au moment où ils quittent l'enceinte d'arrivée. Les interventions pendant la course ne peuvent s'effectuer qu'à l'arrière du groupe où se trouve le demandeur. Il est toutefois précisé que dans le cas d'un traitement important ou lors de l'ascension des cols ou côtes, le médecin doit obligatoirement officier à l'arrêt. En dehors de la course, les directeurs sportifs peuvent faire appel aux médecins de l'organisation dont le numéro de téléphone sera transmis à l'ensemble des suiveurs. Ils peuvent également alerter un médecin de leur choix. L'action du service médical peut être éventuellement modifiée dans le cas de nouvelles dispositions légales.

ARTICLE 16 | DIRECTEURS SPORTIFS

Chaque équipe est dirigée par un directeur sportif assisté d'un adjoint, tous deux licenciés à une fédération affiliée à l'UCI. Pendant la course, ils doivent se tenir constamment dans l'un de leurs deux véhicules techniques accrédités. Ils ont à veiller à l'application du règlement par leurs coureurs et leur personnel, et à répondre en temps voulu aux convocations de la direction de l'épreuve. Leur présence est obligatoire :

- au briefing général prévu par la direction de l'épreuve avec les coureurs, les directeurs sportifs et les assistants des équipes jeudi 3 juillet dans l'après-midi ;
- à la réunion qui est fixée à la permanence de départ vendredi 4 juillet dans la matinée.

Comme pour les coureurs, le règlement prévoit des sanctions à leur encontre en cas de manquement. Dans chacun des deux véhicules en course, réservés au directeur sportif et à son adjoint, peuvent prendre place quatre personnes au maximum. Ces places sont réservées au personnel accrédité et aux invités du groupe sportif autorisés par l'organisation. Dans la course, les deux véhicules doivent circuler sur le côté droit de la route et dans l'ordre de marche établi en fonction de la position du premier coureur de chaque équipe au classement général individuel au temps. Les véhicules des directeurs sportifs se placent derrière la voiture de direction de course et celle du médecin. Les voitures des directeurs sportifs adjoints prennent place, selon un ordre identique, soit dans le second groupe de véhicules, séparé du premier par une zone neutre de 200 mètres minimum, soit à l'avant de la course avec au minimum 5 minutes d'avance sur la voiture ouverture course. Tout directeur sportif désirant dépasser un véhicule de la direction de la course sans appel de Radio-Tour ne peut le faire qu'après accord d'un officiel. Après son intervention, il doit reprendre sa place aussi vite que possible. Les passagers doivent demeurer à l'intérieur du véhicule et il leur est interdit de tenir du matériel de rechange à l'extérieur du véhicule. En cas d'infraction au présent article, les contrevenants s'exposent non seulement aux pénalités sportives mais encore devront en supporter les conséquences éventuelles sur le plan juridique.

ARTICLE 17 | DÉPART DES ÉTAPES

Dans les étapes en ligne, les coureurs doivent se présenter au lieu de contrôle des signatures, équipe par équipe, selon l'ordre établi par l'organisation. La signature de la feuille de départ prend fin 10 minutes

avant l'heure du départ du lieu de rassemblement. Sous peine d'amende et de pénalités, la signature de la feuille de départ pour les coureurs est obligatoire. Après l'appel des coureurs, le départ réel est donné par le directeur du Tour de France.

ARTICLE 18 | PARCOURS

Les coureurs doivent toujours suivre le parcours officiel. L'emprunt de tout autre itinéraire notamment de raccourcis est sanctionné. Par respect du public et pour sa sécurité, les coureurs ne peuvent pas utiliser les trottoirs et les pistes cyclables. En cas de changement d'itinéraire, la direction de l'organisation en avise, au moment du contrôle de départ, les directeurs sportifs et les coureurs. En cas d'incident ou d'accident risquant de fausser le déroulement de la course, la direction de l'organisation, en accord avec le Collège des commissaires, peut à tout instant décider, après en avoir alerté les chronométrateurs, soit :

- de modifier le parcours ;
- de neutraliser temporairement ou d'arrêter l'étape et donner un nouveau départ ;
- d'arrêter l'étape et de considérer l'étape comme disputée et par conséquent d'annuler ou de conserver les écarts enregistrés et/ou les résultats des classements intermédiaires acquis au moment de l'incident ;
- d'arrêter l'étape et de la considérer comme non disputée et d'en annuler les résultats ;
- d'annuler une portion d'étape ainsi que tous les classements intermédiaires s'y étant disputés et de redonner un nouveau départ à proximité du lieu de l'incident.

ARTICLE 19 | PASSAGES À NIVEAU

Il est interdit aux coureurs de franchir tout passage à niveau fermé. Un passage à niveau est considéré fermé dès lors qu'un signal visuel ou sonore est actif. Les coureurs qui ne se conforment pas à cette prescription sont mis hors course par les commissaires. Les règles suivantes sont appliquées : un (ou des) coureur(s) échappé(s) est (sont) arrêté(s) au passage à niveau, mais le passage à niveau s'ouvre avant l'arrivée du ou des poursuivants :

- il n'est pris aucune décision et la fermeture du passage à niveau est considérée comme un incident de course ;
- si l'avance est de moins de 30", la fermeture du passage à niveau est considérée comme un incident de course ;

- un (ou des) coureur(s) échappé(s) avec plus de 30" d'avance est (sont) arrêté(s) au passage à niveau et le (ou les) poursuivant(s) rejoint (rejoignent) le ou (les) coureur(s) échappé(s) au passage à niveau fermé. Dans ce cas, la course est neutralisée et un nouveau départ est donné avec les mêmes écarts après avoir fait passer les véhicules officiels précédant la course ;
- si un (ou des) coureur(s) de tête franchit (franchissent) le passage à niveau avant sa fermeture et que le ou (les) poursuivant(s) est (sont) bloqué(s) au passage à niveau, il n'est pris aucune décision et la fermeture du passage à niveau est considérée comme un incident de course ;
- si un groupe de coureurs est scindé en deux suite à la fermeture d'un passage à niveau, la première partie du groupe sera ralentie ou arrêtée afin de permettre aux coureurs retardés de reprendre leur place au sein dudit groupe.

Toute situation d'exception (ex : passage à niveau fermé trop longtemps...) est tranchée par le Collège des commissaires. Cet article est également applicable aux situations similaires (ponts mobiles, obstacle sur la chaussée...).

ARTICLE 20 | ARRIVÉE DES ÉTAPES

a) dispositions générales

Les arrivées d'étape sont signalées par une flamme rouge située à 1 kilomètre de la ligne d'arrivée. En cas d'absence du portique d'arrivée, l'arrivée est signalée par un drapeau agité par un officiel de la course. En cas d'incident dûment constaté, dans les trois derniers kilomètres d'une étape en ligne, le ou les coureur(s) concerné(s) est (sont) crédité(s) du temps du ou des coureur(s) en compagnie du ou desquels il(s) se trouva(en)t au moment de l'incident. Sur les étapes identifiées comme des arrivées prévues en sprint massif et si des circonstances spécifiques liées à la sécurité le justifient, cette distance peut être portée soit à quatre ou soit à cinq kilomètres. Son (ou leur) classement sera celui du franchissement de la ligne d'arrivée. Est considéré comme incident tout événement indépendant du contrôle par le coureur de son vélo ou de ses propres capacités physiques (chute impliquant plusieurs coureurs, problème mécanique, crevaison) et de sa volonté de se maintenir avec les coureurs en compagnie desquels il se trouve au moment de l'incident. Les coureurs concernés par un incident doivent se faire connaître immédiatement auprès d'un commissaire en levant le bras et en se présentant auprès d'un commissaire dès la ligne

d'arrivée franchie. Si à la suite d'un incident dûment constaté dans les zones définies précédemment, un coureur est dans l'impossibilité de franchir la ligne d'arrivée, il sera classé à la dernière place de l'étape et crédité du temps du ou des coureur(s) en compagnie du ou desquels il se trouvait au moment de la chute. Pour les cas exceptionnels, le Collège des commissaires tranche sans appel. Cette mesure n'est pas applicable :

- pour l'arrivée des 5^e et 13^e étapes disputées en contre la montre individuel ;
- pour les arrivées en sommet des 2^e, 6^e, 7^e, 10^e, 12^e, 14^e, 16^e, 18^e et 19^e étapes.

b) dispositions particulières

La direction course et le Collège des commissaires peuvent être amenés à prendre les mesures suivantes à l'occasion de l'arrivée de la 21^e étape sur le circuit des Champs-Élysées à Paris :

- si la chaussée du circuit est rendue glissante avant l'accès au circuit final, les temps peuvent être pris au 1^{er} passage sur la ligne d'arrivée ;
- si la chaussée du circuit final devient glissante pendant le déroulement de l'étape, les temps peuvent être pris au passage suivant sur la ligne d'arrivée.

Dans les deux cas, l'arrivée est maintenue, les coureurs et les directeurs sportifs en sont immédiatement informés. En tout état de cause, les coureurs ont à effectuer la totalité des tours du circuit sur les Champs-Élysées pour figurer au classement de la dernière étape et au classement général final du Tour de France.

Une seule voiture des directeurs sportifs sera autorisée sur le circuit des Champs-Élysées. La seconde voiture devra dériver avant le premier passage sur la ligne.

ARTICLE 21 | PROTOCOLE

Après chaque arrivée d'étape se déroule la cérémonie protocolaire, dans l'ordre suivant :

- présentation du vainqueur de l'étape ;
- présentation du leader du classement général au temps qui reçoit le Maillot Jaune ;
- présentation du leader du classement général par points qui reçoit le maillot vert ;
- présentation du leader du classement général du meilleur grimpeur qui reçoit le maillot blanc à pois rouges ;
- présentation du leader du classement général du meilleur jeune qui reçoit le maillot blanc ;
- présentation du lauréat du prix de la combativité de l'étape.

La cérémonie protocolaire du classement par équipes se déroulera quant à elle avant le départ de l'étape

suivante et cela uniquement dans le cas d'étapes en ligne. Tous les coureurs de l'équipe lauréate du classement de l'étape précédente doivent se présenter en tenue de course à la cérémonie protocolaire au podium signature en compagnie de l'un de leurs directeurs sportifs. Par respect du public, le port de lunettes autres que les lunettes de vue et le port du casque rigide sont interdits lors des opérations protocolaires d'arrivée et de départ. Tout lauréat qui refuse de se prêter, en tenue de compétition, aux opérations protocolaires d'arrivée ou de départ est pénalisé (sauf cas de force majeure dûment reconnu par les officiels).

