# Mon petit recueil de notes cycliste

Note au lecteur

Ce document se veut un « ramassis » d'enseignements, d'expériences (parfois apprise à la dure), et de bonnes pratique recueillis au cours des années. J'ai tenté de coucher tout ça sur papier, et de l'expliquer en écrit.

Je ne me prétends pas être un formateur cycliste mais plutôt quelqu'un qui souhaite partager quelques connaissances qui, je l'espère, vous feront apprécier le vélo encore plus.

# Table des matières

Les Bases ..... 4
Les essentiels ..... 4
Les « *Nices to have* » (Bon à avoir) ..... 5
Aide-mémoire d'avant départ (Check List) ..... 6
Sur la route ..... 7
Départ ..... 7
Arrêt ..... 7
En roulant ..... 7
Rouler sous la pluie ..... 9
Vélo ..... 9
Cycliste ..... 9
Conduite ..... 9
Le peloton ..... 11
Rôles ..... 14
Cycliste en tête de peloton ..... 14
Cyclistes à l'intérieur du peloton ..... 15
Cycliste en queue de peloton ..... 15
Sur la route ..... 16
Signaux ..... 16
Évitement d'obstacle ..... 19
Les dépassements ..... 20
Les relais ..... 22
À ne pas faire ou être (Les « No Go ») ..... 25
Vélo ..... 25
Cycliste ..... 25
Sur la route ..... 25

# Les Bases

## Les essentiels

Afin de profiter au maximum de sa sortie de vélo il est important d'avoir un minimum de truc avec soi. Même si tu ne sais pas nécessairement comment faire, cela pourrait faire la différence entre finir sa sortie en pédalant le sourire aux lèvres ou via un retour en taxi ou Uber.

- Argent - Avoir sur soi un peu d'argent (dont un billet de $5 ou $10) pour pouvoir s'acheter de l'eau, une barre énergie, « patcher » un pneu fendu ou… un retour en taxi ou Uber ☹️ NOTE : Pense à mettre ceux-ci dans un sac ziploc pour qu'il soit au sec.
- EAU - On entend souvent dire que « *L'eau c'est la vie* ». Peu importe la météo ; soleil de plomb, ciel nuageux, pluie, il est important de bien s'hydrater. Assure-toi d'avoir un bidon d'eau fraîche et bois régulièrement par petites gorgées. (Ton bidon sera idéalement installé dans un porte-bidon sur le vélo pour faciliter son utilisation. Voir les types de « *bouteilles* » à éviter dans le chapitre : À ne pas faire ou être (Les « No Go »)). La règle du pouce (Rule of thumb) est de boire l'équivalent d'un bidon à l'heure.
- Collations. Principalement déterminées par la durée prévue de ta sortie. Un bon déjeuner avant une sortie de +/- une heure sera amplement suffisant, avec un bidon d'eau. Si la sortie s'allonge, assure-toi d'avoir une barre d'énergie (Clif), des gels, gummies (BlockShot), ou un breuvage à base d'Électrolytes.
    - * « *Teste* » ces aliments AVANT l'événement pour savoir ce que tu aimes ou pas et ce que ton système digestif apprécie ou non. N'attend pas le matin du départ pour essayer de nouveaux trucs. Ce n'est pas parce que ton ami aime ça que pour toi ce sera pareil 😊
- Crème solaire. Pour Visage (Nez, joues), nuque, oreilles, bras et jambes.
- Chambre à air - Avoir au moins une, voire deux chambres à air compatible avec ton pneu/roue de vélo et trois démonte pneu. Le tout à insérer dans un petit sac de selle ou dans ses poches de maillot. (Tu ne sais pas comment réparer une crevaison, qu'à cela ne tienne, un ami cycliste pourra sûrement t'aider, et le fait d'avoir le matériel adapté à ton vélo est un plus pour toi)
- Pompe - Si tu as l'habitude de rouler seul, une mini-pompe devient un des essentiels. C'est bien beau remplacer sa crevaison mais si ton pneu reste à plat par manque d'air, ça ne sert pas à grand-chose.
- Téléphone cellulaire - Assure-toi qu'il soit chargé avant de partir. Au besoin il te permettra de rejoindre un parent, ou un ami en cas de pépin ou encore…Appeler un taxi ou Uber 😊
- Cuissard – Si tu comptes rouler un peu plus que le tour du quartier, investir dans un cuissard (ou BIB, ceux à bretelles) est un must. Celui-ci permet d'évacuer l'humidité, assure un bon coussin entre la selle de ton vélo et tes fesses, et une liberté de mouvement. Tant qu'à y être, pour quelques $ de plus, procure-toi une crème à chamois (e.g. : Butt'r) pour augmenter le confort.
    - De grâce oublie les shorts en Jeans ou autres types de pantalons/shorts avec de grosses coutures. Tu seras irrité à coup sûr. Tu auras compris que les « *couvre selle en gel* » ne servent à rien si le problème est le pantalon/short.
    - Cela dit, on ne porte jamais de sous-vêtements sous un cuissard. À l'exception, peut-être, de quelques jours par mois. Les filles comprendront.
- Casque – La tête est notre principal actif et on se doit de la protéger. Un casque de la bonne grandeur, qui est bien ajusté et qui est aux normes (*Date de production inférieure à 5 ans. Voir le collant à l'intérieur de votre casque*).

## Les « *Nices to have* » (Bon à avoir)

- Odomètre – Pratique pour afficher la vitesse à laquelle on roule, la cadence de pédalage, horloge pour savoir quand boire, la distance parcouru, etc… Se vend en différents modèles avec/sans fil de $ à $$$
- Multi-tool – Outil genre « *Couteau Suisse* » qui comporte plusieurs grandeurs de clés Allen utilisé sur le vélo, de tête étoile (Philips), dérive chaîne, etc…
- Cartouche de Co2 – Avec l'adaptateur approprié (avec valve on/off ou non), celles-ci te sauveront du temps, et du jus de bras, si tu devais réparer une crevaison. (N.B. : Usage unique / cartouche)
- Adaptateur Presta/Schrader – Si ta chambre à air comporte une valve « *Presta* », cet adaptateur te permettra de gonfler un minimum dans une station-service si tu n'as plus de cartouche de Co2 et si tu n'as pas de mini-pompe.
- Rustines (Patches) – En plus des deux chambres à air, pour les jours ou le Karma frappe fort. (*Lire ici plus de deux crevaisons lors d'une même sortie*) 😊
- Pompe à pied (avec manomètre intégré) – L'utilisation d'une bonne pompe à pied, à la maison ou avec toi au départ de ta prochaine sortie, te permettras de gonfler tes pneus facilement et de façon optimale. (La pression idéale pour TON pneu est indiquée sur le flanc de celui-ci. (Exemple : « *Pressure : Min 72 PSI / 5 BAR – REC 87 PSI / 6 BAR – MAX 102 PSI / 7 BAR* ». Le PSI = Pound per Square Inch (*Livre de pression par pouce carré*), et le BAR = Unité de mesure de pression d'atmosphère.
- Lubrifiant – Un kit de « *Dégraisseur* » et de « *lubrifiant* » pour garder votre monture en parfait état de marche.
- Lunettes – Pourraient facilement être inclus dans les essentiels. Celles-ci, qu'elles soient à lentilles solaires, ambrées, jaunes (pour journée nuageuse), ou carrément claires te sauveront les yeux des rayons UV néfastes ou de tout débris, ou bestioles.
- Feu arrière – Être vu par les autres usagers de la route est un atout, et sécuritaire. Choisir un modèle qui est visible de loin, pas seulement un modèle qui est de faible intensité même allumée.
- Feu avant – Si tu roules sur des voies cyclables à rencontre, c'est toujours bon de se faire voir d'avance pour éviter un face-à-face.
- Clochette – Pour attirer l'attention (*Marcheur, autre cycliste, lors d'un dépassement, etc..).* Il en existe de très belles et discrètes qui ne « *déguiseront* » pas ton vélo (e.g. : Knog Oi) disponibles en différentes couleurs et de grandeurs pour différents formats de guidon.
- Miroir – Plusieurs types de miroir sont offerts. Pour ma part, j'ai un petit miroir de bout de guidon, du côté gauche. Celui-ci est moins encombrant que certains autres.

