

Rouler en peloton

2020-03-12

Dans le présent document, les termes employés pour désigner des personnes sont pris au sens générique; ils ont à la fois valeur d'un féminin et d'un masculin.

Rouler en peloton s'avère simple. Ça prend de l'attention, de la constance, de la confiance et une conduite sécuritaire. Chaque cycliste est responsable de la sécurité des personnes qui le suivent et il doit apprendre à faire confiance à la personne qui le précède. Il faut savoir choisir son peloton et ne pas avoir de réticence à changer de peloton pour augmenter ou réduire sa vitesse. L'orgueil n'est jamais un bon guide.

Voici les règles de base à suivre pour que *rouler en peloton* devienne une pratique agréable et sécuritaire. Les comportements décrits ici sont ceux préconisés par Cyclotour.

1. **Vitesse moyenne de roulement**

La vitesse moyenne, c'est la vitesse qu'un peloton roule en moyenne au cours d'une sortie. Par exemple, pour obtenir une vitesse moyenne de 22 km/h, il faut s'attendre à rouler plus de 22 km/h sur les chemins plats et les descentes pour compenser la vitesse réduite dans les montées, les arrêts, les feux de circulation, etc. La vitesse annoncée doit être respectée au maximum selon les conditions de la route et la température (ex. : grands vents ou pluie soudaine). Il faut éviter de partir une randonnée en trombe et laisser le temps au peloton de se réchauffer (10 à 15 minutes) avant d'atteindre la vitesse moyenne annoncée. Notons que la personne en tête du peloton (chef de file) est responsable de donner le rythme annoncé et de le maintenir.

2. **File** (indienne ou en quinconce)

La file, c'est la base du peloton. La distance à respecter avec le vélo devant soi doit être d'environ de ½ roue à 1½ roue tout au plus, ce qui crée un effet de sillonnage qui réduit l'effort à produire. Au-delà d'1½ roue d'écart, l'effet est perdu et il se crée une distance. Il ne faut pas « chevaucher » la roue du cycliste devant soi, que ce soit à droite ou à gauche de la roue. Il est important de jeter de temps en temps un coup d'œil derrière (via un rétroviseur de guidon) afin de s'assurer que la personne derrière soi est toujours là et à une distance correcte.

3. **Distance de roulement**

Les cyclistes devraient circuler à moins de **1 mètre du bord** de la chaussée. En absence d'accotement, il faut rouler le plus près possible du bord de la chaussée.

4. **Peloton**

Un peloton est composé d'un maximum de 9 vélos, mais pas plus que 2 tandems. Mieux vaut former 2 petits groupes qu'un grand groupe.

Lorsqu'on roule en peloton, il faut **éviter les gestes brusques** et surtout **éviter de freiner** sauf en cas d'urgence. En repartant après un feu de circulation par exemple, il faut s'assurer que tout le peloton est rassemblé avant de trop accélérer. Il faut évidemment éviter de regarder derrière soi, sauf pour jeter un coup d'œil pour vérifier si la personne derrière vous suit. Notre attention doit rester devant. Il ne faut toutefois pas fixer la roue. D'ailleurs, il ne faut pas fixer un point précis sinon on risque de « tomber dans la lune ». Nos yeux doivent « se promener » sur l'ensemble du cycliste qui nous précède : roue, dos, casque, bras.

Dans les villages, où les maisons se trouvent près de la route, il faut redoubler d'attention. Un véhicule, un enfant ou un chien peut surgir directement devant vous. La vigilance est de mise.

5. **Mouliner**

Il faut pédaler sans « à coups », pédaler « rond », c'est-à-dire mouliner continuellement même lorsque le peloton ralentit, en évitant d'arrêter de pédaler juste en tournant les pédales sans mettre de force. Cela envoie un message à la personne qui suit que lorsque le peloton reprendra de la vitesse, vous serez prêt à pédaler et ne perdrez pas le rythme. Lorsque le pédalage est saccadé, il se crée une distance dans le peloton et il pourrait se créer un effet d'élastique lorsque la personne se rattachera à la file.

