



## La sécurité en vélo.

En guise d'introduction, il est important de faire prendre conscience que la sécurité ne repose pas sur la chance ou sur le civisme d'autrui mais lorsque chaque cycliste prend en compte que la sécurité repose sur son propre comportement en peloton.

Le comportement adéquat en peloton est relativement universel. Que vous rouliez au Québec, en Europe ou partout ailleurs.

Je vous résume dans les points suivants les grandes règles de sécurités que j'ai glanées sur le Web tout en y ajoutant quelques observations personnelles.

### Règles de sécurité passive.

Alimentez-vous et hydratez-vous adéquatement. Durant les jours et les moments précédents les événements. Mais également lors de l'événement. Un manque de « carburant » entraînera inévitablement un manque de concentration et de vigilance qui provoquera à son tour la grande majorité des accidents en milieu ou fin de parcours. Un truc simple à ce sujet : Tout au long du parcours, surtout quand le rythme est très soutenu ou que le parcours est particulièrement exigeant, buvez quand vous n'avez pas réellement soif et mangez quand vous n'avez pas réellement faim.

Enfourchez un vélo en ordre. Ajustez vos freins ; ajustez votre selle et votre guidon à vos mensurations ; ajustez vos dérailleurs (pour évitez des ralentissements subits et inutiles dans les ascensions) et fixez bien vos accessoires au cadre (notamment bouteilles, pompe et sacoche de selle) pour éviter de les perdre en roulant.

Portez votre casque. Heureusement, c'est dorénavant évident. Il n'est pas seulement obligatoire, il est indispensable. Mais il sera encore plus sécuritaire s'il est ajusté à votre coco. Les chutes à vélo sont souvent brutales et peuvent arriver à n'importe qui. Même à Lance, Mr. Ullrich ou Gilles Dionne. S'il « flotte » sur votre tête, le casque se déplacera et pourrait exposer des parties vitales de votre tête. Ne prenez jamais ce risque.

Portez des lunettes appropriées. Pour éviter moustiques et poussières dans les yeux mais également en fonction de la luminosité (évitez les verres fumés quand le ciel est sombre).

### Règle de sécurité active.

**Signalez les obstacles et les directions et relayez ce signal vers l'arrière.**

Signalez les trous, fissures, grille de rue, trou d'homme, gravillon ou sable sur la chaussée en pointant vers le bas avec le bras situé du côté de l'obstacle à éviter.

Si vous devez faire face à un obstacle non signalé qui se trouve directement dans votre trajectoire, évitez de changer brusquement votre trajectoire ou de freiner brusquement. Ceci est d'ailleurs la cause généralisée des carambolages. Dans ce cas, levez vous de votre banc pour réduire le choc et limiter les dégâts. Vous pouvez également tenter de sauter par dessus l'obstacle. Avec un peu de pratique, il est plutôt facile d'effectuer un

saut en roulant (en tirant simultanément guidon et pédales par le haut). Dans tous les cas, mentionnez haut et très fort « Attention » pour ceux qui vous suivent.

Aux croisements des véhicules roulants (généralement à gauche) en mentionnant haut et fort la direction de ces véhicules. Puisque la sécurité passe avant tout, le dernier du peloton avertit en disant « auto » ou « voiture » pour les véhicules qui s'apprêtent à dépasser le peloton. L'avertissement doit être communiqué par les membres du peloton jusqu'en avant.

Aux dépassement des obstacles majeurs (généralement des véhicules stationnés, des piétons ou obstacles divers situés à droite) en mentionnant haut et très fort « obstacles à droite » ou en indiquant avec un geste clair que le peloton doit bifurquer à gauche pour éviter l'obstacle (généralement en balayant de gauche à droite votre bras droit à l'arrière de vous).

Aux carrefours en indiquant ou mentionnant haut et fort les directions à prendre : « à droite », « à gauche » ou « tout droit en avant » ou avec les mains en pointant à gauche ou à droite.

Aux arrêts en mentionnant haut et très très fort « Stop » ou l'indiquer avec la main en bas. Aux intersections achalandées ou lorsque vous devez ralentir fortement à l'intérieur d'un peloton (pour les mille et une raisons).

