

Règlement officiel

Version française du 21 septembre 2026

Pour les aspects sportifs non précisés ici, le règlement [World Climbing Competition Rules, version n° 3 de janvier 2026](#) constitue le texte de référence.

1 Conditions de participation

La participation suppose une inscription validée, l'acceptation des [Conditions Générales de Vente](#), l'acceptation du [Règlement d'Ordre Intérieur](#) et l'acceptation du présent règlement.

Chaque participant-e aura préalablement créé son compte et validé son inscription sur la plateforme www.etto-climbing.com.

Une déclaration de mobilité devra être complétée avant le début de la vague de qualification correspondante. Sans déclaration recevable, la personne ne pourra pas prendre part à la compétition.

La compétition est ouverte aux personnes de toutes les identités de genre. Elle comporte deux catégories de classement : féminine (F/X) et masculine (M/X). Les personnes ne s'identifiant pas à ces deux catégories choisissent librement la catégorie dans laquelle elles souhaitent concourir. Ce choix est indiqué lors de l'inscription et s'applique à l'ensemble de la compétition.

2 Généralités

Chaque bloc comporte quatre emplacements de départ repérés pour les deux mains et les deux pieds. Les prises de départ, la prise de zone et la prise de top sont clairement identifiées.

Les blocs sont identifiés par couleur. Les volumes gris sont utilisables dans tous les blocs. Les prises en bois portant une flèche vers le bas servent uniquement à la descente et ne peuvent pas être utilisées pour réaliser un bloc.

Les personnes participantes peuvent utiliser des brosses souples pour nettoyer les prises accessibles depuis le sol. En qualifications, chacun veille à laisser aux autres un accès équitable aux essais en portant une attention toute particulière aux minorités et en ayant conscience de ses éventuels privilèges.

Un essai est réussi lorsque la prise finale est tenue des deux mains et que la position finale est stabilisée pendant au moins trois secondes en qualifications, ou jusqu'à la validation du jury en finale.

3 Indice de Mobilité et prise en compte des déplacements en qualifications

Les déplacements des personnes participantes constituent un enjeu important de l'empreinte environnementale d'un événement sportif international. Le camp de base souhaite intégrer les choix de mobilité dans son format de compétition, non pas comme un classement parallèle ni une obligation de recourir à un mode de transport déterminé.

L'Indice de Mobilité « IM » traduit l'impact relatif des déplacements directement liés à la participation au MOF en un coefficient appliqué au score sportif des qualifications. Il vise à valoriser les déplacements générant moins d'émissions que le déplacement de référence et, inversement, à modérer le score lorsque le déplacement génère davantage d'émissions.

Le déplacement de référence est celui d'une personne voyageant seule en voiture thermique. Selon les modes de transport utilisés, les distances parcourues, le nombre de personnes partageant un véhicule et, dans certains cas, la durée du séjour, l'IM peut varier entre 0,85 et 1,15.

L'IM repose sur une comparaison des différentes portions du trajet aller et retour avec cette référence commune. Un trajet peut combiner plusieurs modes de transport ; chaque portion est alors prise en compte séparément selon les règles définies ci-dessous.

Le système a été conçu de manière à encourager les alternatives de déplacement les moins émettrices lorsqu'elles sont raisonnablement accessibles, tout en tenant compte de la réalité des déplacements longue distance et internationaux. La durée du séjour peut notamment réduire le malus associé à un déplacement aérien lorsque celui-ci s'inscrit dans un séjour plus long.

L'IM ne constitue ni le bilan carbone complet d'une personne, ni celui du Master of Fire et ne cherche pas à apprécier l'ensemble de ses choix de vie. Son périmètre est volontairement limité aux déplacements liés à la participation à la compétition, selon une méthode identique pour l'ensemble des personnes participantes.

L'IM s'applique uniquement au classement des qualifications. Une fois les personnes qualifiées pour la finale, le classement de celle-ci est exclusivement sportif et l'IM n'intervient plus.

4 Qualifications

4.1 Format et saisie des résultats

Les qualifications comprennent 50 à 55 blocs numérotés. Ils peuvent être tentés librement pendant la vague attribuée. Le nombre d'essais est illimité dans ce temps. Il n'y a pas d'isolement.

Chaque personne saisit ses tops et ses zones sur www.etto-climbing.com. Chaque personne est responsable de l'exactitude de ses déclarations et doit signaler toute erreur au jury.

4.2 Validation automatique des couleurs inférieures

Lorsqu'une personne réussit tous les blocs d'une même couleur, les blocs de toutes les couleurs inférieures dans l'échelle de difficulté sont automatiquement validés, sans obligation de les grimper.