ARTICLE 22 | DÉLAIS D'ARRIVÉE

Selon la nature des étapes et leurs difficultés, les délais d'arrivée sont variables en fonction de l'application des coefficients suivants :

Coefficient 1

Étapes sans difficulté particulière. Il est accordé un délai d'arrivée établi sur le temps réel du vainqueur augmenté de :

- 5 % si la moyenne kilométrique est inférieure ou égale à 38 km/h ;
- 6 % au-delà de 38 km/h jusqu'à 40 km/h ;
- 7 % au-delà de 40 km/h jusqu'à 42 km/h ;
- 8 % au-delà de 42 km/h jusqu'à 44 km/h ;
- 9 % au-delà de 44 km/h jusqu'à 46 km/h ;
- 10 % au-delà de 46 km/h jusqu'à 48 km/h ;
- 11 % au-delà de 48 km/h jusqu'à 50 km/h ;
- 12 % au-delà de 50 km/h.

Coefficient 2

Étapes de parcours accidenté. Il est accordé un délai d'arrivée établi sur le temps réel du vainqueur augmenté de :

- 8 % si la moyenne kilométrique est inférieure ou égale à 37 km/h ;
- 9 % au-delà de 37 km/h jusqu'à 38 km/h ;
- 10 % au-delà de 38 km/h jusqu'à 39 km/h ;
- 11 % au-delà de 39 km/h jusqu'à 40 km/h ;
- 12 % au-delà de 40 km/h jusqu'à 41 km/h ;
- 13 % au-delà de 41 km/h jusqu'à 42 km/h ;
- 14 % au-delà de 42 km/h jusqu'à 43 km/h ;
- 15 % au-delà de 43 km/h jusqu'à 44 km/h ;
- 16 % au-delà de 44 km/h jusqu'à 45 km/h ;
- 17 % au-delà de 45 km/h jusqu'à 46 km/h ;
- 18 % au-dessus de 46 km/h.

Coefficient 3

Étapes de parcours très accidenté. Il est accordé un délai d'arrivée établi sur le temps réel du vainqueur augmenté de :

- 11 % si la moyenne kilométrique est inférieure ou égale à 36 km/h ;
- 12 % au-delà de 36 km/h jusqu'à 37 km/h ;
- 13 % au-delà de 37 km/h jusqu'à 38 km/h ;
- 14 % au-delà de 38 km/h jusqu'à 39 km/h ;
- 15 % au-delà de 39 km/h jusqu'à 40 km/h ;
- 16 % au-delà de 40 km/h jusqu'à 41 km/h ;
- 17 % au-delà de 41 km/h jusqu'à 42 km/h ;
- 18 % au-delà de 42 km/h jusqu'à 43 km/h ;
- 19 % au-delà de 43 km/h jusqu'à 44 km/h ;
- 20 % au-delà de 44 km/h.

Coefficient 4

Étapes de grande difficulté. Il est accordé un délai d'arrivée établi sur le temps réel du vainqueur augmenté de :

- 9 % si la moyenne kilométrique est inférieure ou égale à 31 km/h ;
- 10 % au-delà de 31 km/h jusqu'à 32 km/h ;
- 11 % au-delà de 32 km/h jusqu'à 33 km/h ;
- 12 % au-delà de 33 km/h jusqu'à 34 km/h ;
- 13 % au-delà de 34 km/h jusqu'à 35 km/h ;
- 14 % au-delà de 35 km/h jusqu'à 36 km/h ;
- 15 % au-delà de 36 km/h jusqu'à 37 km/h ;
- 16 % au-delà de 37 km/h jusqu'à 38 km/h ;
- 17 % au-delà de 38 km/h jusqu'à 39 km/h ;
- 18 % au-delà de 39 km/h jusqu'à 40 km/h ;
- 19 % au-dessus de 40 km/h.

Coefficient 5

Étapes courtes de grande difficulté. Il est accordé un délai d'arrivée établi sur le temps réel du vainqueur augmenté de :

- 11 % si la moyenne kilométrique est inférieure ou égale à 29 km/h ;
- 12 % au-delà de 29 km/h jusqu'à 30 km/h ;
- 13 % au-delà de 30 km/h jusqu'à 31 km/h ;
- 14 % au-delà de 31 km/h jusqu'à 32 km/h ;
- 15 % au-delà de 32 km/h jusqu'à 33 km/h ;
- 16 % au-delà de 33 km/h jusqu'à 34 km/h ;
- 17 % au-delà de 34 km/h jusqu'à 35 km/h ;
- 18 % au-delà de 35 km/h jusqu'à 36 km/h ;
- 19 % au-dessus de 36 km/h.

À titre exceptionnel, lors de la 19^e étape Albertville > La Plagne, il est accordé un délai supplémentaire de 2 % par tranche de moyenne horaire ci-dessus.

Coefficient 6

Étape contre la montre individuel. Il est accordé un délai d'arrivée établi sur le meilleur temps augmenté de 25 % pour la 5^e étape et de 33 % pour la 13^e étape.

Coefficients d'élimination

En fonction d'événements exceptionnels imprévisibles et de force majeure (conditions climatiques, routes coupées, accident ou incident grave, etc.) les délais peuvent être modifiés selon l'appréciation du Collège des commissaires, en accord avec la direction de l'épreuve. Bien entendu, tous les coureurs arrivant dans les nouveaux délais ainsi fixés demeurent qualifiés pour les autres étapes sans, pour autant, qu'un précédent puisse être créé pour la suite de l'épreuve.

Repêchages éventuels

Le Collège des commissaires, après en avoir informé la direction de l'épreuve, peut exceptionnellement repêcher un ou plusieurs coureurs particulièrement

malchanceux dans une étape. Dans ce dernier cas interviennent comme éléments d'appréciation :

- la moyenne générale de l'étape ;
- le point kilométrique où s'est produit l'incident ou l'accident ;
- l'énergie apportée par le (ou les) coureur(s) retardé(s) ;
- le possible encombrement des routes.

Les délais étant calculés par rapport au temps réalisé par le premier coureur de l'étape, les déclassements résultant des décisions du Collège des commissaires et connus ultérieurement ne peuvent en aucun cas donner droit à repêchage pour quelque coureur que ce soit. Dans le cas où des coureurs hors délais sont repêchés par le Collège des commissaires, ils se verront retirer l'ensemble de leurs points acquis au classement général des différents classements annexes.

TABLEAU DES COEFFICIENTS

COEFFICIENT DES ÉTAPES	1	2	3	4	5	6
ÉTAPE 1 LILLE MÉTROPOLE > LILLE MÉTROPOLE	■					
ÉTAPE 2 LAUWIN-PLANQUE > BOULOGNE-SUR-MER		■				
ÉTAPE 3 VALENCIENNES > DUNKERQUE	■					
ÉTAPE 4 AMIENS MÉTROPOLE > ROUEN		■				
ÉTAPE 5 CAEN > CAEN						■
ÉTAPE 6 BAYEUX > VIRE NORMANDIE			■			
ÉTAPE 7 SAINT-MALO > MÛR-DE-BRETAGNE GUERLÉDAN		■				
ÉTAPE 8 SAINT-MÉEN-LE-GRAND > LAVAL ESPACE MAYENNE	■					
ÉTAPE 9 CHINON > CHÂTEAUROUX	■					
ÉTAPE 10 ENNEZAT > LE MONT-DORE PUY DE SANCY				■		
ÉTAPE 11 TOULOUSE > TOULOUSE		■				
ÉTAPE 12 AUCH > HAUTACAM				■		
ÉTAPE 13 LOUDENVIELLE > PEYRAGUDES						■
ÉTAPE 14 PAU > LUCHON-SUPERBAGNÈRES				■		
ÉTAPE 15 MURET > CARCASSONNE		■				
ÉTAPE 16 MONTPELLIER > MONT VENTOUX			■			
ÉTAPE 17 BOLLÈNE > VALENCE	■					
ÉTAPE 18 VIF > COURCHEVEL COL DE LA LOZE					■	
ÉTAPE 19 ALBERTVILLE > LA PLAGNE					■	
ÉTAPE 20 NANTUA > PONTARLIER			■			
ÉTAPE 21 MANTES-LA-VILLE > PARIS CHAMPS-ÉLYSÉES	■					

ARTICLE 23 | ÉTAPES CONTRE LA MONTRE INDIVIDUEL

Les départs des 5^e et 13^e étapes disputées en contre la montre individuel s'effectueront dans l'ordre inverse du classement général individuel. Dès le départ du premier coureur, l'entraînement est interdit sur le parcours. Les coureurs sont tous tenus sur la ligne de départ par le même commissaire. Ils ont l'obligation de se présenter au contrôle de leur bicyclette au moins 15 minutes avant leur départ. Tout coureur se présentant après son heure de départ est pénalisé de son retard. Si un coureur est rejoint, il n'est pas autorisé à mener ni à profiter du sillage du coureur qui le rattrape.

Le coureur qui en rejoint un autre doit observer un écart latéral d'au moins 2 mètres.

Le coureur dépassé doit rouler à 25 mètres au moins de l'autre. L'aide entre les coureurs est interdite. Tout dépannage se fait exclusivement à l'arrêt. Chaque coureur est accompagné d'une voiture qui transporte son matériel de rechange. Chaque voiture suiveuse doit demeurer au minimum à 25 mètres derrière son coureur ; elle ne doit jamais venir à sa hauteur, les informations étant fournies de l'arrière. Elle n'est autorisée à s'intercaler entre deux coureurs que s'ils sont séparés de 50 mètres minimum. Si cette distance se réduit, la voiture affectée au coureur se trouvant en tête doit immédiatement se replacer derrière l'autre coureur. Dans le cas où, exceptionnellement, des véhicules feraient défaut, l'organisation se réserve d'affecter une voiture pour deux ou trois coureurs et ainsi de suite dans l'ordre des départs. Le coureur ayant réalisé le meilleur temps de l'étape devra rester dans l'enceinte protocolaire jusqu'à ce que son temps soit éventuellement amélioré.