# Aide-mémoire d'avant départ (Check List)

À effectuer avant chaque sortie, sauf certains points† pour lesquels je te suggère d'exécuter la veille pour te laisser de la marge de manœuvre.

## Le vélo

- †Vérification visuelle des pneus. Porte une attention particulière aux fentes sur les flancs et à toute trace de délaminage. Retire tout débris qui se seraient logés dans la bande de roulement (petit cailloux, morceau de verre, broche métallique, clou). Au mieux, rien de tout ça ne se présentera, au pire, en enlevant le débris cela provoquera une crevaison mais, au moins, tu pourras la réparer avant de partir.

**Personnellement, j'essaie de faire cette étape au retour de chaque sortie. C'est moins stressant que le matin du départ quand tous mes amis m'attendent.*

- Chaîne lubrifiée (avec le bon type d'huile Sec (Dry) / (Wet) pour conditions de pluie)
- Pneus gonflés
- Roue bien « *assise* » dans la fourche et centrée. *Surtout si tu as eu à retirer la roue pour transporter ton vélo dans ta voiture.
- « *Déblocage rapide* » (Quick Release), en position **fermé/Close**. Aligné vers le bas ou l'arrière.
- Étrier de frein en position Fermé. (Pour les vélos munis de patins de freins sur jantes) *Surtout si tu as eu à retirer la roue pour transporter ton vélo dans ta voiture.
- Installation des feux avant/arrière (Pleine charge, parce que tu les as rechargés bien sûr)
- Installation du sac de selle si celui-ci a été retiré. Contient tous les « essentiels » et quelques « *Nice* ».
- Installation de la mini-pompe (si celle-ci a été retirée ou si tu ne la garde pas dans ta poche de maillot)
- Installation de l'Odomètre. N'oublie pas de remettre le compteur de sortie à 0.00km
- Bidons remplis – Eau fraîche et électrolytes si c'est ton cas (Truc : Si tu utilises un électrolyte en poudre, pense apporter une portion de celle-ci dans un petit contenant de pilules ou un petit sac Ziploc. Tu n'auras qu'à l'ajouter à de l'eau).
- †**Si tu as un vélo à assistance électrique (*ou même manettes Di2*), n'oublie pas de recharger celui-ci à l'approche de l'événement pour ne pas te retrouver en panne de batterie au cours de la journée.

## Le Cycliste

- Bande de poitrine avec capteur de fréquence cardiaque (Garmin, Polar, Etc…)
- Camisole
- Cuissard/Bib (avec la crème à chamois)
- Maillot
- Bas
- Gants
- Bandana/couvre-chef
- Casque (bien ajusté, sangle attachée sous le menton)
- Chaussures de vélo (*P.S. : Pour ceux et celles qui ont des chaussures qui ne sont pas des SPD (Shimano avec cales insérer dans la semelle), n'oubliez pas de retirer les protège cales avant de prendre le départ !)*
- Lunettes - Avec les branches PAR-DESSUS les sangles du casque. (Dis-toi qu'il faut que ce soit la 1ère chose qui doit « *foutre le camp* » lors d'une chute pour éviter des blessures aux yeux)
- Faire un dernier petit pipi (ou autre)

*Note : Les vêtements seront adaptés à la météo prévue lors de la sortie. Nul besoin d'apporter des manchettes, cagoule et manteau de pluie si on annonce du soleil avec 30 degrés*.

# Sur la route

## Départ

Afin de se rendre la tâche plus simple lors des premiers coups de roues, retiens simplement ce qui suit :

- Assure-toi d'être sur le petit plateau (*dérailleur avant d'un vélo à 2 plateaux*). Tu auras ainsi un meilleur momentum au départ.
- On a tous un pied d'appel que l'on met instinctivement à terre en premier lors d'un arrêt. Positionne l'autre pied à un angle disons des 1h ou 2h et non en bas à 6h (Ce qui te forcerais à te donner un élan avec ton pied d'appel qui est par terre, à la méthode « *Trottinette* »).

En poussant sur la pédale avec le pied à 1h ou 2h, le départ sera plus facile. Après avoir parcouru quelques mètres tu pourras repasser au grand plateau, au besoin, pour revenir à ta vitesse de croisière.

## Arrêt

- À l'approche d'un arrêt – Que ce soit pour un Stop, un feu de circulation, une pause pipi, ou une simple pause, pense à sélectionner le petit plateau avant d'arrêter. Il sera plus facile de repartir. (*Voir départ*)
- À l'extérieur de l'Île de Montréal, ou les virages à droite sur feu rouge sont permis, arrête-toi à la gauche de la voie pour laisser le passage aux véhicules qui voudraient justement effectuer un virage à droite à partir de la voie…de droite.

## En roulant

- Rouler à droite mais… - Attention aux véhicules stationnés. À l'approche de celui-ci, déporte-toi suffisamment à gauche pour laisser un espace libre (environ 1 mètre) au cas où l'automobiliste ouvrirait sa portière.
- Pédaler « *rond* » - L'une des raisons pour lesquelles ont suggère les pédales « *automatiques* » (à Clip), c'est de pouvoir tirer autant que pousser sur les pédales. Concentre-toi sur ce mouvement (on tire, on pousse), cela te permettra d'utiliser un plus grand nombre de muscles de ta cuisse et diminuera la fatigue des Quads.
    - Éducatif : Tourner les pédales à une jambe sans donner d'à coup.
- Souri – Le simple fait de pouvoir sourire, et non d'avoir les dents serrées, indique que j'ai la mâchoire relâchée. Descendre/relâcher les épaules coincées près des oreilles permettront aux trapèzes, et au cou d'être plus relaxe.
- Changement de vitesse - Relâche la pression appliquée sur les pédales lorsque tu changes de vitesse. N'arrête pas de pédaler mais applique simplement moins de « *torque* » sur les pédales.
- Effectue toujours ton changement de vitesse à l'avance, au pied d'une côte. C'est plus facile qu'en plein effort. Quoique cela peut s'améliorer avec de la pratique.
- Chaîne croisée – À éviter si tu veux garder ton vélo longtemps (du moins les pièces de ton système d'entraînement). E.g. : Chaîne sur le grand plateau à l'avant et sur le grand pignon à l'arrière, ou l'inverse mais pas mieux pour autant, Petit plateau avant et petit pignon arrière. La chaîne étant tout en diagonale.