4.3 Calcul du score sportif

Chaque bloc met en jeu 850 points de top, partagés à parts égales entre toutes les personnes qui valident ce top. Chaque zone met en jeu 150 points, partagés de la même manière entre toutes les personnes qui la valident. Ces deux valeurs s'ajoutent lorsqu'une personne valide le top et la zone.

Les nombres de validations sont établis sur l'ensemble des qualifications, toutes vagues et indépendamment pour chaque catégorie. Un top ou une zone ne compte qu'une fois par personne. Les valeurs de points deviennent définitives après la clôture et la vérification des saisies de toutes les vagues.

$$S_i = \sum_{b \in T_i} \frac{850}{N_{T,b}} + \sum_{b \in Z_i} \frac{150}{N_{Z,b}}$$

Pour la personne i , S est le score sportif brut, T l'ensemble de ses tops validés et Z l'ensemble de ses zones validées. N indique le nombre total de validations du top ou de la zone du bloc b , y compris les validations automatiques. Les sommes portent seulement sur des prises validées : aucun dénominateur nul n'est utilisé.

4.4 Classement des qualifications

Le score de classement est le score sportif brut multiplié par le coefficient IM personnel calculé selon les articles 6 à 9. Les participants sont classés par ordre décroissant de ce score dans leur catégorie.

$$Q_i = S_i \times IM_i$$

Pour le classement, Q est arrondi au centième supérieur.

En cas d'égalité de Q à deux décimales, le départage s'effectue successivement par le meilleur score sportif brut, le plus grand nombre de tops, puis le plus grand nombre de zones. Si une égalité subsiste à la dernière place donnant accès à la finale, les personnes ex æquo accèdent toutes à la finale. Les autres égalités peuvent être maintenues.

5 Finales

5.1 Format et isolement

Les six premières personnes de chaque catégorie issue du classement des qualifications accèdent à la finale. Ce nombre peut augmenter en cas d'ex æquo, conformément à l'article 4.4.

La finale comporte quatre blocs. Les deux catégories grimpent simultanément selon l'ordre de passage et les rotations annoncés par le jury. La finale se déroule à vue.

Le jury fixe une observation collective de deux minutes par bloc avant le début du tour final.

Chaque personne dispose de quatre minutes par bloc, avec possibilité de terminer un essai commencé avant la fin de ces quatre minutes.

5.2 Classement sportif de la finale

Le classement de la finale est établi sur la seule base du score sportif obtenu en finale. L'IM ne s'applique pas au classement de la finale.

Pour chaque bloc, le score est calculé conformément au système de points World Climbing :

- Zone : 10 points, diminués de 0,1 point pour chaque essai effectué avant l'essai au cours duquel la Zone est obtenue ;
- Top : 25 points, diminués de 0,1 point pour chaque essai infructueux précédant la réalisation du bloc.

Le score retenu pour chaque bloc est le plus élevé entre le score obtenu pour la Zone et celui obtenu pour le Top. Le score d'un bloc ne peut être inférieur à zéro.

Le score sportif de la finale correspond à la somme des points obtenus sur l'ensemble des blocs de finale. Les personnes sont classées par ordre décroissant de ce score.

En cas d'égalité au score sportif de la finale, le départage s'effectue par count-back sur les qualifications, conformément au principe prévu par World Climbing. Pour le MOF, seul le score sportif brut des qualifications, avant application de l'IM, est utilisé à cette fin. Le score de qualifications corrigé par l'IM n'est jamais utilisé pour départager les finalistes.

En cas d'égalité persistante du score sportif brut des qualifications, les personnes concernées sont classées ex æquo.

6 Périmètre de l'Indice de Mobilité

6.1 Trajet déclaré

La déclaration couvre l'aller et le retour nécessaire à la participation, y compris les correspondances et les liaisons d'approche. L'aller et le retour peuvent suivre des itinéraires et des modes différents.

Un séjour européen peut inclure d'autres activités avant ou après le MOF. Les déplacements touristiques sans fonction d'acheminement vers la compétition ou de retour ne créent pas de bonus supplémentaire. Un détour ne doit pas être ajouté uniquement pour augmenter le nombre de kilomètres valorisés.

6.2 Référentiel commun de calcul

L'organisation met à disposition un calculateur commun et publie son référentiel avant l'ouverture des qualifications. Celui-ci précise les facteurs d'émission, leurs sources et leur version, les catégories de transport, la méthode de distance et les hypothèses de calcul, notamment pour l'avion et les véhicules partagés.