ARTICLE 24 | CLASSEMENTS

La course fait l'objet des classements généraux suivants :

- classement individuel au temps, Maillot Jaune ;
- classement individuel par points, maillot vert ;
- classement individuel du meilleur grimpeur, maillot blanc à pois rouges ;
- classement des jeunes au temps, maillot blanc ;
- classement par équipes au temps, dossards jaunes ;
- prix de la combativité, dossards dorés dans l'étape suivante.

a) Classement général individuel au temps

Le classement général individuel au temps s'établit par l'addition des temps réalisés par chaque coureur dans les 21 étapes compte tenu des pénalités et des bonifications

en temps. En cas d'égalité de temps au classement général, les centièmes de seconde enregistrés par les chronométrateurs lors des étapes contre la montre individuel sont réincorporés dans le temps total pour départager les coureurs. À défaut de contre la montre ou en cas de nouvelle égalité, il est fait appel à l'addition des places obtenues à chaque étape et, en dernier ressort, à la place obtenue dans la dernière étape disputée.

b) Classement général individuel par points

Le classement général individuel par points s'obtient par l'addition des points enregistrés dans les classements individuels de chaque étape, selon les barèmes suivants, et compte tenu des pénalités en points :

- pour les étapes en ligne dites sans difficulté particulière (art. 22-coeff. 1 et 2) : 50-30-20-18-16-14-12-10-8-7-6-5-4-3-2 points pour les 15 premiers coureurs classés ;
- pour les étapes en ligne dites de parcours accidenté (art. 22-coeff. 3) : 30-25-22-19-17-15-13-11-9-7-6-5-4-3-2 points aux 15 premiers coureurs classés ;
- pour les étapes en ligne dites de grandes difficultés (art. 22-coeff. 4 et 5) : 20-17-15-13-11-10-9-8-7-6-5-4-3-2-1 points aux 15 premiers coureurs classés ;
- pour l'étape en contre la montre individuel (art. 22-coeff. 6) : 20-17-15-13-11-10-9-8-7-6-5-4-3-2-1 points aux 15 premiers coureurs classés ;
- pour chaque sprint intermédiaire, 20-17-15-13-11-10-9-8-7-6-5-4-3-2-1 points aux 15 premiers coureurs classés.

En cas d'ex æquo dans un classement d'étape, les coureurs classés sont crédités des points qui leur seraient attribués, divisés par le nombre de concurrents concernés. Les points ainsi obtenus sont arrondis au 1/2 point supérieur. En cas d'égalité de points au classement général, les coureurs sont départagés par leur nombre de victoires d'étapes puis par le nombre de victoires dans les sprints intermédiaires comptant pour le classement général par points et enfin par le classement général individuel au temps. Pour figurer au classement général individuel par points, les lauréats doivent obligatoirement terminer le Tour de France. Dans le cas où un (ou des) coureur(s) est (sont) arrivé(s) hors délais sont repêchés par le Collège des commissaires, ils se verront retirer l'ensemble de leurs points acquis au classement général individuel par points.

c) Classement général du meilleur grimpeur

Le classement général individuel du meilleur grimpeur s'établit par l'addition des points obtenus sur l'ensemble des cols ou côtes ou arrivées en altitude, selon les barèmes suivants :

- cols ou côtes ou arrivée en altitude hors catégorie : 20-15-12-10-8-6-4-2 points respectivement du 1^{er} au 8^e coureur classé ;
- cols ou côtes ou arrivée en altitude de 1^{re} catégorie : 10-8-6-4-2-1 points respectivement du 1^{er} au 6^e coureur classé ;
- cols ou côtes de 2^e catégorie : 5-3-2-1 points respectivement du 1^{er} au 4^e coureur classé ;
- cols ou côtes de 3^e catégorie : 2-1 points, respectivement aux 2 premiers coureurs classés ;
- cols ou côtes de 4^e catégorie : 1 point au 1^{er} coureur classé.

Les points attribués seront doublés à l'arrivée au col de la Loze, le plus haut sommet du Tour de France 2025, lors de la 18^e étape.

En cas d'égalité de points entre deux coureurs au classement général final du meilleur grimpeur, le coureur ayant obtenu le plus grand nombre de places de premier au sommet des cols ou côtes ou arrivées en altitude hors catégorie sera déclaré vainqueur. Dans le cas où les coureurs concernés se retrouvent une nouvelle fois à égalité, les premières places obtenues dans les cols ou côtes ou arrivées en altitude de 1^{re} catégorie serviront à les départager. Il peut, éventuellement, être fait appel aux premières places obtenues au sommet des cols ou côtes de 2^e catégorie, des cols ou côtes ou arrivées en altitude de 3^e catégorie ou des cols ou côtes de 4^e catégorie et, éventuellement, au classement général final au temps.

Pour figurer au classement général du meilleur grimpeur, les lauréats doivent obligatoirement terminer le Tour de France. Dans le cas où un (ou des) coureur(s) est (sont) arrivé(s) hors délais sont repêchés par le Collège des commissaires, ils se verront retirer l'ensemble de leurs points acquis au classement général du meilleur grimpeur.

d) Classement des jeunes

Le classement des jeunes est réservé aux coureurs nés depuis le 1^{er} janvier 2000. Le premier d'entre eux au classement général individuel au temps est le leader du classement des jeunes.

e) Classement général par équipes

Le classement général par équipes s'établit par l'addition des trois meilleurs temps individuels de chaque équipe dans toutes les étapes. Dans les classements d'étape,

en cas d'ex æquo, les équipes réalisant le même temps sont départagées par l'addition des places obtenues par leurs trois meilleurs coureurs au classement de cette étape. En cas de nouvelle égalité, les équipes sont départagées par la place de leur meilleur coureur au classement de l'étape. Au classement général, en cas d'ex æquo, les équipes sont départagées par leur nombre de victoires d'étapes par équipe, puis par leur nombre de places de deuxième, et ainsi de suite jusqu'à ce qu'un nombre de places obtenues par l'une ou l'autre permette d'établir leur classement définitif. S'il y a toujours égalité, les équipes sont départagées par la place de leur meilleur coureur au classement général individuel. Toute formation réduite à moins de 3 coureurs est éliminée du classement général par équipes.

f) Prix de la combativité

Le prix de la combativité récompense le coureur le plus généreux dans l'effort et manifestant le meilleur esprit sportif. Ce prix attribué dans les étapes en ligne est décerné par un jury présidé par le directeur de l'épreuve :

- le plus combatif de l'étape porte dans l'étape suivante des dossards dorés ;
- un Super-combatif est désigné par les membres du jury à la fin du Tour de France.

ARTICLE 25 | BONIFICATIONS

Des bonifications sont attribuées dans toutes les arrivées des étapes en ligne et donc à l'exception des étapes contre la montre individuel. Elles sont de 10, 6 et 4 secondes aux trois premiers coureurs classés.

ARTICLE 26 | PÉNALITÉS

Le barème des pénalités du règlement de l'UCI est appliqué en toutes circonstances. Toutes les sanctions et pénalités comptent pour les classements généraux. Elles peuvent, selon leur gravité, et sur décision du Collège des commissaires, être appliquées également aux classements d'étape individuels. Si le Collège des commissaires estime que l'infraction commise par un coureur profite au classement général au temps de son équipe, il est également appliqué à celle-ci une pénalité de 30 secondes.

ARTICLE 27 | CONTRÔLE ANTIDOPAGE

A.S.O. et chacune des équipes participantes considèrent comme de nécessité absolue le respect scrupuleux des règles et recommandations édictées par les instances compétentes en matière de lutte contre le dopage ainsi que l'obligation d'observer une conduite totalement irréprochable à cet égard. Les équipes participantes s'engagent à appliquer lesdites règles et recommandations et seront pleinement responsables de leur parfait respect par leurs coureurs et plus généralement par tous leurs salariés et prestataires. Le Tour de France est soumis aux règlements de l'UCI et de la FFC régissant le contrôle antidopage, tendant à la découverte de l'usage, par les coureurs, de substances interdites. L'organisation met au service des coureurs et des officiels désignés pour le contrôle antidopage un certain nombre de dispositions :

- installation à chaque étape, aux abords immédiats de l'arrivée, d'un mobil-home spécialement équipé pour effectuer les prélèvements dans les meilleures conditions de confort et de discrétion ;
- acheminement dans les plus brefs délais des flacons destinés au(x) laboratoire(s) de dépistage du dopage désigné(s) à cette fin, de manière à raccourcir les procédures d'analyse et de communication des résultats.

En ce qui concerne les prix, les incidences d'un contrôle antidopage positif sont les suivants :

- tout coureur déclaré positif à la suite d'une étape donnée perd l'ensemble des gains obtenus au cours de cette étape ;
- tout coureur mis hors course perd l'ensemble de ses gains depuis le jour du contrôle considéré.

ARTICLE 28 | RÉCUSATION - EXCLUSION

28.1 A.S.O. tient pour essentielle la préservation de son image, de sa réputation et de celles de l'épreuve. Conformément à l'article 2.2.010 bis alinéas 7 et 8 du règlement de l'UCI du sport cycliste, A.S.O. se réserve expressément la faculté de refuser la participation à - ou d'exclure de - l'épreuve, une équipe ou l'un de ses membres, dont la présence serait de nature à porter atteinte à l'image ou à la réputation d'A.S.O. ou de l'épreuve.

28.2 En outre, A.S.O. pourra exclure de l'épreuve une équipe ou l'un de ses membres dans les cas suivants :

- infraction aux règles de l'épreuve, y compris celles concernant la discipline interne à l'épreuve (règles concernant l'hébergement par exemple) ;

- infraction grave à la loi française (législation et réglementation concernant les paris sportifs par exemple) ;
- tenue indécente ou comportement inconvenant acte de vandalisme perpétré en course ou hors course ;
- non-utilisation des moyens de transports collectifs prévus par l'organisation lors des transferts ;
- fraude aux passages en douane ;
- tout autre acte ou fait qui serait de nature à porter atteinte à l'image et/ou à la réputation d'A.S.O. et/ou de l'épreuve.

En cas de désaccord de l'UCI et/ou de l'équipe et/ou de l'un de ses membres portant sur la décision ainsi prise par A.S.O., le litige sera soumis à la Chambre Arbitrale du Sport, Maison du sport français, 1, avenue Pierre de Coubertin, 75640 Paris Cedex 13.