**Ne pas rouler à plus de deux de front dans un peloton.** Dans les zones à risque (passage étroit, absence de voies d'accotement, piste cyclable, etc.) rangez vous dans une ligne simple (file indienne).

**Gardez votre ligne dans les courbes.** Lorsque le peloton s'apprête à emprunter une courbe, gardez la même position dans le peloton (ne tentez pas de couper vers le centre ou l'extérieur de la courbe).

**Prenez la roue de l'autre avec une distance sécuritaire.** Si vous pouvez vous approcher à un maximum de 10 centimètres de la roue de l'autre (entre 0 et 45 degrés à l'arrière de la roue avant), vous ne devez jamais placer votre roue en parallèle de la roue avant. Si votre roue est en parallèle, le moindre mouvement brusque du vélo de devant pourrait entraîner votre chute... et celle des autres.

**Gardez les mains sur les guidons.**

Ne lâchez jamais les guidons en peloton (gardez au moins une main solidement sur le guidon qui est prête à réagir aux freins).

En peloton, ne jamais utiliser les appuis coudes de type triathlon. **Jamais.**

Dans les descentes, positionnez vos deux mains solidement sur les guidons, de préférence sur les arceaux, avec les doigts sur les freins pour être en mesure de parer à toute éventualités.

**Pratiquez vous à anticiper les situations.** Faites travailler vos neurones en tout temps. Surtout quand le rythme est très rapide. Par exemples : que ferez vous si, dans une courbe, le cycliste de devant freine et vous oblige à bifurquer à gauche et qu'un véhicule vient devant ? Avez-vous de la place pour vous replacer rapidement dans le rang ? Si le cycliste de devant semble exténué, devez vous laisser un peu plus d'écart entre vous et lui ? L'obstacle qui s'annonce à droite à l'avant sera t-il perçu par tous ? Dans un même ordre d'idées, prenez le temps d'observer en début de parcours vos collègues afin de déceler chez eux leur niveau d'expérience en peloton et ajuster votre comportement en conséquence. Et, en usant de fortes doses de diplomatie, n'hésitez pas à suggérer à ceux ou celles qui semblent ne pas respecter les codes de sécurité, les comportements adéquats.

**Gardez votre concentration :** Tel que mentionné plus haut, les accidents se produisent en très grande majorité en milieu ou fin de parcours prévu. Quand les gens sont fatigués. Malgré tout, gardez le focus. Si vous n'en pouvez plus, dites vous que cela achève, soyez sage et de façon sécuritaire, écarterez-vous du peloton et tentez de vous accrocher à un peloton qui suit à l'arrière.

## **- SI VOUS DESCENDEZ DE VOTRE VÉLO, DÉGAGEZ LA ROUTE.**

-Lorsque vous vous arrêtez, et spécialement en groupe, assurez-vous de déplacer complètement votre vélo hors de la chaussée et du passage des véhicules automobiles.

- Être poli et courtois avec les automobilistes et les autres cyclistes; on ne sera que plus respecté sur les routes.

- Dans le cas d'une altercation avec un automobiliste, le calme est de rigueur. Il est important de relever le numéro de plaque du véhicule et la description du conducteur dangereux et de porter une plainte officielle auprès des autorités.

- Ne jamais au grand jamais répliquer ou faire de signes désobligeants aux automobilistes et aux camionneurs.

## **APPRENDRE À ROULER DROIT**

Dans un groupe, il est très important de garder sa ligne et de rouler en ligne droite. Quoi de plus dangereux qu'un cycliste qui zigzague et se déporte de gauche à droite sans préavis? « Rouler droit » est une habileté qui se développe et donc, qui s'apprend.