  Pour éviter que cette situation ne se produise, voici une manœuvre un peu plus technique mais facile à maîtriser avec un peu de pratique. Alors que ta chaîne est au milieu de ta cassette arrière (sur des pignons pas trop petit et pas trop gros), effectue un « ***Double Shift*** ». C'est-à-dire, que l'on actionne les deux manettes de vitesses en même temps Pas facile de mettre en mots mais bon…;

  <u>Situation a</u>) – Tu es sur le **gros plateau** à l'avant et une colline/côte se pointe à l'horizon. Tu décides de passer sur de plus gros pignons (plus facile) à l'arrière. Un moment donné tu ne pourras faire autrement que de passer sur le plus petit plateau avant si cela devient trop difficile.

C’est alors que tu te mettras à mouliner dans le vide avant de pouvoir changer les pignons arrière pour remettre plus de tension.

Solution proposée : Dès que tu passes le 2/3 de ta cassette (*pignon 4/11 donc il ne te reste plus que 3 autres pignons plus facile*), et que tu es sur le gros plateau, change SIMULTANÉMENT tes vitesses main gauche vers le petit plateau et main droite vers les petits pignons donc : (Shimano) Petite manette gauche et droite en même temps, compte : mille un, mille deux. Voilà. Ta vitesse de jambes ne sera pas impactée puisque le ratio/développement sera similaire mais cela te donnera plus de choix de pignons plus facile à l’arrière et tu seras déjà sur le bon plateau avant.

Situation b) – Même principe, mais à l’inverse si tu es sur le **petit plateau** et que tu te remets à descendre la côte.

Solution proposée : Dès que tu passes le 1/3 de ta cassette (pignon 8/11 donc il ne te reste plus que 3 autres pignons plus dur), et que tu es sur le petit plateau, change SIMULTANÉMENT tes vitesses main gauche vers le grand plateau et main droite vers les grands pignons donc : (Shimano) Grande manette gauche et droite en même temps, compte : mille un, mille deux. Voilà. Ta vitesse de jambes ne sera pas impactée puisque le ratio/développement sera similaire mais cela te donnera plus de choix de pignons plus dur à l’arrière et tu seras déjà sur le bon plateau avant.

P.S. : *Ceci est une manœuvre qui peut très bien se pratiquer en tout temps sur le plat aussi.*

# Rouler sous la pluie

En plus des points énumérés dans « *L'aide-mémoire d'avant départ* », tu pourrais ajouter, substituer, ou mettre en application les points suivants ;

## Vélo

- Pneus – Opte pour une pression plus près du minimum requis pour ton pneu que trop gonflé et dur. Ton pneu aura besoin d'une plus grande surface d'adhérence avec la route si celle-ci est mouillée.
- Garde-boue - Installe une aile amovible à l'arrière du vélo, ou sous ta selle (e.g. : Ass Saver). Celle-ci protègera le dos de ton maillot et, encore mieux, celle-ci aidera à diminuer les éclaboussures vers l'arrière et le visage du cycliste qui te suit.

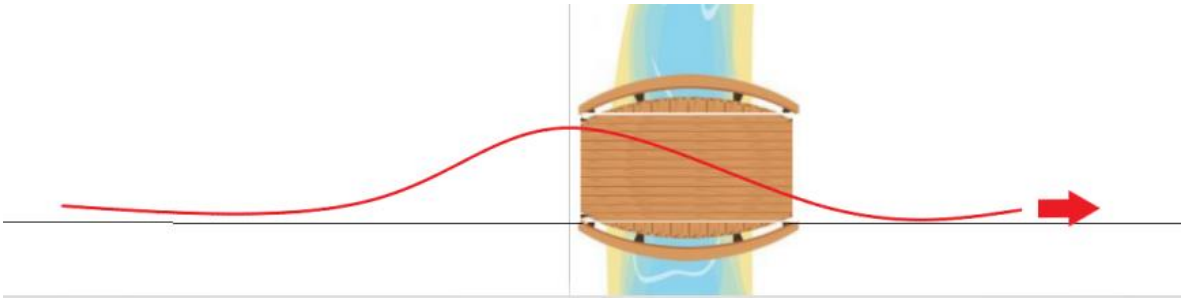
## Cycliste

- Gants – Opter pour des gants, à doigts courts ou long, qui offriront plus de « *grip* » que des mains nues qui elles auront plus tendance à glisser sur le guidon
- Bandana/couvre-chef – Remplacer par une casquette cycliste avec une petite « palette » qui aide à diminuer l'eau dans la lentille de lunette ou les yeux.
- Chaussures de vélo – Porter des couvre-chaussures pour limiter l'eau qui entrera dans tes chaussures.
- Lunettes (Avec les branches PAR-DESSUS les sangles du casque) – Encore plus important lorsqu'il pleut. Opte pour une lentille JAUNE qui augmentera le contraste ou une claire.
- Imperméable – S'il est essentiel pour toi de porter un imperméable (Mieux connu sous le terme Cocotte-minute – parce qu'en dedans d'une minute tu seras aussi trempée que si tu n'en n'avais pas mis un) et que celui-ci <u>n'est pas ajusté</u>, essai de mettre celui-ci **SOUS** ton maillot. Cela te permettra d'éviter l'effet « *Grande voile* » qui risquerait de te projeter hors de la route en cas de bourrasque de vent.
- Pièces d'identité – Si ce n'est déjà fait, protége celles-ci dans un Ziploc.
- Cellulaire - Si ce n'est déjà fait, protége ton précieux dans un Ziploc.

## Conduite

- Freinage – Prévoir une distance de freinage plus longue en cas de pluie que sur le sec. (Freins à patins - Au besoin « *Pompe* » un peu les freins, et doucement, pour réchauffer les jantes)
- Lignes peintes sur la chaussée – ATTENTION – Blanches, jaunes, traverse de piétons peu importe, celles-ci sont comme de la glace une fois trempées.
- Pont de bois – ATTENTION – Déjà qu'il faut leur porter une attention particulière quand ils sont secs, imagine mouillés. SI les planches sont dans le même axe horizontal que la route, alors, après t'être assuré que la voie est libre, et pour éviter de coincer ton pneu dans un espace entre les planches du pont, traverse celui-ci en diagonale (ou même en marchant) ce qui te semblera le plus sécuritaire pour toi. Fig.1
- Couvercles d'acier – ATTENTION - Trou d'homme, puisard, égout, plaque de métal (construction), celles-ci sont comme de la glace une fois trempée.
- Flaques d'eau – À éviter (si possible) Elles peuvent cacher de mauvaises surprises (gigantesque trou)
- Hydratation – N'oublie pas de t'hydrater même s'il pleut. Si c'est humide tu perdras autant de liquide que par temp sec. Liquide qu'il faut remplacer tout au long de la sortie.