ARTICLE 29 | DROIT À L'IMAGE

Chaque équipe et, en conséquence, chacun des coureurs qui la composent, reconnaît que sa participation à l'épreuve autorise l'organisateur et ses ayants droit ou ayants cause à capter et à fixer, sur tout support et par tout moyen, et par suite à reproduire et à représenter, sans rémunération d'aucune sorte, ses nom, voix, image, biographie et plus généralement sa prestation sportive dans le cadre du Tour de France de même que la/les marque(s) de ses équipementiers et sponsors, sous toute forme, sur tout support existant ou à venir, en tout format, pour toute communication au public dans le monde entier, pour tout usage y compris à des fins publicitaires et/ou commerciales sans aucune limitation autre que celles visées ci-après, et pour toute la durée de la protection actuellement accordée à ces exploitations par les dispositions législatives ou réglementaires, les décisions judiciaires et/ou arbitrales de tout pays ainsi que les conventions internationales actuelles ou futures, y compris pour les prolongations éventuelles qui pourraient être apportées à cette durée. Cependant, l'organisateur, lorsqu'il autorisera un ayant droit à utiliser des images de l'épreuve à des fins publicitaires ou promotionnelles, n'autorisera pas cet ayant droit à utiliser le nom, la voix, l'image, la biographie ou la prestation sportive d'un coureur à titre individuel non plus que la marque de son sponsor ou équipementier en vue d'une association directe entre ce coureur, la marque de son sponsor ou équipementier et le produit, le service, la marque ou le nom commercial dudit ayant droit sans l'autorisation expresse du coureur, sponsor ou équipementier concerné. De même, à l'exception

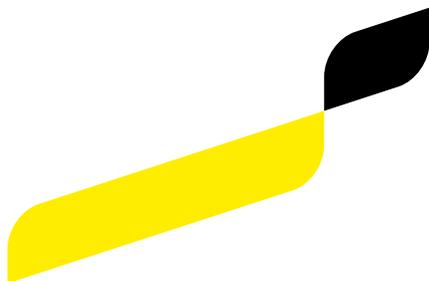
expresse des livres, livres photos, BD, sous toute forme d'édition, CD-ROM, DVD ou plus généralement de tous vidéogrammes sur quelque support et format que ce soit dont le sujet porte en tout ou partie sur le Tour de France, des posters, affiches, carnets de route, carnets de signatures, cartes, programmes officiels relatifs au Tour de France, l'organisateur n'exploitera pas et n'autorisera pas l'exploitation de l'image individuelle d'un coureur dans le cadre de la commercialisation de produits dérivés dits de marchandisage. En sa qualité d'organisateur de la manifestation sportive, A.S.O. est l'unique titulaire de la propriété exclusive de l'ensemble des droits d'exploitation du Tour de France. À ce titre, A.S.O. dispose de la propriété entière et exclusive de l'ensemble des images et sons captés dans le cadre de la manifestation sportive, notamment au sein de toutes zones sous contrôle de l'organisation : Village départ, espace d'arrivée, zone protocolaire, zones d'interview, parking équipes, etc. appelées les Zones Protégées. En conséquence, toute personne soumise au présent règlement en application de l'article 1 s'interdit, sauf accord préalable et écrit d'A.S.O., de procéder à toute captation et/ou diffusion (sur quelque support que ce soit) d'images et/ou de sons issus de l'épreuve et/ou de toute Zone Protégée. En tant que de besoin, il est précisé que toute captation d'images et/ou de son de l'épreuve et/ou des Zones Protégées en vue d'une diffusion en direct ou en différé via application mobile (ex : Périscope, Facebook, etc.) est strictement interdite, sauf accord préalable et écrit d'A.S.O..

ARTICLE 30 | PARIS SPORTIFS

Afin de prévenir tout risque de conflits d'intérêts, les équipes et chacun de leurs membres (coureurs, personnel d'encadrement, entraîneurs, médecins...), ont l'obligation de ne pas engager, à titre personnel, directement ou par personne interposée, des mises sur des paris sportifs portant sur le Tour de France. Pour la même raison, les équipes et chacun de leurs membres (coureurs, personnels d'encadrement, entraîneurs, médecins...), s'engagent à ne pas communiquer à des tiers des informations privilégiées obtenues à l'occasion de leur profession, de leurs fonctions ou encore de leur participation au Tour de France et qui sont inconnues du public. En cas de violation des dispositions du présent article, A.S.O. pourra exclure de l'épreuve l'équipe contrevenante ou l'un de ses membres en application de l'article 29 du présent règlement, sans préjudice de tous ses autres droits et actions.

ARTICLE 31

Le présent règlement a été rédigé en langue française qui fera seule foi.



LISTE DES PRIX *PRIZE MONEY*



1. CLASSEMENT DES ÉTAPES

STAGE CLASSIFICATION

1 ^{er}	11 000 €
2 ^e	5 500 €
3 ^e	2 800 €
4 ^e	1 500 €
5 ^e	830 €
6 ^e	780 €
7 ^e	730 €
8 ^e	670 €
9 ^e	650 €
10 ^e	600 €
11 ^e	540 €
12 ^e	470 €
13 ^e	440 €
14 ^e	340 €
15 ^e	300 €
16 ^e	300 €
17 ^e	300 €
18 ^e	300 €
19 ^e	300 €
20 ^e	300 €

20 prix / 20 prizes = 28 650 €

TOTAL 28 650 € x 21 = 601 650 €

2. CLASSEMENT GÉNÉRAL FINAL INDIVIDUEL

FINAL INDIVIDUAL GENERAL CLASSIFICATION

a) Prix / Prize money

1 ^{er}	500 000 €
2 ^e	200 000 €
3 ^e	100 000 €
4 ^e	70 000 €
5 ^e	50 000 €
6 ^e	23 000 €
7 ^e	11 500 €
8 ^e	7 600 €
9 ^e	4 500 €
10 ^e	3 800 €
11 ^e	3 000 €
12 ^e	2 700 €
13 ^e	2 500 €
14 ^e	2 100 €
15 ^e	2 000 €
16 ^e	1 500 €
17 ^e	1 300 €
18 ^e	1 200 €
19 ^e	1 100 €
Du 20 ^e au 160 ^e *	1 000 €

* à tous les coureurs classés /
for all classified riders

(1) TOTAL = 1 128 800 €

b) Rente quotidienne au porteur du Maillot Jaune / Daily prize for holder of Yellow Jersey

de la 2^e à la 21^e étape / from the 2nd to the 21st stage

(2) 500 € x 20 = 10 000 €

TOTAL (1) + (2) = 1 138 800 €

3. CLASSEMENT PAR POINTS / POINTS CLASSIFICATION

a) Sprints intermédiaires

Intermediate sprints

À chaque sprint / for each sprint

1 ^{er}	1 500 €
2 ^e	1 000 €
3 ^e	500 €
TOTAL	3 000 €

(1) 3 000 € x 19 = 57 000 €

b) Rente quotidienne au porteur du maillot vert

Daily prize for holder of green jersey

de la 2^e à la 21^e étape / from the 2nd to the 21st stage

(2) 300 € x 20 = 6 000 €

c) Classement général final

Final general classification

1 ^{er}	25 000 €
2 ^e	15 000 €
3 ^e	10 000 €
4 ^e	4 000 €
5 ^e	3 500 €
6 ^e	3 000 €
7 ^e	2 500 €
8 ^e	2 000 €

(3) TOTAL = 65 000 €

TOTAL (1) + (2) + (3) = 128 000 €

4. CLASSEMENT DU MEILLEUR GRIMPEUR

BEST CLIMBER CLASSIFICATION

a) Cols ou côtes ou arrivées en altitude

Passes or climbs or summit finishes

1. Cols ou côtes ou arrivées en altitude hors catégorie

"Hors catégorie" passes or climbs or summit finishes

1 ^{er}	800 €
2 ^e	450 €
3 ^e	300 €

TOTAL 1 550 €

9 cols ou côtes ou arrivées en altitude

MONTANT TOTAL 13 950 €

2. Cols ou côtes ou arrivées en altitude de première catégorie

First category passes or climbs or summit finishes

1 ^{er}	650 €
2 ^e	400 €
3 ^e	150 €

TOTAL 1 200 €

4 cols ou côtes ou arrivées en altitude

MONTANT TOTAL 4 800 €

3. Cols ou côtes de deuxième catégorie

Second category passes or climbs

1 ^{er}	500 €
2 ^e	250 €

TOTAL 750 €

13 cols ou côtes

MONTANT TOTAL 9 750 €

4. Cols ou côtes de troisième catégorie

Third category passes or climbs

1 ^{er}	300 €
-----------------------	-------

TOTAL 300 €

16 cols ou côtes

MONTANT TOTAL 4 800 €

5. Cols ou côtes de quatrième catégorie

Fourth category passes or climbs

1 ^{er}	200 €
-----------------------	-------

TOTAL 200 €

26 cols ou côtes

MONTANT TOTAL 5 200 €

(1) TOTAL 38 500 €

b) Rente quotidienne au porteur du maillot blanc à pois rouges / *Daily prize for holder of white and red polka-dotted jersey*

de la 2^e à la 21^e étape / *from the 2nd to the 21st stage*

(2) 300 € X 20 6 000 €

c) Classement général final / *Final general classification*

1 ^{er}	25 000 €
2 ^e	15 000 €
3 ^e	10 000 €
4 ^e	4 000 €
5 ^e	3 500 €
6 ^e	3 000 €
7 ^e	2 500 €
8 ^e	2 000 €

(3) TOTAL 65 000 €

TOTAL (1) + (2) + (3) 109 500 €

5. CLASSEMENT DES JEUNES

YOUNG RIDER CLASSIFICATION

a) À chaque étape

For each stage:

Au 1^{er} du classement de l'étape

For the stage winner.....500 €
21 étapes

(1) MONTANT TOTAL 10 500 €

b) Rente quotidienne au porteur du maillot blanc

Daily prize for holder of white jersey

de la 2^e à la 21^e étape / *from the 2nd to the 21st stage*

(2) 300 € X 20 étapes 6 000 €

c) Classement général final

Final general classification

1 ^{er}	20 000 €
2 ^e	15 000 €
3 ^e	10 000 €
4 ^e	5 000 €

(3) TOTAL 50 000 €

TOTAL (1) + (2) + (3) 66 500 €

6. CLASSEMENT PAR ÉQUIPES / TEAM CLASSIFICATION

a) Étapes / Stages

1 ^{re}	2 800 €
TOTAL.....	2 800 €
21 étapes	
(1) MONTANT TOTAL	58 800 €

b) Classement général final / Final general classification

1 ^{re}	50 000 €
2 ^e	30 000 €
3 ^e	20 000 €
4 ^e	12 000 €
5 ^e	8 000 €
(2) TOTAL	120 000 €

TOTAL (1) + (2) 178 800 €

7. CLASSEMENT DE LA COMBATIVITÉ

MOST AGGRESSIVE RIDER CLASSIFICATION

a) Chaque jour, à l'exception des étapes contre la montre / Each day except individual time trials

1 ^{er}	2 000 €
19 étapes	
(1) MONTANT TOTAL	38 000 €

b) Super combatif / Most aggressive

1 ^{er}	20 000 €
(2) TOTAL.....	20 000 €

TOTAL (1) + (2) 58 000 €

8. PRIMES EXCEPTIONNELLES / SPECIAL BONUS PRIZES

Souvenir Jacques Goddet 5 000 €
au 1^{er} coureur au sommet du col du Tourmalet
(14^e étape) / for the 1st rider at the top of the col
du Tourmalet (14th stage)

Souvenir Henri Desgrange 5 000 €
au 1^{er} coureur au sommet du col de la Loze
(18^e étape) / for the 1st rider at the top of the col
de la Loze (18th stage)

Primes du meilleur équipier
Best teammate prize 9 000 €

a) À l'issue de chacune des trois semaines de course,
un jury élira le coureur considéré comme le
meilleur équipier de la semaine

At the end of each of the three weeks of the race,
a jury will select the rider considered the best
teammate of the week. (3 x 2 000) 6 000 €

b) À l'issue de la 20^e étape, un jury élira le
meilleur équipier du Tour de France 2025
At the end of the 20th stage, a jury will select the
best teammate of the 2025 Tour de France.
..... 3 000 €

Prime spéciale 50 ans du maillot à pois
50th anniversary special prize of the polka dot jersey
..... 5 000 €
au 1^{er} coureur à atteindre 50 points au classement
général du meilleur grimpeur.
To the first rider to reach 50 points in the best
climber classification.