## Garder votre trajectoire

Maintenant que vous pédalez en douceur, voici venu le moment de vous demander «Comment se fait-il que je me promène ainsi d'un côté à l'autre de la route?». Pour pouvoir rouler en toute sécurité dans un groupe, vous devez vous efforcer de devenir l'un de ces cyclistes qui roule tout en douceur et qui se promène toujours dans une trajectoire parfaitement rectiligne. Presque tous les débutants et même certains cyclistes qui parcourent plusieurs milliers de kilomètres par année, mais qui le font en solitaire, ont en effet beaucoup de difficulté à garder leur trajectoire et ne le réalisent même pas. Vous devriez vous pratiquer à rouler droit sur une longue distance et ce, sans dévier de plus de quelques centimètres. Cela peut vous sembler impossible au début, mais avec l'habitude, cela deviendra très rapidement une seconde nature.

**NOTE :** en peloton, il est suggéré de laisser le goulot de la bouteille ouvert. Ainsi, on n'a pas à se battre avec le goulot à chaque fois que l'on veut boire.

## Pédaler

Pédaler est très certainement la plus fondamentale des habiletés de la randonnée à vélo. Vous pouvez penser qu'il est ridicule que l'on puisse enseigner à pédaler, mais plusieurs personnes ne pédalent pas de façon très efficace, ce qui fait de la randonnée une véritable corvée.

L'un des aspects clés est la cadence, laquelle est mesurée en nombre de révolutions du pédalier en une minute. Vous devriez viser à maintenir une cadence se situant entre 85 à 100 révolutions par minute; cadence à laquelle vous obtenez les meilleurs résultats pour votre effort. Ce faisant, vous devriez tourner sur un braquet plus facile, plutôt que de pousser un braquet plus difficile. Éventuellement, cette façon de faire vous permettra de rouler pendant des heures sans vous fatiguer indûment.

Pour réussir à maintenir une cadence élevée, vous devez vous appliquer à pédaler de façon constante et en douceur. Faites tourner vos jambes en cercles réguliers, plutôt que de simplement tirer et pousser. Vous saurez que vous avez atteint cet objectif quand vous pourrez maintenir une cadence élevée (plus de 90 r/min) sans vous balancer sur votre selle. Lorsque vous vous pratiquez à pédaler en cercles réguliers, concentrez-vous sur la rotation complète du pédalier, spécialement lorsque votre pied remonte. Assurez-vous de ne pas vous «lever» sur vos pédales; appuyez votre poids sur la selle et non du côté de la pédale qui remonte.

Vous devez également vous efforcer de garder une certaine régularité. De fait, certains cyclistes passent beaucoup de temps à alterner entre pédaler et se laisser porter en roue libre (cesser de pédaler). Ce qui n'est pas souhaitable pour différentes raisons : premièrement, cette façon de faire n'est pas efficace du point de vue de l'utilisation de l'énergie et deuxièmement, la vitesse inégale ainsi générée rendra la randonnée en groupe très difficile pour les cyclistes autour de vous. Souvent, le fait de pédaler de façon irrégulière est le signe, soit que vous poussez un braquet trop élevé et que vos muscles ont besoin de repos constamment, soit que vous ne pédalez pas suffisamment en cercles réguliers et avez besoin de vous reposer du balancement de votre corps. Dans le deuxième cas, un braquet légèrement plus élevé (plus facile) pourrait vous aider. Surveillez bien et reprenez-vous lorsque vous vous laissez porter en roue libre; continuez de mouliner, même si au début ce doit être à vitesse réduite.

Lorsque vous aurez atteint votre cadence idéale, utilisez les changements de braquet pour la maintenir. Changez de braquet aussi souvent que nécessaire, afin de conserver votre cadence élevée et votre effort toujours constant, malgré les changements dans les conditions routières, le vent, etc... La plupart des débutants ne changent pas assez fréquemment de braquet, obligeant ainsi leurs jambes à travailler plus fort que s'ils maintenaient le rythme le plus efficace de révolutions par minute. Bien que le fait de changer pour un braquet plus élevé puisse parfois paraître plus reposant, n'oubliez pas de changer pour un braquet plus facile si vos jambes deviennent trop fatiguées et maintenez votre cadence. Vos jambes en tireront un meilleur bénéfice de cette façon. Plus les braquets sont rapprochés, plus vous pourrez vous accommoder facilement des moindres changements dans les conditions. Naturellement, si les braquets sont très rapprochés, la gamme de vitesses ne pourra pas être aussi étendue pour un même nombre de braquets. C'est la raison pour laquelle le vélo à 10 vitesses est remplacé par les vélos à 16, 18 ou à 20 vitesses. Vous pouvez ainsi avoir une gamme de vitesses plus étendue, tout en ayant des braquets plus rapprochés.