Fig.1 - Pour éviter de coincer ton pneu dans un espace entre les planches du pont, traverse celui-ci en diagonale



# Le peloton

Si tu as déjà eu la chance d'assister en personne, ou de visionner au petit écran, une course de vélo ou une équipe de coureur roule en peloton serré de façon homogène et tellement efficace que cela semble facile, il n'y a pas de miracle. Ils ont pratiqué cette chorégraphie pendant de nombreux kilomètres. La principale raison pour laquelle ces coureurs roulent en peloton, c'est de pouvoir partager l'effort requis entre tous en assurant un abri aux cyclistes qui roulent en formation derrière le premier. Ceux-ci peuvent en effet économiser jusqu'à 20-30% d'effort à l'abri du vent en profitant de l'effet d'aspiration.

Soyez sans crainte, cela s'apprend assez facilement.

Afin de pouvoir profiter de cet effet de groupe, il y a certaines choses à savoir et à mettre en application en plus de certaines règles (plus formelles).

Voici quelques-unes de ces choses qu'il faut connaître et, tenir compte, si l'on veut rouler en peloton ;

La première chose à réaliser, avant même de se mettre à rouler, sera de former un groupe (maximum 15 personnes) qui deviendra le peloton.

Les pelotons sont généralement formés en fonction de la distance à parcourir et de la vitesse moyenne du groupe.

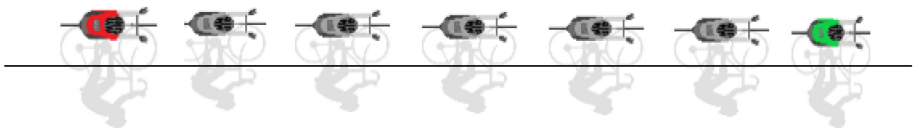
Soi honnête avec toi-même pour t'évaluer, sans tenir compte de la pression de tes amis, collègues ou autres. De cette façon, tout le monde sera heureux. Il faut comprendre qu'être capable de rouler sur le plat à 25km/h ne veut pas nécessairement dire que tu as une moyenne de 25km/h. La valeur moyenne affichée sur ton odomètre en fin de sortie t'indiquera la bonne valeur. Monte une colline, et ta vitesse baissera à 18-20km/h, redescendre la même colline t'amènera peut-être à rouler 30-32km/h mais sur une plus courte période. La moyenne sera, quant à elle, calculée sur la durée totale du parcours. Et s'il s'agit d'une sortie dite « *No Drop Ride* » (*Sortie sans laisser personne derrière*), être dans le bon groupe de vitesse prend toute son importance puisque la vitesse de tout le peloton sera dictée par la vitesse du cycliste le plus lent.

- Peloton trop vite pour toi – Tu seras « *accoté* », ou « *Dans le rouge* » pour toute la sortie, si tu as la force et la capacité de la finir. Tu n'auras aucun plaisir. Au pire, tu devras abandonner.
- Peloton trop lent pour toi – Tu vas t'emmerder et tu t'enteras de prendre la poudre d'escampette à la première occasion. Ou s'il y a des relais, tu augmenteras la vitesse du peloton jusqu'à faire exploser celui-ci. Avale ta pilule et baisse ton niveau. Va à l'arrière et aide les moins rapides, par des encouragements ou physiquement.

Sur la route

- On roule à la droite de la chaussée, ou sur l'accotement, et l'un derrière l'autre (File indienne) Fig.2

Fig.2 – Peloton en file Indienne



- En aucun temps on ne s'approche, ou encore moins, traverse la ligne jaune délimitant le centre de la voie
- On garde une distance constante et sécuritaire entre chaque cycliste (pas besoin d'être à 10cm de la roue du cycliste qui nous précède, en autant que ce soit dans la même ligne et au max, à 1 mètre)
- On regarde loin devant, et non pas notre roue ou celle du cycliste devant.
- On ne chevauche pas la roue du cycliste devant soi (À gauche ou à droite). En cas de « touchette » il y a possibilité accrue de chute pour le cycliste qui était en chevauchement, bien souvent, sans même que le cycliste de devant s'en rende compte.
- On garde nos réflexes actifs, on reste concentré et focus. On se sert du gros bon sens.
- On ne freine jamais brusquement ! On ralentit avec le groupe en arrêtant de pédaler (roue libre) ou on y va mollo avec les freins.
- On signale les vrais dangers, et non pas tout ce qui se trouve à plus d'un mètre de la ligne emprunté. Trop de signalement génère une nervosité malsaine à l'intérieur du peloton.
- Utiliser sa voix si l'on n'est pas à l'aise de pointer avec la main en lâchant le guidon. Vaut mieux crier « *Trou* » que simplement « *Attention* » !
- Lorsqu'on monte, on ralentit pour garder le groupe uni. On attend que le groupe ai fini de monter avant de re-accélérer progressivement.
- Si tu as de la difficulté à monter, garde ta droite.
- On ne dépasse pas, sauf si nécessaire ! On s'en va tous à la même place… Si cela se produit dans une montée, assure-toi que la voie est libre, signale ton intention et effectue ton dépassement à gauche.
- DANGER - S'il t'arrive de sortir de la route côté accotement, et que celui-ci est non-pavé, peu ou pas carrossable, garde ton calme. NE TENTE PAS DE REVENIR SUR LA ROUTE. Demeure en ligne droite tout en freinant doucement jusqu'à l'arrêt. Une fois tes pulsations cardiaques revenus à la normale, remets ton vélo sur la chaussé et repars.
- En cas de chute devant soi, on cherche la sortie des yeux, on regarde là ou on veut aller et non le point d'impact.

Et voici quelques règles plus formelles ;

**Selon le *Code de la sécurité routière* du Québec, les cyclistes doivent :**

Circuler du bon côté

- Sur la chaussée, circuler aussi près que possible du côté droit, tout en tenant compte de l'état de la chaussée et des risques d'emportiérage, et dans le même sens que la circulation.
- Sur l'accotement, rouler dans le sens de la circulation ou le sens indiqué par une signalisation.