**TOTAL PRIMES EXCEPTIONNELLES / TOTAL SPECIAL
BONUS PRIZES 24 000 €**

PRIX ET PRIMES / PRIZE MONEY AND BONUSES

1. CLASSEMENT DES ÉTAPES STAGE CLASSIFICATION	601 650 €
2. CLASSEMENT GÉNÉRAL INDIVIDUEL INDIVIDUAL GENERAL CLASSIFICATION	1 138 800 €
3. CLASSEMENT PAR POINTS POINTS CLASSIFICATION	128 000 €
4. CLASSEMENT DU MEILLEUR GRIMPEUR BEST CLIMBER CLASSIFICATION	109 500 €
5. CLASSEMENT DES JEUNES YOUNG RIDER CLASSIFICATION	66 500 €
6. CLASSEMENT PAR ÉQUIPES TEAM CLASSIFICATION.....	178 800 €
7. PRIX DE LA COMBATIVITÉ MOST AGGRESSIVE RIDER CLASSIFICATION ...	58 000 €
8. PRIMES EXCEPTIONNELLES SPECIAL BONUS PRIZES.....	24 000 €

RÉCAPITULATIF GÉNÉRAL / GENERAL SUMMARY

**PRIX ET PRIMES
PRIZES AND BONUSES 2 305 250 €**

**Taxe de reconversion et des syndicats des
coureurs (11,82 %) 272 481 €**

MONTANT TOTAL DES PRIX 2 577 731 €



The current regulations, established in accordance with article 1.2.040 of the UCI's regulations on cycle sport, complete and/or clarify, in relation to the Tour de France, certain technical and sporting rules laid down by the International Cycling Union (UCI).

ARTICLE 1 | PARTICIPATION

The 112th Tour de France is organised in accordance with the regulations of the Union Cycliste Internationale (UCI), the French Cycling Federation (FFC) and the French National Cycling League (LNC). The Tour de France will take place from Saturday, 5 July to Sunday, 27 July and will comprise 21 stages: 19 road stages and 2 individual time trial stages. The 112th Tour de France is included in the UCI WorldTour calendar and awards the following points for the world classification in accordance with article 2.19.008 of the UCI regulations:

- 1,300-1,040-880-750-620-520...15 points to the first 60 riders in the final general classification;
- 210-150-110-90-70...5 points to the first 15 riders on each stage;
- 25 points per day to the rider wearing the yellow jersey as leader of the general classification;
- 210-150-110 points to the first 3 riders in the points classification;
- 210-150-110 points to the first 3 riders in the best climber classification.

As a consequence of its registration and/or participation in the race and/or its presence in said event, each team, each of its members and, more broadly, each person accredited with it hereby declare that they fully accept the provisions of these regulations as they currently stand and undertake to respect them. Neither family nor friends of riders can be admitted to the race staging areas, unless they have been provided with accreditation by the race organisation. A rider who has an Elite "with contract" licence cannot take part in the Tour de France, unless otherwise approved by the race directors.

ARTICLE 2 | IDENTIFICATION OF RIDERS

Riders are required to attach a race number to their bike in an easily visible position and place two race numbers on the outside of the jersey. The use of a transponder is obligatory on all stages. Spare bicycles must bear a number on the frame. The race numbers

that will be attached to the frame and jerseys will be provided by the race organisation. They will only be issued upon presentation of a licence by the sports director and the deputy sports director. A single race number is required for the time trial stages. It must be placed in the middle of the back, as long as it has been well attached and hasn't been altered in any way. Race number pockets are allowed. For time trial stages, it is not obligatory to affix a race number to the frame. It is strictly forbidden to make any changes to any official items (race numbers for the bike or jerseys).

ARTICLE 3 | AUTHORISED TYPES OF BIKES

Only standard bikes are allowed on road stages. The use of specialist bikes is allowed for the time trial stages, as long as they comply with the provisions of articles 1.3.001 to 1.3.025 of the UCI's general rules.

ARTICLE 4 | TECHNICAL ASSISTANCE

The riders can all offer each other minor acts of assistance, such as lending or exchanging food, drink or accessories. However, the lending or exchange of wheels or bikes is only permitted between riders of the same team. These items may be provided to the riders on each team by:

- their technical staff members travelling in the two team vehicles;
- the technical staff in the "neutral assistance" cars;
- the staff in the broom-wagon vehicles.

Whatever a rider's position may be in the race, any technical assistance is only permitted to take place behind the peloton, on the right-hand side of the road and while stationary. Following any change of bike carried out during the race, the bike that is left behind by the rider must always be recovered either by the team's vehicles in the race convoy, by neutral assistance or by the broom wagon.

ARTICLE 5 | HELMETS AND CLOTHING

It is compulsory for riders to wear a hard shell helmet during the Tour de France in strict compliance with the technical rules laid down by the UCI for cycle racing. Riders wishing to put on or remove a waterproof, an over-garment, leggings, etc, must do so by dropping back to their sports director, or behind the race director's or the commissaire's car. These garments may also be handed to the race organisation's motorbikes. Any other action must be authorised by race officials. It is forbidden for the race leader to wear any other waterproof garments except those provided by the race organisation.

ARTICLE 6 | FEEDING AND ENVIRONMENTAL

MEASURES

Food and drink shall be distributed to riders according to two procedures:

a) at fixed points:

Food and drink shall be distributed from fixed points by members of the staff accompanying the team who are licence holders of a UCI-affiliated national federation. Unless otherwise specified in advance, food and drink shall be supplied within the feed zones signposted by official banners and panels. Only the right-hand side of the road shall be available for feeding. Rubbish collection zones shall be set up right before and after these zones.

b) from following vehicles authorised to be in the race convoy:

Food and drink shall be handed out from sports directors' vehicles or neutral service vehicles. Feed motorcycles shall be allowed to provide supplies to any rider(s) in a breakaway whose sports directors' vehicles is not at the front of the race. Feeding shall be restricted to the parts of the stage set out in the UCI regulations. It shall consist of musettes or bottles. The following rules apply:

- in general, the feeding of riders shall be allowed from the sign near kilometre 30 to the sign indicating the end of feeding 20 kilometres before the finish. The Commissaires' Jury, in agreement with the Race Directors, shall have the power to adjust these conditions during the stage to take account of the weather conditions or other exceptional circumstances;

- riders shall move up slowly until level with their sports director's car that's behind those of the Race Director and commissaires;
- if a group of 15 riders or fewer has broken away from the bunch, food and drink may be supplied at the rear of that group ; riders cannot be sprayed with water from a vehicle.

In order to protect the environment and ensure safety, it is forbidden to discard food, musettes, bottles, waste or any other accessory outside the collection zones or any other place provided for such purpose. Carrying and using glass containers is strictly forbidden. Riders who accept food or drink from spectators do so at their own risk, including the risk of criminal prosecution.

ARTICLE 7 | BREACHES OF RACE RULES AND YELLOW CARDS

Slipstreaming or being paced by a motor vehicle, being pushed or pushing off from a vehicle, as well as holding on to a vehicle are forbidden under all circumstances. The race commissaires can exclude any rider caught hanging on to a moving vehicle, without prejudice to a fine and suspension being imposed. Deliberate obstruction and unauthorised manoeuvres are forbidden and will be penalised. To ensure sprints are conducted in a correct manner, any rider who deviates from the line they have chosen will be subject to the sanctions laid down in the schedule of penalties.

The commissaires may issue yellow cards to any license-holder Article 2.12.007, if the individual's behavior is likely to pose a safety risk. If a license-holder receives two yellow cards during the Tour de France, they will be disqualified and suspended for a period of 7 days.

ARTICLE 8 | RETIREMENTS

Any rider who retires from the event must return his race numbers to the commissaire in the broom wagon. Race numbers collected from riders who have retired from the race are subsequently handed over to the commissaire assisting the timekeeper at the finish. Any retirement known to be unjustified may result in the withholding of all prizes won since the start of the race. Any rider ruled out of the race (retirement, disqualification) may not continue in it. Furthermore, they may not take part in any other cycling events for the duration of the race. However, at the request of sport directors, exceptions may be granted by the UCI after consultation with the race directors and the president of the commissaires' jury.

ARTICLE 9 | TEAMS' OBLIGATIONS

Riders, sports directors and more generally all team members must adhere to the regulatory discipline and to the rules that insist both on the notion of fair and equal treatment and also on respect for the image and reputation of the Tour de France and for safety:

- to be present and prepared at the stage start control point at the time laid down by the race organisation' to comply;
- to comply with all requirements regarding protocol (see article 21);
- to use the obligatory means of transport authorised by the race organisation for all journeys undertaken by individuals or groups;
- to stay and have their meals in the places allocated by the race organisation in the sanitary conditions established by the organiser, excluding all other options;
- team-mates may only assist each other if they are at the same kilometre mark in the race (if it's on a circuit);
- collusion of any sort between riders from different teams is strictly forbidden and will be penalised;
- anyone who commits assault, makes insults or threats or wilfully provokes a protest or delay will be penalised;
- to adopt at all times a responsible attitude with regard to the environment by respecting the current legal requirements and particularly articles R.632-1 and R.635-8 of the French penal code. In addition, the flushing out of waste water from team buses must be carried out in locations set aside for this procedure;
- not to use mobile phones during the race except in cases where a rider has a pre-fitted link with their sports director according to conditions defined in article 2.2.024 of the UCI's regulations;
- to ensure that no accredited team vehicle has a television set in the front of said vehicle, as specified under the terms of article R. 412-6-2 of the French Highway Code: "Placing a functioning device fitted with a screen that is not a driving or navigational aid in the field of vision of the driver of a moving vehicle is forbidden. Any driver who does not comply with the terms of this article will be fined for committing a category 4 offence. This offence will also result in three penalty points being placed on their driving licence";
- riders, sports directors and team staff cannot take part in commercial or advertising activities other than those that are a normal part of the race or those involving the existing commercial partners of their sporting organisation;

- riders and sports directors are also prohibited from collaborating or giving exclusive interviews to the written press, radio or television while racing is taking place;
- Sports directors may be interviewed until 10 km from the finish, subject to the following conditions:
 - the interview is carried out from a motorcycle;
 - the interview is short;
 - the race situation allows it.