7 Émissions et trajets mixtes

7.1 Calcul indépendant de chaque portion

Pour chaque portion s du trajet de la personne i , le calculateur détermine les émissions réelles par personne et les émissions de référence en voiture thermique solo.

$$E_{\text{réel},i,s} = d_{i,s} \times f_{i,s}$$

$$E_{\text{réf},i,s} = d_{i,s} \times f_{\text{voiture solo}}$$

d est la distance de la portion, exprimée en kilomètres. Le facteur f est exprimé en kg CO₂e par personne et par kilomètre ; il tient compte des caractéristiques du mode et, pour les voitures, du nombre de personnes à bord.

7.2 Regroupement par mode

Les résultats des portions d'un même mode sont additionnés avant l'application de la fonction de bonus ou de malus. Le regroupement s'effectue par personne, sur l'ensemble de l'aller et du retour, selon les modes de transport.

$$\Delta E_{i,m} = \sum_{s \text{ du mode } m} (E_{\text{réf},i,s} - E_{\text{réel},i,s})$$

Un écart positif signifie une économie d'émissions par rapport à la voiture solo ; un écart négatif signifie un surplus.

$$P_{i,m} = \max(\Delta E_{i,m} ; 0) ; L_{i,m} = \max(-\Delta E_{i,m} ; 0)$$

Avec P : économie d'émissions du mode m ; L : surplus d'émissions du mode m .

Cette méthode conserve le calcul indépendant des portions puis leur somme, tout en évitant qu'un même trajet gagne davantage de points simplement parce qu'il comporte plusieurs billets ou correspondances. Des modes différents restent distincts : le bonus du train n'est pas effacé avant son calcul par le surplus d'un vol.

8 Calcul de l'Indice de Mobilité « IM »

8.1 Contributions par mode

Pour chaque personne i et chaque mode m , le bonus B et le malus brut M sont calculés séparément.

$$\text{Bonus : } B_{i,m} = 0,15 \times \min\left(1; \frac{P_{i,m}}{C_m^+}\right)$$

$$\text{Malus : } M_{i,m} = 0,15 \times \min\left(1; \frac{|L_{i,m}|}{C^-}\right)$$

Avec

C^+ : plafond de bonus du mode ; C^- : plafond de malus commun

8.2 Somme des contributions

$$IM_i = \min\left(1,15; \max\left(0,85; 1 + \sum_m B_{i,m} - \sum_m a_{i,m} \times M_{i,m}\right)\right)$$

Avec a : $A(J)$ pour l'avion ; 1 pour tous les autres modes

9 Facteurs d'émission, plafonds et trajets aériens

9.1 Modes de transport

Pour l'édition 2026, les plafonds sont fixés par le présent règlement.

Les facteurs d'émission applicables ci-dessous sont issus d'un référentiel ADEME commun et comportent certaines *simplifications* retenues pour le MOF.

	Modes de transport	Facteur [kg CO ₂ e/km]	Distance plafond A/R (km)	Plafond [kg CO ₂ e]
M	Marche	0	49	$C^+ = 7$
VM	Vélo	0,00017	176	$C^+ = 25$
T	Train hors Belgique (Moyenne TGV, IC, TER, RER)	0,0075	1859	$C^+ = 250$
TBE	Train, tram, métro, bus Belgique uniquement	0,0094	377	$C^+ = 50$
VAE	Vélo à assistance électrique	0,011	267	$C^+ = 35$
TE	Trottinette électrique	0,0249	85	$C^+ = 10$
AT	Autocar thermique	0,0386	290	$C^+ = 30$
VE4	Voiture électrique: covoiturage 4p	0,0168	2397	$C^+ = 300$
VE3	Voiture électrique: covoiturage 3p	0,0225	2510	
VE2	Voiture électrique: covoiturage 2p	0,0337	2770	
VE1	Voiture électrique	0,0674	4021	
VT4	Voiture thermique : covoiturage 4p	0,0355	2817	
VT3	Voiture thermique : covoiturage 3p	0,0473	3169	
VT2	Voiture thermique : covoiturage 2p	0,071	4225	
VT1	Voiture thermique	0,142	/	/
AC	Avion court (< 2000 km a/r)	0,225	1446	$C^- = 120$
AM	Avion moyen	0,167	8000	$C^- = 200$
AL	Avion long (> 10000 km a/r)	0,178	tous	

9.2 Séjour total en Europe

La durée J est celle du séjour continu total en Europe auquel se rattache la participation : de l'arrivée en Europe au départ d'Europe, dates incluses. J n'est donc pas limité aux jours de compétition ni aux jours passés en Belgique. Seuls les trajets d'acheminement vers Bruxelles et de retour sont pris en compte, dans les limites définies à l'article 6.2.