Circuler à la file

En groupe, circuler à la file (Non côte à côte)

- Le groupe peut être formé d'un maximum de 15 cyclistes
- S'il y a plus de 15 cyclistes, il faut former un autre groupe

INTERDICTIONS

Le Code de la sécurité routière interdit au cycliste, entre autres, de circuler :

- Entre deux rangées de véhicules en mouvement, sauf lorsque la rangée de droite est réservée au virage à droite
- En portant un ou des écouteurs
- En manipulant un appareil électronique portatif, qu'il soit ou non tenu en main
- En consultant l'information affichée sur un écran de visualisation, à moins que l'ensemble des conditions suivantes soient respectées :
    - L'information est utile à la conduite ou est liée au fonctionnement des équipements usuels de la bicyclette
    - L'écran est intégré à la bicyclette ou est installé sur un support fixe
    - L'écran est positionné et conçu de façon que le cycliste puisse le faire fonctionner et le consulter aisément
- En faisant quelque action que ce soit susceptible de le distraire de la conduite prudente de sa bicyclette
- Avec un vélo ayant un système de freinage défectueux

Il est également interdit :

- De consommer des boissons alcoolisées en circulant
- De consommer de la drogue, sauf un médicament en vente libre ou un médicament, autre que du cannabis, qui a été prescrit par un professionnel autorisé à le faire

En cas d'infractions les amendes encourues sont de $80 à $100

# Rôles

Le Peloton, composé d'au moins 3 cyclistes et d'un maximum de 15, même s'il n'est pas « *Professionnel* », comporte certains rôles et responsabilités pour chacun. Le fait de savoir à quoi s'attendre de chacun des individus créé cette harmonie au sein du groupe qui permet de se dépasser physiquement, tout en s'amusant et en étant sécuritaire.

## Cycliste en tête de peloton

Affublé de plusieurs surnoms comme ; La locomotive, la Machine, la boussole, le guide, le métronome, etc… le cycliste qui est en tête de peloton doit s'affranchir de plusieurs responsabilités.

- Conserve une vitesse constante adaptée au peloton afin d'éviter d'allonger inutilement celui-ci en créant des « trous » (Gap) À défaut de quoi, effet d'élastique assuré.
- Diminue la vitesse à l'approche d'une montée.
- Reprend graduellement la vitesse de croisière après un arrêt, un virage serré ou à la suite d'une montée.
- Accélère lors de la descente pour garder l'effet d'aspiration et éviter le refoulement derrière lui
- N'effectue aucun mouvement brusque (vers la gauche, la droite, d'accélération ou de freinage)
- Choisi la meilleure « *ligne* » du moment. Au besoin effectue doucement un changement de direction avant de revenir à la ligne initiale.
- « *Balai du regard* » la route devant, et un peu de chaque côté, pour repérer tout danger (Trou, bosse, auto stationnée, marcheur, cycliste, chien, voie ferrée, etc…)
- Signale (Call) les risques par le signe correspondant et/ou vocalement (« *Trou* » et non seulement « *Attention* »)
- Être attentif aux signalements (Call) provenant de l'arrière du peloton et agir en conséquence. (« Car Back », Crevaison, - 1, + 1, etc…)

## Cyclistes à l'intérieur du peloton

Dans un peloton la répartition des individus a son importance. Idéalement, les cyclistes qui sont peu ou pas habitués à rouler en groupe, ou qui sont moins forts, devraient toujours se positionner à la 2e ou 3e place dans la file (2e ou 3e roue) à l'arrière du cycliste de tête. Cette position facilite leur « *supervision* » par le cycliste de tête qui pourra ajuster sa vitesse avant qu'il n'y ait décrochage. Si malgré tout, cela devait se produire, l'effet d'élastique est moins prononcé à l'avant ce qui permet aux cyclistes en début de file de garder plus facilement une vitesse constante et de se raccrocher. Les cyclistes plus aguerris ou plus forts sont invités à prendre place plus loin dans la file puisqu'ils sont plus aptes à absorber les écarts de rythme.

Au maximum de 13, la responsabilité de ceux-ci est généralement identique.

- Suivre le cycliste qui le précède en conservant la [1]même ligne et la [2]même vitesse.
    - 1- Il n'est pas essentiel d'avoir un écart d'à peine 10cm entre les roues mais un maximum d'1 mètre permettra de profiter de l'effet d'abri qu'offre le cycliste qui te précède. Pour la ligne à suivre, ai en tête l'image suivante : *Si le cycliste de tête roule sur une « chique de gomme », tous les cyclistes du peloton devraient rouler sur la même gomme*. (Crédit à Donald 😊 )
    - 2- Répliquer la cadence du cycliste qui nous précède. Passe en roue libre au même moment. Ne te gêne pas pour demander de diminuer la vitesse (- 1) ou d'accélérer (+ 1). Évite-les « à coup », c.-à-d., donner deux trois coups de pédales appuyé, puis se laisser aller en roue libre. Cela va créer inévitablement un effet élastique à l'arrière qui s'amplifiera jusqu'au cycliste en queue de peloton.
- Éviter les mouvements brusques (à gauche, à droite, d'accélération, de freinage) ou louvoiement.
- Relayer les signaux (Calls), qu'ils proviennent de l'avant ou de l'arrière du peloton
- *Relais – Si le peloton pratique des relais, laisser un espace au cycliste de tête qui redescend si le signal (Call) « *Car Back* » se fait entendre de l'arrière du peloton afin que celui-ci puisse se mettre en sécurité dans le peloton jusqu'à ce que le véhicule ait dépassé le groupe et que la voie soit dégagée.
  (* Voir les relais)

## Cycliste en queue de peloton

- Attentif aux véhicules en approche (ou autre cycliste si ça se trouve qui ferait un dépassement)
- Avise le peloton en signalant (Call) le « *Car Back* » s'il s'agit de véhicule
- Avise le peloton en signalant (Call) le « *Dépassement à gauche* » si un ou des cyclistes plus rapides sont en approche.
- Encourage les cyclistes devant lui afin de conserver le peloton compact et éviter les « *Gaps* »
- Absorbe l'effet « *Élastique* » qui pourrait être généré à l'intérieur du peloton.

# Sur la route

## Signaux

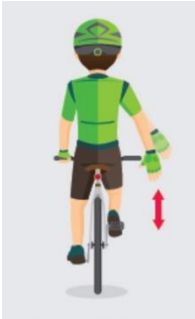
Comme mentionné précédemment, le cycliste en tête de peloton doit signaler tout danger à ses coéquipiers. L'utilisation de sa voix demeure l'élément principal mais les signes de la main sont aussi importants (si à l'aise de le faire). En voici quelques-uns, qui ont sûrement de petites variantes selon les régions 😊

N.B. : Les signaux doivent se relayer d'en avant en arrière. Chaque cycliste avise le cycliste derrière lui de ce qui s'en vient. Dans le cas du « Car Back », le signal voyage de l'arrière vers l'avant.