ARTICLE 10 | LEADERS' JERSEYS

Apart from the world, continental and national champions, who are required to wear their jerseys, riders must wear only their team's jersey, shorts and helmet on all stages, and these must comply with the UCI's regulations. The leaders of the general classification, the points classification, the best climber classification and the best young rider classification must wear:

- in the first case, the Yellow Jersey;
- in the second case, the green jersey;
- in the third case, the red polka-dot jersey;
- in the fourth case, the white jersey.

All these jerseys must be worn in the state in which they are provided by the race organisation. They may be fitted with a rectangular advertising label bearing a team's name within the limits established by the UCI's regulations. Suits are provided to the leaders of the various rankings for time trial stages. There is an established order of priority for the different leaders' jerseys: the yellow jersey, followed by the green jersey, then the red polka-dot jersey and finally the white jersey. When a rider is leading several classifications, he naturally only wears one jersey: the one designated by the order of priority. The other jerseys are then worn by the riders lying 2nd, 3rd or 4th in the corresponding classification. However, if this rider is required to wear his world, continental or national champion's jersey, then he will wear this jersey. Wearing the leader's yellow, green, red polka-dot or white (short- or long-sleeved) jersey is mandatory from the signing-on protocol before the stage start until the post-stage press conference. However, the classification leaders may attend the prize-giving ceremony wearing their team's jersey.

Moreover:

- the rider selected as the stage's most aggressive racer will be identified by two specific race numbers with black numerals on a golden background;
- riders on the team leading the team classification will wear specific race numbers with black numerals on a yellow background, as well as yellow helmets provided by teams;
- the most aggressive rider's gold race number takes precedence over other race numbers.

ARTICLE 11 | RACE OFFICIALS

The officials responsible for ensuring the general organisation and smooth running of the race are:

- ▶ the director of the Tour de France;
- ▶ the race director;
- ▶ the assistant race director;
- ▶ the regulators on motorbikes.

The officials responsible for ensuring regulatory control and arbitration of the racing in collaboration with the race management are:

- ▶ the president of the commissaires' jury;
- ▶ the international commissaires designated for the race;
- ▶ the support commissaire;
- ▶ the commissaires acting as finish line judges;
- ▶ the commissaires responsible for time-keeping;
- ▶ the additional commissaires.

ARTICLE 12 | COMMISSAIRES' JURY

The commissaires' jury, whose operational language is French, includes:

- ▶ the president of the jury;
- ▶ three international commissaires;
- ▶ the support commissaire.

The jury records any breaches of the regulations noted by the commissaires and race officials, carries out fully independent deliberations and decides the sanctions it judges appropriate in accordance with the current regulations, as laid down by the UCI and the French Cycling Federation (FFC). The president has the casting vote. All of the jury's decisions are immediately communicated to the race directors, who are in turn responsible for bringing them to the attention of sports directors and then the media as quickly as possible. Based at the finish area, the support commissaire follows the live race action on dedicated screens and / or through all other technological means.

ARTICLE 13 | FINISH AREA COMMISSAIRES

The commissaires at the finish are responsible for determining the classification at intermediate points in the race as well as the classification at the finish. If they are unable to carry out these tasks, their roles can be filled by any other commissaire or, if no commissaire is available, by any licensed member of the race organisation.

ARTICLE 14 | TIMEKEEPING

All riders who cross the finishing line in the same group shall be credited with the same time. A split is deemed to have occurred when a gap of 1 second or more between two riders is recorded, and the commissaire acting as timekeeper will then record a new finishing time. However, on stages expected to finish with a bunch sprint, a split will be considered as having taken place when the gap between two riders is 3 seconds or more. Stages 1, 3, 8, 9, 15, 17 and 21 are expected to finish with a bunch sprint. The commissaire acting as timekeeper will officiate until the broom wagon arrives. They will also record the times of riders that finish outside the time limit and will hand the list, detailing recorded times, to the president of the commissaires' jury. All times recorded by the commissaire-timekeeper shall be rounded down to the nearest second, and only these rounded-down times will be applied to the general classification. In order to establish the classification on the time trial stages, times will be recorded to 1/100th of a second in order to separate riders tied on time.

ARTICLE 15 | MEDICAL CARE

Medical attention during the race is provided solely by members of the official medical staff provided by the race organisation. This applies from the moment riders enter the start area until they leave the finish area. Any rider requiring a medical assessment during the race must drop back behind the group, the only place where it can be carried out. However, in the event of complex medical attention being required or when climbing a pass or hill, the doctor must provide care when the rider is stationary. When racing is not taking place, sports directors may call upon the services of the race organisation's doctors, whose telephone numbers will be provided to all race followers. They may also contact a doctor of their choice. The actions of the medical staff may be modified in the event of new legal rulings.

ARTICLE 16 | SPORTS DIRECTORS

Each team is managed by a sports director with the assistance of a deputy, and both must hold a licence with a federation affiliated to the UCI. During the race, they must remain in one of their two accredited technical vehicles at all times. They must ensure that the race regulations are followed by their riders and their staff, and they must respond in good time to any summons issued by the race directors.

Their attendance is mandatory at:

- ▶ the general briefing held by the race directors with the riders, sports directors and their deputies on the afternoon of Thursday 3 July;
- ▶ the meeting scheduled to take place in the permanence at the start on the morning of Friday 4 July.

As is the case for riders, the regulations allow penalties to be imposed on them should they fail to attend these meetings. A maximum of four people may travel in the two race convoy vehicles set aside for the sports directors and their deputies. These places are reserved for accredited staff and guests of the team who have been allowed by the organisers to join them. During the race, the two vehicles must drive on the right-hand side of the road and in the order established according to the position of the first rider of each team in the general classification. The sports directors' vehicles line up behind the vehicles of the race director and race doctor. The deputy sports directors' cars line up in identical order, either in the second group of vehicles that is separated from the first by a neutral zone that is a minimum of 200 metres long, or ahead of the race at least 5 minutes in front of the lead car in the race. Any sports director wishing to pass a race director's car without being called by Radio Tour can only do so with the prior approval of an official. After carrying out the desired task, they must return to their rightful place as quickly as possible. Passengers must remain inside their vehicles and are forbidden from carrying any spare equipment outside the vehicle. In the event of this article being contravened, those responsible face both sporting penalties and eventual legal action.

ARTICLE 17 | STAGE STARTS

On road stages, the riders and must present themselves at the signature registration point, team by team in the order established by the organisation. Signing-on closes 10 minutes before the scheduled start time from the assembly point. It is obligatory for the riders to sign the start sheet. Those not doing so will face fines and penalties. After the riders have been called to the start, the director of the Tour de France can signal the official start.

ARTICLE 18 | ROUTE

Riders must always follow the official race route. Taking any other route, and particularly shortcuts, is forbidden and will be penalised. Out of respect for the public and their safety, riders must not use pavements or cycle paths. In the event of a change to the route, the race organisation will inform the sports directors and riders at the registration before the start. In the

event of an incident or accident that might affect the smooth running of the race, the race organisation may, in agreement with the commissaires' jury and after informing the timekeepers, decide either to:

- ▶ to modify the course;
- ▶ to temporarily neutralise the stage or to stop the stage and restart it;
- ▶ to stop the stage and declare it finished, either cancelling or letting stand the gaps recorded at the moment of the incident and/or the results of intermediate classifications at the moment of the incident;
- ▶ to stop the stage and declare it null and void, cancelling its results;
- ▶ to cancel part of a stage along with all its intermediate results and organize a new start near the location of the incident; to modify the course.

ARTICLE 19 | LEVEL-CROSSINGS

It is forbidden for any rider to cross a closed level-crossing. A level-crossing is considered to be closed as soon as a visual or audible signal is activated. Riders who don't comply with this requirement will be disqualified by the commissaires. The following rules apply: one (or several) breakaway rider(s) is (are) halted at a level-crossing, but the level-crossing opens before the chasing riders reach it:

- ▶ no decision is taken and the closure of the level-crossing is regarded as a race incident;
- ▶ if the lead is less than 30", the closure of the level-crossing is regarded as a race incident;
- ▶ if one (or several) breakaway rider(s) has (have) a lead of more than 30" and is (are) halted at a level-crossing and one (or several) pursuer(s) catches them at the closed level-crossing. In this event, the race is neutralised and then restarted with the same time gaps, after the official vehicles at the head of the race have been allowed to continue;
- ▶ if one (or several) riders at the head of the race cross the level-crossing before it closes and one (or several) pursuer(s) is (are) blocked, then no decision is taken and the closure of the level-crossing is regarded as a race incident;
- ▶ if a group of riders gets split in two as the result of a level-crossing closing, the first part of the group will be slowed down or stopped to allow the riders that have been delayed to regain their place in said group.

Action in any other exceptional situation (e.g. level-crossing closed too long...) will be decided upon by the commissaires' jury. This also applies in other similar situations (raised bridges, an obstacle on the road...).

ARTICLE 20 | STAGE FINISHES

a) General provisions

Stage finishes are initially indicated by a red kite (flamme rouge) located 1 kilometre before the finish line. Whenever there is no finish line gantry, the finish line is indicated by a race official waving a flag. In the case of a duly noted incident in the last three kilometres of a road stage, the rider or riders affected will be credited with the time of the rider or riders with whom they were riding at the moment the incident took place. On stages identified as likely to finish in a bunch sprint, and if specific safety-related circumstances justify it, this distance may be extended to either four or five kilometers. His (or their) placing shall be determined by their position when he or they actually cross the finish line. An incident is deemed to be any event beyond the rider's control over their bicycle or physical abilities (fall involving multiple riders, mechanical problem, puncture), and of his desire to remain with the riders in whose company he was riding at the moment of the incident occurred. Riders affected by an incident must immediately make themselves known to a commissaire by raising their arm and reporting to a commissaire once they have crossed the finish line. If, as the result of a duly noted incident in the aforementioned areas, a rider cannot cross the finish line, he will be classified in last place on the stage and credited with the time of the rider or riders in whose company he was riding at the time of the fall. In exceptional cases, the decision of the commissaires' jury is irrevocable.