## Freiner

Le freinage est un art qui peut devenir beaucoup plus efficace et sécuritaire s'il est pratiqué avec un peu de technique. À vélo, c'est le frein de la roue avant (frein gauche) qui effectue la plus grande partie du freinage. Même si vous appliquez la même force sur les deux manettes de freins, la décélération transfère votre poids vers la roue avant, réduisant ainsi la traction de la roue arrière et l'efficacité du frein arrière. À l'occasion d'un freinage d'urgence, vous voudrez à tout prix éviter que le transfert de poids vers la roue avant ne soit trop important, entraînant du même coup le dérapage de la roue arrière et la culbute par-dessus les poignées. Vous devez toujours abaisser votre centre de gravité afin d'améliorer votre stabilité et transférer votre poids vers l'arrière afin de garder la traction sur la roue arrière.

**Rappelez-vous qu'il ne faut jamais freiner brusquement dans un groupe et si vous devez le faire, signalez votre intention de vous arrêter.** L'utilisation abusive des freins est la cause de nombreuses chutes dans les groupes. Freinez toujours en douceur, pour ne pas provoquer une empilade derrière vous.

Lorsque vous êtes en groupe, contrôlez votre vitesse en effleurant les manettes de freins tout en continuant de pédaler (évitez de vous laisser porter en roue libre). Vous garderez ainsi un meilleur contrôle sur votre vélo.

## Les virages

Lorsque vous effectuez un virage, vous devez vous rappeler plusieurs principes fondamentaux :

- Ralentissez avant le virage et non lorsque vous l'avez déjà amorcé; vous aurez ainsi un meilleur contrôle sur votre vélo.

- Gardez votre centre de gravité le plus bas possible lorsque vous tournez. Cela implique que vous devriez vous déplacer de la partie haute du guidon vers la partie recourbée avant de vous engager dans le virage. De plus, cessez de pédaler et **gardez la pédale intérieure en haut, afin d'éviter qu'elle ne heurte le sol lorsque vous inclinez votre vélo.**

- L'une des techniques plus perfectionnées du virage consiste à transférer votre poids vers l'avant et sur la pédale extérieure, particulièrement sur des surfaces raboteuses.

- En raison de la tendance naturelle d'aligner votre vélo dans la direction où vous regardez lorsque vous effectuez un virage serré et rapide, fixez votre regard droit devant vous et sur la trajectoire que vous avez choisie, plutôt que de regarder vers l'extérieur. Cette façon de procéder rendra les virages serrés plus faciles et plus naturels. Dans la courbe, sortez votre genou et tenez votre coude près de votre corps dans le sens de la direction.

## Les relais

**Lorsque vous prenez le relais ce n'est pas à vous d'accélérer, mais c'est à celui qui vous précède de ralentir.**

Lorsque vous prenez le relais, c'est-à-dire lorsque celui qui est devant vous se tasse pour vous laisser prendre la tête du peloton, il y a de grosses chances, surtout si vous n'avez pas beaucoup d'expérience, que vous soyez porté à accélérer de quelques km/h. Une file de cyclistes se comportant comme un ressort ou un accordéon, le dernier à la queue aura à produire une accélération plusieurs fois plus grande que la vôtre. Vous risquez alors de produire un largage involontaire. Pour éviter d'avoir ce comportement vous pouvez, lorsque vous êtes en deuxième place dans la file, vérifier sur votre compteur la vitesse à laquelle vous roulez.

**Lorsque vous passez le relais :**

Jetez d'abord un coup d'œil en arrière.

Indiquez clairement votre intention de passer le relais à celui qui vous suit.

Le message doit se faire suivre jusqu'à l'arrière et le dernier cycliste regarde derrière lui et signale d'une voix forte «dégagé» ou «auto» selon le cas.