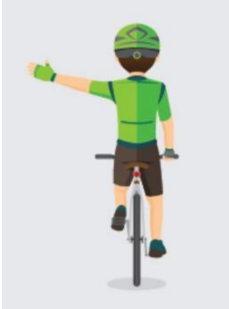
Ne tenez pas pour acquis que les autres cyclistes du groupe ont entendu le signal. Répète-le.

a) « Arrêt – Pied à terre » (*Signalement de la main gauche ou de la droite*)

b) « Ralenti »

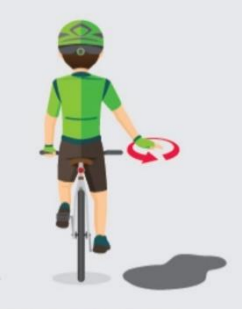


c) « À gauche » ou « À droite » selon



d) « Trou à droite » (ou à gauche selon l'emplacement) Évite le simple « Attention » qui en soi ne veut rien dire.

e) « Gravier » (ou tout genre de débris : Branche, eau, roche, sable, etc… autre que trou)



f) Dépassement d'un obstacle qui nécessite un changement de ligne de la part du peloton (Piéton, cycliste, poubelle, etc…)
Indique l'obstacle puis fait un mouvement de la main vers la direction que le peloton doit prendre pour éviter l'obstacle en question.

g) Relai – Laisse le relai au cycliste qui est derrière toi.

h) « Car Back » - Indique au groupe qu'un véhicule est en approche et qu'il vaut mieux garder sa droite.
i) « Clear » - La voie est dégagée (À une intersection ou après le passage d'un véhicule ou autre peloton)
j) « Bike Up » - En roulant sur une piste cyclable, un cycliste est en approche en sens inverse. Prudence.

k) « Bosse » - Par exemple, une racine qui passe sous la chaussée en créant une petite bosse. Important à signaler pour les coéquipiers qui serait en train de boire et donc avec une seule main sur le guidon.

l) « Chemin de fer » À indiquer aussi à l'aide de deux doigts dans le dos. À l'instar du pont de bois, le rail doit se croiser, si possible, perpendiculaire pour éviter que la roue se retrouve coincée dans l'espace.

m) « Hop » - À signaler avant de passer en danseuse (debout sur les pédales). Car en se levant il y plus souvent qu'autrement un léger recul du vélo. Ainsi on prévient le cycliste derrière soi.

## Évitement d'obstacle

Qu'il s'agisse d'une poubelle en plein milieu de la voie cyclable ou tout simplement d'un piéton, d'une branche, d'une roche, un trou, etc…

- Ayant aperçu l'obstacle en avance, le cycliste de tête se déporte doucement vers la gauche (À l'avance et pas à la dernière seconde), pour modifier la ligne emprunté par le peloton et éviter l'obstacle. Fig.3
- Signale (Call), avec le signe approprié et avec sa voix, l'obstacle au passage de celui-ci
- Attend d'être à bonne distance de l'obstacle avant de revenir doucement à la ligne originale, à droite de la chaussée. Fig.4, Fig.5

<u>En Images :</u>

Fig.3 - Le cycliste de tête se déporte doucement vers la gauche

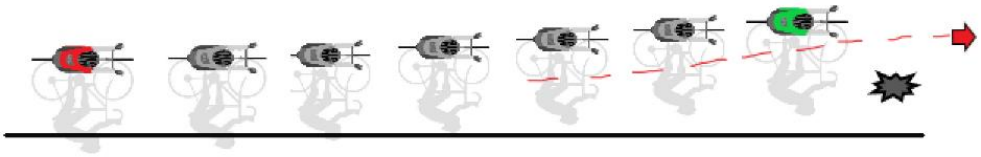


Fig.4 - Attend d'être à bonne distance de l'obstacle…

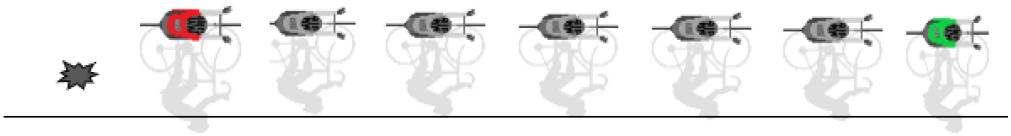
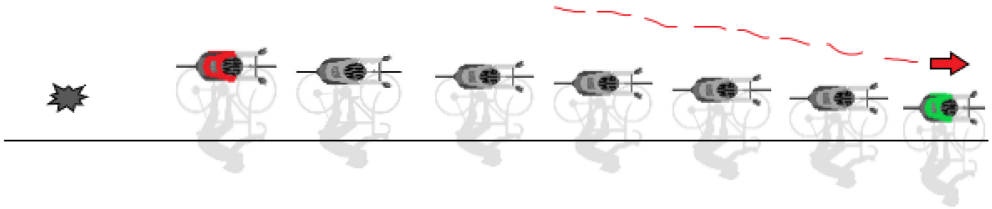


Fig.5 - … avant de revenir doucement à la ligne originale, à droite de la chaussée.



## Les dépassements

Qu'il s'agisse d'un piéton, d'un cycliste ou d'un autre peloton, une mesure toute simple peut être mise de l'avant pour diminuer l'effet de surprise et démontrer notre respect des autres usagers de la route (*crédit sympathique*)

a) Ayant aperçu la personne/cycliste en avance, le cycliste de tête signale (Call) celui-ci au reste du peloton, avec le signe approprié et avec sa voix et se déporte doucement vers la gauche (À l'avance et pas à la dernière seconde), pour modifier la ligne emprunté par le peloton et éviter la personne/cycliste. Fig.6
b) À l'approche du piéton, du cycliste ou de l'autre peloton, le cycliste de tête avise celui-ci (Fig.7) en ;
    - Faisant résonner sa clochette « Dring !, dring ! »,
    - Cri : Dépassement par la gauche,
    - Peloton,
    - 7 fois (e.g. : Ici, 7 étant le nombre de cyclistes dans le groupe),
    - Merci !
c) Lorsque le cycliste en queue de peloton de NOTRE groupe approche de la personne/cycliste qui se fait dépasser (ou la tête de peloton du groupe que vous dépassez), il l'avise qu'il est le dernier et le remercie. Bonne journée ! Fig.8
d) Le cycliste de tête attend d'être à bonne distance passé la personne/cycliste avant de revenir doucement à la ligne originale, à droite de la chaussée. Dans le cas du dépassement d'un autre cycliste, ce geste évitera à notre cycliste en queue de peloton de « *couper* » ou de faire une « *Queue de poisson* » au cycliste que l'on vient de dépasser. Fig.9

Dépassement en images :

Fig.6 - Le cycliste de tête se déporte doucement vers la gauche pour modifier la ligne emprunté par le peloton.

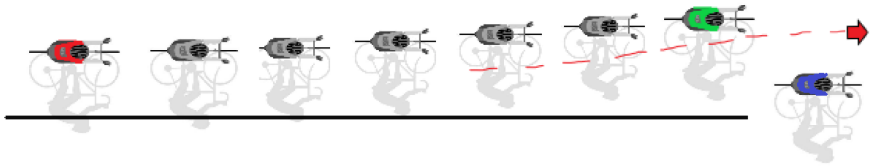


Fig.7 - À l'approche du piéton, du cycliste ou de l'autre peloton, le cycliste de tête avise celui-ci

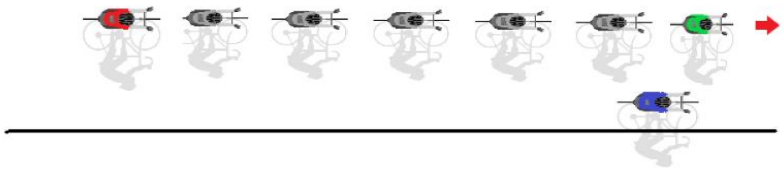


Fig.8 - Le cycliste en queue de peloton avise qu'il est le dernier et le remercie. Bonne journée!