Le coefficient $A(J)$ atténue le malus aérien déjà calculé et plafonné. Le tableau ci-dessous illustre un malus aérien brut de 15 %.

$$J_c = \min(30; \max(2; J))$$

$$A(J) = 1 - 0,50 \times \frac{1 - \frac{2}{J_c}}{1 - \frac{2}{30}}$$

La durée est exprimée en jours calendaires et encadrée entre 2 et 30 jours pour le calcul. Un séjour plus court est traité comme 2 jours ; un séjour plus long est traité comme 30 jours.

Séjour J	Facteur A(J)	Malus maximal corrigé
2 jours	1,00	15,00 %
4 jours	0,73	10,98 %
7 jours	0,62	9,26 %
14 jours	0,54	8,11 %
30 jours ou plus	0,50	7,50 %

Pour un déplacement entièrement réalisé à l'intérieur de l'Europe par une personne qui y réside habituellement, la durée retenue pour le calcul est fixée conventionnellement à 2 jours lorsqu'une portion du trajet est effectuée en avion, indépendamment de la durée réelle du séjour.

Cette disposition vise à ne pas réduire l'impact attribué à un déplacement aérien intra-européen par l'allongement du séjour, compte tenu de l'existence, pour une part importante de ces déplacements, d'alternatives terrestres moins carbonées.

9.3 Trajets comportant une portion aérienne

Lorsqu'un trajet comporte une ou plusieurs portions en avion, le bonus et le malus liés aux autres modes de transport sont d'abord calculés selon les règles générales. Le malus aérien, éventuellement atténué en fonction de la durée du séjour, est ensuite appliqué multiplicativement à ce résultat.

Un trajet comportant une portion aérienne ne peut en aucun cas conduire à un IM supérieur à 1,00. Les autres modes de transport peuvent ainsi réduire le malus associé au déplacement aérien, mais ne peuvent transformer celui-ci en bonus.

10 Déclaration et contrôles

10.1 Informations obligatoires

Chaque personne transmet, dans l'outil annoncé par l'organisation, son identité d'inscription, l'origine et les étapes de son aller et de son retour, les modes et distances par portion, les informations utiles sur les véhicules et leur occupation, les dates du séjour européen lorsqu'une atténuation du malus aérien est demandée.

Elle confirme sur l'honneur que les renseignements sont exacts et que les trajets futurs correspondent à son programme réel de voyage. Elle vérifie les résultats affichés et signale les omissions ou incohérences. Une déclaration incomplète ou incohérente doit être corrigée avant l'échéance commune pour permettre la participation.

10.2 Confiance et justificatifs

Le dispositif repose sur la confiance. L'organisation se réserve néanmoins le droit de demander, avant ou après l'événement, un justificatif probant permettant de vérifier un élément déclaré : billets ou réservations, itinéraire, preuve de covoiturage, dates d'arrivée et de départ, ou autre document pertinent.

Un refus de fournir les éléments nécessaires, l'absence de réponse dans le délai communiqué par l'organisation, une déclaration non recevable ou une fausse déclaration empêche la personne de participer à la compétition. Si le constat intervient après la participation, le jury peut prononcer la disqualification, retirer la personne du classement et annuler l'éventuelle dotation financière.

Exemple		Durée séjour	Distance totale	Émissions réelles	ΔE net	IM final
Paris	Train	2	636	4,8	85,5	1,05
Paris	Covoiturage 2p	2	610	43,3	43,3	1,02
Innsbruck	Train	2	2204	16,5	296,4	1,15
Innsbruck	Covoiturage 2p	2	1646	116,9	116,9	1,06
Innsbruck	Avion	2	1292	290,7	183,5	0,87
Namur	Vélo	2	121	0,0	17,1	1,10
Bruxelles, Petite Ile	Vélo	2	11	0,0	1,5	1,01
New York	Avion	30	11800	2100,4	-424,8	0,93
New York	Avion	2	11800	2100,4	-424,8	0,85
Grenoble	Voiture thermique	2	1660	0,0	0,0	1,00
Grenoble	Covoiturage 2p	2	1660	117,9	117,9	1,06
Grenoble	Covoiturage 3p	2	1660	78,5	157,2	1,08
Grenoble	Train	2	1660	12,5	223,3	1,13
Lille	Vélo	2	3678	0,6	521,7	1,15
Lille	Autocar	2	220	8,5	22,7	1,11
Anvers	Voiture thermique	2	107	15,3	0,0	1,00
Anvers	Covoiturage 4p	2	107	3,8	11,4	1,01
Anvers	Train	2	105	1,0	14,9	1,04