Écartez-vous très doucement de votre ligne de roulement.

Déplacez-vous de votre ligne, que d'environ un guidon et demi.

Rétrogradez le peloton en frôlant les équipiers.

Avant de faire un relais, il est prudent de jeter un coup d'œil en arrière du côté où vous avez l'intention de vous déplacer. Vous pouvez ensuite dire "relais" à celui qui vous suit (ou l'annoncer d'un geste clair de la main) et finalement ralentir légèrement tout en vous tassant sur le côté. Il ne faut pas quitter brusquement sa ligne de roulement. Certains utilisent cette façon de faire afin d'indiquer clairement qu'ils laissent la tête du peloton. Vous risquez de surprendre les troisième et quatrième cyclistes de la file qui ne vous avaient pas initialement dans leur champ de vision. En vous voyant vous déplacer de façon brusque, ces cyclistes peuvent avoir l'impression qu'un obstacle majeur se trouve devant eux, ce qui peut provoquer un ralentissement soudain de tout le peloton. Pendant que vous descendez vers l'arrière du peloton, vous devez rester relativement serré sur lui.

### **Si vous ne voulez pas faire les relais :**

Si vous trouvez que le groupe roule trop vite pour vous, il est préférable de continuer à faire la rotation et de faire un relais très court (quelques secondes) plutôt que de demeurer en fin de peloton. Évitez de vous rendre jusqu'en deuxième position de la file et de refuser de faire le relais en demandant à celui qui vous suit de le prendre à votre place. Cette façon de faire crée une confusion dans le groupe et brise inévitablement le rythme.

### **La tête du peloton.**

#### **En tête de peloton, vous devez :**

Maintenir une vitesse la plus régulière possible.

Indiquer clairement les virages et les arrêts.

Indiquer, en pointant du doigt, les trous et les crevasses dangereuses.

Éviter de passer très près des trous et crevasses.

Devant un obstacle (piéton, voiture stationnée, etc.) indiquer d'un mouvement de la main qu'il faut s'éloigner du bord de la route.

Ne jamais s'écarter brusquement lorsqu'il y a un obstacle sur la route.

Surveiller les chiens qui pourraient avoir la tentation de venir jouer aux quilles avec le peloton. En tête de peloton, vous pouvez vous considérer comme un pilote de Boeing (salaire en moins) et toute la responsabilité du groupe. Rouler à la tête d'un peloton est malgré les apparences beaucoup plus exigeantes que de rouler seul. Il faut être concentré, prévenant et le **plus stable possible**.

### **Pour augmenter la vitesse du peloton vous devez :**

Vous assurer que l'ensemble des cyclistes du peloton est capable d'absorber ce gain de vitesse.

L'augmenter très graduellement, un km/h à la fois.

Ne jamais le faire juste après avoir pris le relais.

Il faut savoir faire corps avec le reste du groupe. À quoi bon augmenter la vitesse et finalement se retrouver seul ou à deux trois en avant du peloton? Rappelez-vous qu'une sortie cyclotourisme n'est

pas une course. Si après avoir augmenté la vitesse durant votre relais, vous réalisez que le groupe revient à la vitesse qu'il avait avant, c'est probablement parce qu'il ne veut pas rouler plus vite.

## **Formation de deux lignes parallèles.**

**Il est préférable, pour un groupe de six cyclistes ou plus, de rouler en formation de deux lignes parallèles.**

Une file de cyclistes trop longue produit beaucoup d'effet de ressort, ce qui peut, à la longue, devenir épuisant. Le roulement à deux lignes est alors plus confortable et l'effet d'aspiration est plus efficace.

**Dans une formation à deux lignes, on peut faire les relais deux par deux ou par un roulement du groupe.**

- a) Le **relais deux par deux** a l'avantage de vous laisser côtoyer le même cycliste pendant une bonne partie du parcours. Il a l'inconvénient de prendre beaucoup de place sur la route puisqu'au moment du relais il y a trois cyclistes de large.
- b) Pour faire des **relais par roulement**.