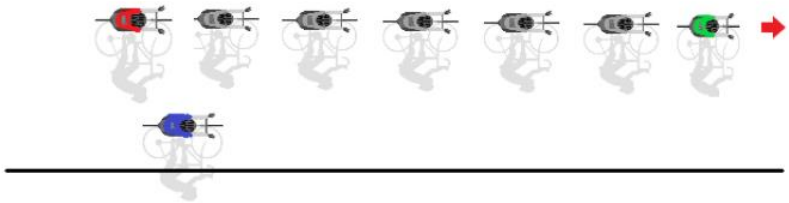
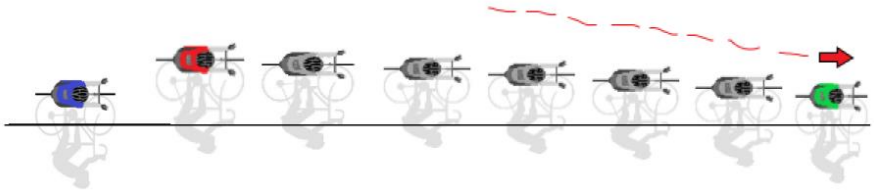


Fig.9 - Le cycliste de tête attend d'être à bonne distance passé la personne/cycliste avant de revenir doucement à la ligne originale, à droite de la chaussée



## Les relais

Comme mentionné précédemment, la principale raison pour laquelle on voudrait rouler en peloton, c'est de pouvoir se déplacer à une vitesse constante malgré le vent tout en se relayant les uns les autres pour partager les efforts et ainsi, conserver le plus d'énergie possible. Le cycliste de tête travaille plus fort en étant devant et face au vent, assurant un abri aux cyclistes qui roulent en formation derrière lui. Ces derniers peuvent en effet économiser jusqu'à 20-30% d'effort à l'abri du vent et en profitant de l'effet d'aspiration. La durée en tête de peloton est variable, selon la force de chacun. Certains la calculeront en km, d'autres en secondes voire instantanée si le relai est exécuté sous forme de « *Roue* ».

Après avoir fourni son effort à l'avant, le cycliste de tête s'écarte et « *redescend* » en queue de peloton pour se mettre à l'abri à son tour jusqu'à ce que tous les cyclistes du groupe soient passé à l'avant à leur tour, et que son tour ne revienne. (*Les figures 9 à 15, à la page suivante, explique en images les étapes*)

1) Le cycliste de tête s'assure que la voie est libre
2) Signale son intention de donner le relai (En faisant tourner son doigt en l'air, Flick du coude, coup de poing sur la hanche, ou évidemment à voix haute, « *Relai* »)
3) *Le cycliste en queue de peloton se doit alors d'être aux aguets pour aviser le groupe de tout véhicule en approche
4) Le cycliste, alors en tête de peloton, se décale de +/- 1 mètre à gauche de la ligne empruntée par le peloton. Fig.9
5) *Le cycliste qui le suivait (2e roue), devient maintenant la tête de peloton et hérite des responsabilités inhérentes à cette position. Fig.10
   IMPORTANT – Celui-ci se doit de conserver la même vitesse que celle maintenue précédemment. Aucune accélération. Au besoin il pourra accélérer ou ralentir pour s'adapter au groupe une fois que le cycliste qui « *redescend* » a pris position à l'arrière du peloton.
6) Le cycliste qui a donné le relai se laisse « *descendre* » jusqu'à l'arrière du peloton en conservant une vitesse légèrement inférieure à celle du peloton. C'est lui qui <u>ralenti</u> et non le peloton qui accélère. Fig.11
7) *Si le cycliste en queue de peloton signale un véhicule en approche (Car Back), les cyclistes de milieu de peloton doivent laisser un espace afin que le cycliste qui « *redescend* » puisse s'insérer dans le groupe et ainsi se mettre à l'abri. Fig.12-13

   Une fois la voie libérée, ce dernier pourra ressortir du groupe et poursuivre sa descente jusqu'à l'arrière du peloton. Fig.14

8) Alors que le cycliste qui redescend arrive à la hauteur de l'avant dernier cycliste du peloton, le cycliste en queue de peloton l'avise en signalant/cri « *Dernier* » afin que le cycliste qui redescend se remette à pédaler à la même vitesse que le peloton ce qui assurera son intégration en queue de peloton sans se faire larguer. Fig.15-16
9) Une fois intégré à l'arrière du peloton, ce cycliste devient maintenant la queue de peloton et hérite des responsabilités inhérentes à cette position. Fig.17

NOTE : Tous les relais se donne à la gauche du peloton, peu importe la direction du vent. Donc du côté du centre de la chaussée et non côté accotement.

C'est « plate » mais si quelqu'un doit se faire happer par un véhicule, vaut mieux un cycliste que tout le peloton.

*LOI NON ÉCRITE – On ne donne jamais le relai au pied d'une côte* 😊

Les Relais en images :

Fig.9 - Le cycliste, en tête de peloton, se décale de +/- 1 mètre à gauche de la ligne empruntée par le peloton.

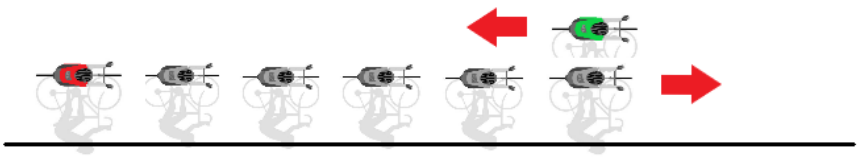


Fig.10 - Le cycliste qui le suivait (2e roue), devient maintenant la tête de peloton

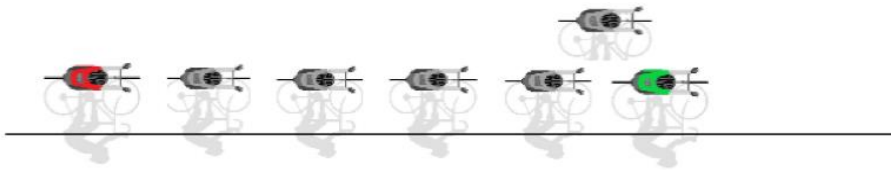


Fig.11 - Le cycliste qui a donné le relai se laisse « *descendre* » jusqu'à l'arrière du peloton