This measure does not apply:

- ▶ for the finish of the stages 5 and 13 individual time trial;
- ▶ for the summit finishes on the stages 2, 6, 7, 10, 11, 14, 16, 18, and 19.

b) Special provisions

The Race Directorate and the College of Commissaires may implement the following measures on the occasion of the finish of stage 21 on the Champs-Élysées circuit in Paris:

- ▶ Should the surface of the circuit become slippery prior to entering the final circuit, the official times may be taken at the first crossing of the finish line;
- ▶ Should the surface of the final circuit become slippery during the stage, the official times may be taken at the subsequent crossing of the finish line.

In both instances, the stage finish shall be maintained, and riders as well as team directors shall be informed immediately.

Under all circumstances, riders are required to complete all laps of the Champs-Élysées circuit in order to be

included in the final stage classification and in the final general classification of the Tour de France.

Only one team director's vehicle shall be permitted on the Champs-Élysées circuit. The second vehicle must exit the race course prior to the first crossing of the finish line.

ARTICLE 21 | PROTOCOL

After each stage finish, the prize-giving ceremony will take place, with awards made in the following order:

- ▶ presentation of the stage winner;
- ▶ presentation of the leader of the general classification who will receive the yellow jersey;
- ▶ presentation of the leader of the points classification who will receive the green jersey;
- ▶ presentation of the leader of the best climber classification who will receive the red polka-dot jersey;
- ▶ presentation of the leader of the best young rider classification, who will receive the white jersey;
- ▶ presentation of the winner of the most aggressive rider prize for the stage;

The prize-giving ceremony for the team classification will take place the following morning before the start of the next stage and only prior to road stages. All of the riders from the team leading this classification at the end of the previous stage must appear in full team kit at the protocol ceremony at the sign-on podium together with one of their sports directors. Out of respect for the public, the wearing of glasses, other than prescription glasses, and of hard shell helmets are forbidden during protocol ceremonies at the finish and start. Any prize-winner who refuses to take part, in racing kit, in protocol ceremonies at the start and the finish will be penalised (except in extraordinary circumstances that are duly recognised by the race officials).

ARTICLE 22 | FINISH TIME LIMITS

According to the type of stage and its level of difficulty, the limits on finishing time vary according to the application of the following coefficients:

Coefficient 1

Stages with no particular difficulty. The time limit is calculated according to the actual time recorded by the winner plus:

- ▶ 5% if the average speed is less than or equal to 38km/h;
- ▶ 6% between 38km/h and 40km/h;
- ▶ 7% between 40km/h and 42km/h;

- 8% between 42km/h and 44km/h;
- 9% between 44km/h and 46km/h;
- 10% between 46km/h and 48km/h;
- 11% between 48km/h and 50km/h;
- 12% over 50km/h.

Coefficient 2

Stages with rolling terrain. The time limit is calculated according to the actual time recorded by the winner plus:

- 8% if the average speed is less than or equal to 37km/h;
- 9% between 37km/h and 38km/h;
- 10% between 38km/h and 39km/h;
- 11% between 39km/h and 40km/h;
- 12% between 40km/h and 41km/h;
- 13% between 41km/h and 42km/h;
- 14% between 42km/h and 43km/h;
- 15% between 43km/h and 44km/h;
- 16% between 44km/h and 45km/h;
- 17% between 45km/h and 46km/h;
- 18% over 46km/h.

Coefficient 3

Stages with very rolling terrain. The time limit is calculated according to the actual time recorded by the winner plus:

- 11% if the average speed is less than or equal to 36km/h;
- 12% between 36km/h and 37km/h;
- 13% between 37km/h and 38km/h;
- 14% between 38km/h and 39km/h;
- 15% between 39km/h and 40km/h;
- 16% between 40km/h and 41km/h;
- 17% between 41km/h and 42km/h;
- 18% between 42km/h and 43km/h;
- 19% between 43km/h and 44km/h;
- 20% over 44km/h.

Coefficient 4

Very difficult stages. The time limit is calculated according to the actual time recorded by the winner plus:

- 9% if the average speed is less than or equal to 31km/h;
- 10% between 31km/h and 32km/h;
- 11% between 32km/h and 33km/h;
- 12% between 33km/h and 34km/h;
- 13% between 34km/h and 35km/h;
- 14% between 35km/h and 36km/h;
- 15% between 36km/h and 37km/h;
- 16% between 37km/h and 38km/h;
- 17% between 38km/h and 39km/h;
- 18% between 39km/h & 40km/h
- 19% over 40km/h.

Coefficient 5

Very difficult short stages. The time limit is calculated according to the actual time recorded by the winner plus:

- 11% if the average speed is less than or equal to 29km/h;
- 12% between 29km/h and 30km/h;
- 13% between 30km/h and 31km/h;
- 14% between 31km/h and 32km/h;
- 15% between 32km/h and 33km/h;
- 16% between 33km/h and 34km/h;
- 17% between 34km/h and 35km/h;
- 18% between 35km/h and 36km/h;
- 19% over 36km/h.

Exceptionally, during the 19th stage from Albertville to La Plagne, an additional delay of 2% will be granted for each of the above average hourly values.

Coefficient 6

Individual time trial stage. The time limit is calculated according to the best time plus 25% for stage 5, and 33% for stage 13.

Elimination coefficients

Time limits may be adjusted in the event of exceptional or unforeseeable circumstances (weather conditions, blocked roads, a serious accident or incident, etc.), depending on an assessment made by the commissaires' jury and in agreement with the race directors. Bearing this in mind, all of the riders who finish within the new time limit will be able to start the stages that follow, although this does not create a precedent for the rest of the race.

Possible reinstatement

The commissaires' jury may in exceptional cases allow one or several particularly unlucky riders to be reinstated in the race, after informing the race directors. In this case, the following factors will be taken into consideration:

- the average speed of the stage;
- the point at which the incident or accident occurred;
- the effort made by the delayed rider/riders;
- possible blockage of the roads.

As these time limits are calculated based on the times recorded by the first rider has won the stage, disqualifications resulting from the decisions made by the commissaires' jury and announced thereafter cannot subsequently make any rider at all eligible for reinstatement. In cases where riders who have finished outside the time limit are reinstated by the president of the commissaires' jury, they will forfeit all of the points they have gained in the various secondary classifications.

TABLE SHOWING COEFFICIENTS FOR THE STAGES

COEFFICIENT FOR EACH STAGES		1	2	3	4	5	6
STAGE 1	LILLE MÉTROPOLE > LILLE MÉTROPOLE	■					
STAGE 2	LAUWIN-PLANQUE > BOULOGNE-SUR-MER		■				
STAGE 3	VALENCIENNES > DUNKERQUE	■					
STAGE 4	AMIENS MÉTROPOLE > ROUEN		■				
STAGE 5	CAEN > CAEN						■
STAGE 6	BAYEUX > VIRE NORMANDIE			■			
STAGE 7	SAINT-MALO > MÛR-DE-BRETAGNE GUERLÉDAN		■				
STAGE 8	SAINT-MÉÉEN-LE-GRAND > LAVAL ESPACE MAYENNE	■					
STAGE 9	CHINON > CHÂTEAUX ROUX	■					
STAGE 10	ENNEZAT > LE MONT-DORE PUY DE SANCY				■		
STAGE 11	TOULOUSE > TOULOUSE		■				
STAGE 12	AUCH > HAUTACAM				■		
STAGE 13	LOUDENVIELLE > PEYRAGUDES						■
STAGE 14	PAU > LUCHON-SUPERBAGNÈRES				■		
STAGE 15	MURET > CARCASSONNE		■				
STAGE 16	MONTPELLIER > MONT VENTOUX			■			
STAGE 17	BOLLÈNE > VALENCE	■					
STAGE 18	VIF > COURCHEVEL COL DE LA LOZE					■	
STAGE 19	ALBERTVILLE > LA PLAGNE					■	
STAGE 20	NANTUA > PONTARLIER			■			
STAGE 21	MANTES-LA-VILLE > PARIS CHAMPS-ÉLYSÉES	■					

ARTICLE 23 | INDIVIDUAL TIME TRIAL STAGES

Start times for the 5th and 13th stages contested as an individual time trial shall be in reverse order of the individual general classification.

The riders will be held on the start line by the same commissaire. All riders must present themselves at the control point for a bike check at least 15 minutes before their start time. Any rider who arrives after their start time will be penalised for being late. If one rider is caught by another, he may neither set the pace nor follow in the slipstream of the rider who has caught him. Any rider who catches up with another must ensure there is a gap of at least 2 metres between them when he passes. The rider who has been overtaken must ride at least 25 metres behind the other rider. Riders may not help one another. Riders may only receive mechanical support when stationary. Each rider will be followed by a vehicle carrying spare

equipment. Each following vehicle must remain at least 25 metres behind the rider and must never draw level with them – all information must be provided from behind. No vehicle can take up a position between two riders until they are at least 50 metres apart. Should this gap subsequently be reduced, the vehicle must immediately drop back behind the second rider.

In exceptional cases when there are not enough vehicles, the race organisation reserves the right to assign one vehicle to every two or three riders in line with the start order. The rider who has set the fastest time will remain in the protocol ceremony area until this time is eventually beaten.