Il faut que la ligne de droite remonte lentement la ligne de gauche jusqu'à ce que le cycliste d'en avant puisse se tasser à gauche. Celui qui est en arrière à gauche se tasse alors dans la ligne de droite.

Ce manège peut évidemment se répéter indéfiniment. Le relais par roulement est plus difficile et demande des cyclistes un peu plus expérimentés. Il est important que tous les cyclistes du groupe soient conscients des manœuvres à exécuter.

Faire des relais très courts est la façon la plus rapide de rouler en groupe de cinq à dix cyclistes. Aussitôt qu'on a atteint la première place de la ligne montante, on se déplace dans la ligne descendante du groupe. De cette façon, chaque cycliste reste très peu de temps face au vent (10 à 20 secondes) ce qui permet à tout le groupe de rouler très rapidement. C'est la formation à utiliser, entre autres, lorsque vous êtes un petit groupe qui veut en rejoindre un autre.

## **Formation en éventail.**

**Par vent de côté, il est préférable de former un éventail plutôt que de rouler en file indienne.**

Si le vent vient de la gauche, le cycliste de tête se place près du centre de la route; s'il vient de la droite, il doit être à la bordure de la route. Vous évitez de croiser votre roue avec celle du cycliste qui vous précède. Les cyclistes très expérimentés roulent assez près les uns des autres en plaçant leur roue avant à mi-chemin de la roue arrière de celui qui les précède.

**En formation d'éventail, il est particulièrement important de garder une ligne de roulement la plus droite possible et d'éviter tous déplacements transversaux brusques.**

Si vous vous déplacez transversalement, le cycliste qui vous suit sera obligé de faire la même chose, mais avec possiblement un déplacement un peu plus prononcé que le vôtre. Cet effet d'amplification du déplacement peut donner des sueurs froides à ceux qui sont à la queue de l'éventail.

**En formation d'éventail, il faut prendre les relais du côté d'où vient le vent.**

Sinon, vous seriez obligé d'accélérer avant de faire votre relais.

**Par vent de côté, si le groupe est trop gros pour un éventail simple, il faut se placer en formation d'éventail double et faire des relais courts.**

La formation en éventail ne fonctionne pas bien lorsque le groupe est trop gros (plus de 7 ou 8).

Les derniers, à la queue de l'éventail, sont alors en bordure de route et ne peuvent pas profiter de l'aspiration de ceux qui les précèdent. Il est alors préférable de faire deux éventails un derrière l'autre et de faire des relais en changeant d'éventail. Comme pour la roue, il est nécessaire que tous les cyclistes du groupe soient conscients des manœuvres à exécuter.

**Rappel des points important.**

## **LA SIGNALISATION DANS UN PELOTON**

**N.B. : Il importe que chaque cycliste passe l'information vers l'arrière du groupe**

### **Signalisation manuelle**

Virage à gauche Virage à droite Ralentissement

### **Signalisation des dangers**

- Un trou : pointer le trou avec l'index
- Plusieurs trous : pointer les trous avec l'index en ayant un mouvement de gauche à droite
- Fissures : pointer les fissures avec la main en ayant un mouvement longitudinal
- Grille d'égout : la pointer avec l'index et la contourner par la gauche
- Débris : signalisation verbale « **roche, gravier, bois...** »
- Pont de bois : signalisation verbale « **pont de bois** »
- Obstacle à droite : pointer l'obstacle avec l'index et signalisation verbale « **piéton, auto, cycliste...** »
- Auto derrière le peloton : signalisation verbale « **auto** »
- Voie ferrée : bras droit derrière le dos avec un mouvement vers la gauche ou signalisation verbale « **voie ferrée** »

### **Signalisation des intentions d'un cycliste**

- Donner le relais : bras droit levé en l'air en effectuant un cercle avec la main
- Dépasser un cycliste : signalisation verbale « **je passe à gauche** »
- Sortir du peloton : signalisation verbale « **je sors** » et bras gauche ou droit tendu
- Rentrer dans le peloton : signalisation verbale « **je rentre** » et pointer avec la main
- Demander au peloton de rouler moins vite : signalisation verbale « **moins 1** »

**Bonne randonnée.**