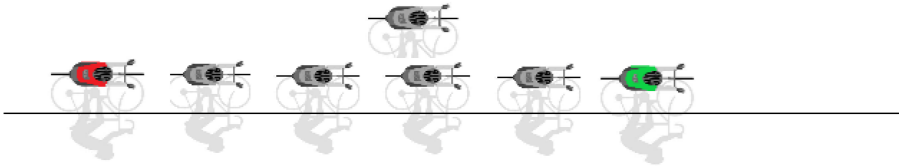


Fig.12 - (Car Back!), les cyclistes de milieu de peloton laissent un espace au cycliste qui redescend

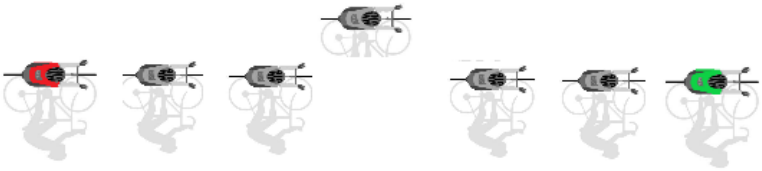


Fig.13 - Le cycliste qui « redescend » s'insère dans le groupe pour se mettre à l'abri

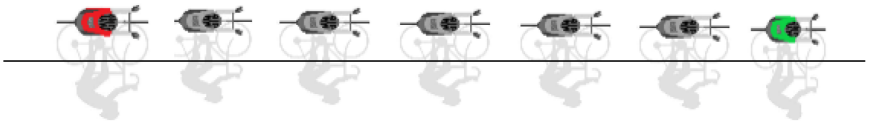


Fig.14 - La voie libérée, ce dernier pourra ressortir du groupe et poursuivre sa descente jusqu'à l'arrière du peloton

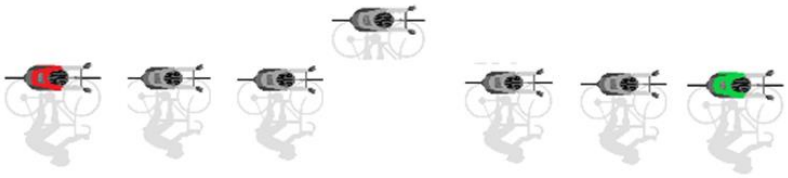


Fig.15 - Arrivé à la hauteur de l'avant dernier cycliste du peloton, le cycliste en queue de peloton avise le cycliste qui redescend la file en signalant/cri « Dernier »

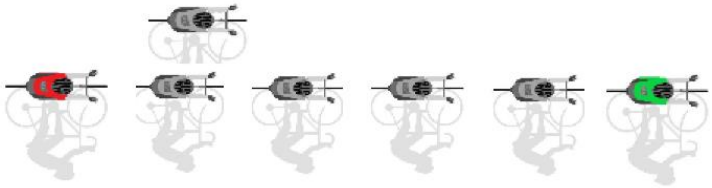


Fig.16 - Le cycliste qui redescend se remet à pédaler à la même vitesse que le peloton ce qui assurera son intégration en queue de peloton sans se faire larguer

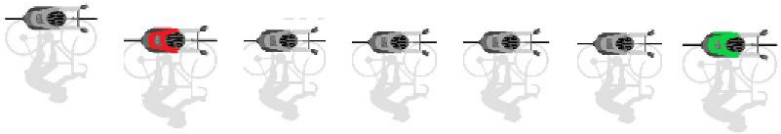
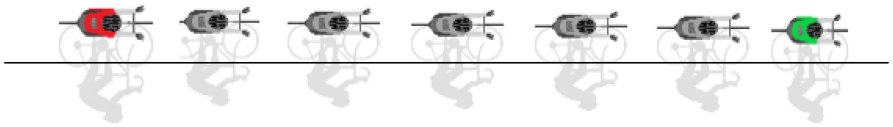


Fig.17 - Une fois intégré à l'arrière du peloton, le cycliste devient maintenant la queue de peloton et hérite des responsabilités inhérentes à cette position.



# À ne pas faire ou être (Les « No Go »)

Malheureusement, que ce soit par choix ou par ignorance, certaines personnes ont un équipement peu ou pas adapté à la pratique du vélo de route ou à l'événement auxquels ils s'apprêtent à participer.

Ou qui, par leur attitude, ne sont pas d'agréable compagnie lors d'une sortie de vélo.

Sans vouloir être un puriste, il y a un minimum, ou une base pour apprécier une sortie de groupe

## Vélo

- Peu importe l'âge de ta monture, poses-toi la question suivante : Il est peut-être Ok pour une promenade dans le quartier mais l'est-il pour une sortie sur route de plus de 20km ?
- Souffre d'un manque flagrant d'entretien.
- Pneus non gonflés ou carrément usés, secs et fissurés
- Roue voilée et qui frotte sur les patins de freins (qui sont usés à l'os)
- Chaîne et dérailleurs secs. Voire rouillés. Aucune lubrification.
- Câbles de freins et de vitesses coincés dans leur gaine. Non-fonctionnels ou à peine.
- Vélo trop petit ou trop grand pour la personne (*e.g. : Emprunt de dernière minute*)
- Selle trop basse (*un classique*) ou ayant un angle inapproprié
- Porte-bagages en angle au lieu d'être horizontal et équipé de sacoches pour cyclotourisme alors que la sortie n'aura qu'une durée de quelques heures tout au plus.
- Aucun porte-bidon ou s'il y a en un, celui-ci contient une bouteille qui « *flotte* » dans le support (donc qui risque de tomber sur nos belles routes, et risque de provoquer une chute).
- Bouteille (eau ou *Gatorade*) avec bouchon qui visse, pas pratique pour boire en roulant

## Cycliste

- Porte des sandales (Pire, il a aussi des bas blancs :0)
- Short « Jeans » inconfortable ou pantalon dont le bas peut rester coincé dans la chaîne
- T-Shirt ou Jacquet ample qui se transformera en grande voile au vent
- Avec « *Pas de casque* »

## Sur la route

- Cycliste qui ne tient pas en place. Incapable de rester dans la ligne du cycliste qui le précède.
- Passe constamment de gauche à droite de la « Ligne » sans aucune raison et sans le signaler
- Roule souvent très près, voire au-delà de la ligne Jaune au centre de la chaussée au lieu de rouler à droite
- Effectue des mouvements brusques.
- Procède à des accélérations en donnant 4-5 coup de pédales sur un gros braquet puis se laisse aller en « roue libre » avant de recommencer. (Ce qui provoque à coup sûr un effet élastique)
- Pire encore, s'il se rapproche trop du cycliste devant lui, il freine !!! :0
- Ne relaie aucun signaux (Call) ou, crie simplement « ATTENTION » sans aucun autre détail, et souvent alors qu'il se trouve à l'extérieur de la ligne adoptée par le peloton.
- Ne prend jamais de relai et, s'il le fait, il lui arrive souvent de « Clancher » et de faire éclater le peloton
- Jette ses ordures partout (Sachet de gel, peau de banane, etc…)