ARTICLE 24 | CLASSIFICATIONS

The race features the following classifications:

- individual classification based on time, Yellow Jersey;
- individual points classification, green jersey;
- best climber classification, red polka-dot jersey;
- best young rider classification, white jersey;
- team classification based on time, yellow race numbers;
- most aggressive rider, golden race numbers on the following stage.

a) General individual classification based on time

Positions in the general classification are established by adding together the times recorded by each rider in the 21 stages taking into account time penalties and time bonuses. In the event of a tie in the general classification, the hundredths of a second recorded by the timekeepers during the individual time trial stages will be included in the total times in order to decide the overall winner. In the absence of a time trial or if the riders remain tied, then the positions in which they finished each stage will be added up and, as a last resort, their finishing position on the final stage will be taken into account.

b) Points classification

The points classification is established by adding the points earned in the individual classification of each stage, according to the following scales and subject to any penalty points:

- road stages without any particular difficulties (art.22-coeff. 1 and 2): 50-30-20-18-16-14-12-10-8-7-6-5-4-3-2 points to the first 15 riders;
- road stages with a rolling profile (art.22-coeff. 3): 30-25-22-19-17-15-13-11-9-7-6-5-4-3-2 points to the first 15 riders;
- road stages with a very difficult profile (art.22-coeff. 4 and 5): 20-17-15-13-11-10-9-8-7-6-5-4-3-2-1 points to the first 15 riders;
- Individual time trial stage (art. 22-coeff. 6): 20-17-15-13-11-10-9-8-7-6-5-4-3-2-1 points to the first 15 riders;
- at each intermediate sprint, 20-17-15-13-11-10-9-8-7-6-5-4-3-2-1 points to the first 15 riders;

In the event of a dead heat during a stage, the riders concerned are credited with the points that would have been attributed to those finishing positions, the points being divided by the number of competitors involved in the tie. Points obtained in this way are rounded up to the nearest 1/2 point. If riders are equal on points in this classification, they are separated by their number of stage wins and then by their number of wins in the

intermediate sprints that count towards the points classification, and, finally, by their ranking in the general classification. Only riders who complete the entire Tour de France shall be included in the points classification. In the event where a rider or riders finish outside the time limit but are reinstated by the president of the commissaires' jury, they will lose all points awarded to them in the points classification.

c) Best climber classification

The best climber classification is established by adding together points obtained on all passes or climbs, according to the following scale:

- super-category (hors catégorie) passes, climbs or summit finishes: 20-15-12-10-8-6-4-2 points respectively for first 8 riders classified;
- category 1 passes, climbs or summit finishes: 10-8-6-4-2-1 points respectively to the first 6 riders classified;
- category 2 passes or climbs: 5-3-2-1 points respectively to the first 4 riders classified;
- category 3 passes or climbs: 2-1 points respectively to the first 2 riders classified;
- category 4 passes or climbs: 1 point to the first rider classified.

Double points will be awarded at the top of le col de la Lozeau, the highest summit of the 2025 Tour de France, on stage 18.

In the event of two riders being equal on points in the best climber classification, the rider with the most first places at the summit of super-category passes or climbs or summit finishes will be declared the winner. If the riders are still tied, first places taken on category 1 passes or climbs or summit finishes will be used to split them. It follows that first places taken at the summit of category 2 passes or climbs, category 3 passes or climbs or summit finishes, or category 4 passes or climbs can also be used to break a tie, with the general classification used as a last resort. Only riders who complete the entire Tour de France will be included in the best climber classification.

In the event of a rider or riders finishing outside the time limit but being reinstated by the president of the commissaires' jury, they will lose all points awarded to them in the best climber classification.

d) Best young rider classification

The best young rider classification is only open to riders born after 1 January 1999. The highest placed among them in the general classification is the leader of the best young rider classification.

e) Team classification

The team classification is calculated by adding together the three best individual times by riders on each team on every stage. If there is a tie between teams in the stage rankings, the three highest places achieved by each team's riders on that stage are added together. In the event of a further tie, the teams are split by the finishing position of their highest placed rider on the stage. If there is a tie between teams in the general team classification, they will be separated by adding up the number of stage victories per team, then by the number of second places, and so on, until the number of places obtained by one team enables a definitive ranking to be established. If there is still a tie, teams will be split by the positions of their highest placed rider in the general individual classification. Any team reduced to fewer than three riders will be eliminated from the team classification.

f) Most aggressive rider prize

The most aggressive rider prize rewards the rider who has made the greatest effort and who has demonstrated the best qualities of sportsmanship. The prize which is awarded on every road stage, is decided by a jury presided over by the race director:

- each stage's most aggressive rider wears golden race numbers on the following stage;
- the race's most aggressive rider (super-combatif) is selected by members of the jury at the end of the Tour de France.

ARTICLE 25 | TIME BONUSES

Time bonuses are awarded at the end of every road stage and, therefore, not in the individual time trials. The first three riders receive 10, 6 and 4 seconds, respectively.

ARTICLE 26 | PENALTIES

The penalties laid down in the UCI's regulations will be applied in all cases. All sanctions and penalties will be taken into account in the general classification. Depending on their severity and any decision taken by the commissaires' jury, they can also apply to the individual stage rankings. If the commissaires' jury judges that the offence committed by a rider benefits his team's classification in the team ranking, the team will also receive a 30-second penalty.

ARTICLE 27 | ANTI-DOPING CONTROL

A.S.O. and each of the participating teams believe it is absolutely necessary to strictly respect the rules and recommendations set out by the competent authorities with regard to anti-doping, and also to display totally irreproachable conduct in this respect. The participating teams hereby undertake to apply said rules and recommendations, and will be solely responsible for ensuring that they are fully respected by their riders and more generally by all their employees and service providers. The Tour de France is subject to the regulations of the UCI and the French Cycling Federation (FFC) with regard to anti-doping controls, which are designed to reveal the use of banned substances by riders.

The race organisation will put in place certain anti-doping control facilities for riders and designated officials:

- installation on each stage, in the immediate vicinity of the finish line, a mobile home specially equipped for taking samples in the most comfortable and discrete conditions;
- it will transfer as soon as practicable the samples intended for the designated anti-doping test laboratory or laboratories, in order to speed up analysis procedures and notification of the results.

With regard to prizes, the results of a positive anti-doping control test are as follows:

- any competitor who tests positive following a given stage will forego all gains/prizes obtained during that stage;
- any competitor disqualified from the race will forego all gains/prizes acquired from the day of the relevant control test.

ARTICLE 28 | DISQUALIFICATION - EXCLUSION

28.1 A.S.O. believes it is vital to protect its image and reputation, as well as that of the race. In compliance with article 2.2.010 bis lines 7 and 8 of the UCI's regulations governing cycle sport, A.S.O. expressly reserves the right to refuse participation in - or disqualify from - the race any team or one of its members whose presence is liable to damage the image or reputation of A.S.O. or of the race.

28.2 Furthermore, A.S.O. may exclude from the race any team or any of its members in the following cases:

- a breach of the race's rules, including those concerning internal discipline on the race (rules concerning accommodation, for example);

- a serious breach of French law (legislation and rules concerning sports betting, for example);
- indecent appearance or inappropriate behaviour;
- acts of vandalism performed during or outside the race;
- failure to use the collective means of transport provided by the race organisation for transfers;
- customs fraud;
- any other act or deed which is liable to damage the image and/or the reputation of A.S.O. and/ or of the race.

In the event of disagreement being voiced by the UCI and/or the team and/or one of its members concerning such decisions taken by A.S.O., the dispute will be referred to the *Chambre Arbitrale du Sport* (the French Sports Arbitration Agency), *Maison du sport français*, 1 avenue Pierre de Coubertin, 75640 Paris Cedex 13, France.

ARTICLE 29 | IMAGE RIGHTS

Each team and, therefore, each rider representing it, acknowledges that its participation in the race authorises the race organisation and their rights-holders or representatives to capture and record, on any medium and by any means, and as a consequence to reproduce and to show, without any compensation whatsoever, their names, voices, images, biographies and, in general, their sporting performance within the framework of the Tour de France as well as the brand(s) of their equipment suppliers and sponsors, in any form, or any existing or future medium, in any format, for the purposes of communication to the public throughout the world, for any use including advertising and/or commercial purposes without any limitation other than those listed hereafter, and for the entire period for which these uses are protected by legal and regulatory provisions, by legal decisions and/or rulings of any country, as well as current or future international agreements, including any extensions that may be made to this period of protection. However, when the race organisation authorises a beneficiary to use images from the race for purposes of advertising and promotion, it will not authorise this beneficiary to use the name, voice, image, biographies or the riders' sporting performance, nor the brands of their sponsors or equipment suppliers, and the product, service, brand or commercial name of the said beneficiary without obtaining prior express authorisation of the rider, sponsor or equipment supplier concerned. In addition, the race organisation will not use and will not authorise the use of an individual image of a rider within the context of commercialisation or of so-called merchandising products, with the specific

exception of books, photographic albums, comics and cartoons in whatever published form, CD-ROMs, DVDs or more generally all videograms, in whatever medium or format of which the subject is wholly or partly related to the Tour de France, posters, billboards, road books, autograph books, maps, postcards and official programmes relating to the Tour de France. In its role as the organiser of the sporting event, A.S.O. is the sole and exclusive owner of all rights for the Tour de France. As such, A.S.O. retains full and exclusive ownership of all images and sound recorded within the confines of the sporting event, notably within all areas under the control of the race organisation: the start village, finish zone, podium protocol area, interview areas, team parking area, etc, which are known as The Protected Zones. Consequently, any person subject to this regulation under article 1 is prohibited, unless they have the prior and written consent of A.S.O., from recording and/or distributing (in any medium whatsoever) any images and/or sound from the race and/or any Protected Zone. In the same way, any recording of images and/or sound from the race and/or the Protected Zones made with the intention of a live or subsequent broadcast via a mobile application (e.g. Periscope, Facebook, etc.) is strictly prohibited without the prior and written consent of A.S.O..

ARTICLE 30 | BETTING

In order to avoid any risk of a conflict of interest, the teams and each of their members (riders, support staff, coaches, doctors, etc.) are obliged not to engage personally in sports betting ventures relating to the Tour de France, either directly or through an intermediary. For the same reason, the teams and each of their members (riders, support staff, coaches, doctors, etc.) commit to not communicating to a third party any privileged information of which the public is unaware and is obtained thanks to their profession, their functions or even their participation in the Tour de France. In the event of a breach of the clauses of the present article, A.S.O. will be able to disqualify the offending team or one of its members from the event in pursuance of article 29 of the present regulations, without prejudice to all of its other rights and activities.

ARTICLE 31

These regulations were written in French, the language that will have probative force in the event.



LILLE-NORD DE FRANCE
 Grand Départ

BOULOGNE SUR-MER dimanche 6 juillet

LILLE MÉTROPOLE samedi 5 juillet

VALENCIENNES lundi 7 juillet

LAUWIN-PLANQUE mardi 8 juillet



letour.fr
 @LeTour
 #TDF2025

LÉGENDE

- Grand Départ
- Ville ou site départ
- Ville ou site arrivée
- Repos
- Arrivée finale
- Etape en ligne
- C.L.m. individuel

50 km

© A.S.O. 2024 - Ce document est imprimé sur un papier certifié FSC, issu de forêts gérées de manière responsable.
 ecoera G&P ATLAS.fr