6. **En cas de difficulté**

Un cycliste doit le signaler rapidement quand il éprouve de la **fatigue** l'empêchant de suivre le rythme du peloton, avant d'atteindre le point de non-retour et de fatigue extrême. Il ne faut pas hésiter à demander au peloton de ralentir. Il faut crier « *moins 1* » ou « *moins 2* », ce qui indique de ralentir de 1 ou 2 km/h. Le peloton devra alors s'adapter et attendre que la personne ait repris son souffle avant de reprendre la vitesse. Le peloton ne doit jamais abandonner ou larguer un cycliste plus lent. Dans une telle situation, il faut s'adapter à la vitesse de la personne la plus lente. C'est pourquoi il importe de bien choisir un peloton qui roule à sa vitesse et d'éviter un peloton trop rapide.

Si un **ennui mécanique** ou une **crevaison** survient, il faut avertir immédiatement le peloton et s'immobiliser de façon sécuritaire sur le bord de la chaussée. Le peloton patiente le temps de la réparation et repart ensemble.

Si par **ennui de santé** ou **incident**, un membre du peloton ne peut pas continuer, il convient qu'un membre de ce peloton le raccompagne ou reste avec lui jusqu'à l'arrivée des secours.

7. **Avertissements**

Les avertissements (signaux de la main ou indications verbales) sont des éléments essentiels de sécurité, car ils servent à éviter les dangers. La personne en tête du peloton (chef de file) a la responsabilité d'annoncer les dangers potentiels à venir pour le peloton. Il doit le faire assez longtemps d'avance pour laisser un temps de réaction suffisant aux autres cyclistes. L'information doit alors être transmise par chaque membre du peloton jusqu'à l'arrière. La dernière personne du peloton (serre-file) a la responsabilité d'indiquer l'arrivée de véhicules qui vont doubler le peloton. L'information doit se rendre jusqu'à l'avant de la file.

Indications verbales

Voici quelques exemples d'indications verbales :

- « *auto* » : signifier l'approche d'un véhicule à l'arrière du peloton;
- « *bidon* » : si un cycliste échappe son bidon d'eau ou une pièce d'équipement;
- « *crevaison* » en cas de crevaison;
- « *pied à terre* » : tous les cyclistes doivent s'immobiliser sécuritairement, notamment pour un arrêt à un feu de circulation, pour vérifier le trajet, pour une urgence;
- « *gravier* » / « *sable* » / « *trou* » / « *bosse* » : signifier un danger de la route;
- « *O.K.* » : signifier que la voie est libre.

Signaux de la main

Ces signaux doivent être connus de tous les cyclistes et sont quasi identiques d'un club à l'autre : voie ferrée, gravier, sable, arrêt, ralentir, craques, débris, bouche d'égout, contournement d'une voiture ou d'un piéton en bordure de rue, donner le relais, etc.

Cyclotour donne à chaque début de saison une clinique de formation sur ces indications et signaux.

8. Relais

Prendre le relais signifie que le cycliste qui est devant vous se tasse pour vous laisser prendre la tête du peloton. Cette technique est efficace pour éviter la fatigue lorsque le vent est un facteur de ralentissement. Toutefois elle est facultative et doit être utilisée judicieusement. Rien n'oblige un membre du peloton à prendre des relais. Le peloton doit s'entendre avant le départ à savoir qui veut ou qui ne veut pas prendre de relais.

- La première personne de la file doit donner le relais à la personne suivante.
- La durée du relais est idéalement de 1 minute. Le relais peut être plus court si la personne est très fatiguée, car elle ne sera d'aucune utilité si elle s'épuise.
- Il faut éviter de donner le relais dans les courbes ou les côtes, lorsqu'une voiture approche ou lorsque la chaussée semble dangereuse (trou, flaques d'eau, gravier).
- Le relais se donne par un signe de la main au-dessus de l'épaule en faisant un petit tourniquet.
- Lors de la passation du relais, il faut garder la vitesse que le peloton avait, autant pour la personne qui va vers l'arrière que la personne qui prend le relais. C'est-à-dire que la personne qui laisse le relais **ne doit pas** ralentir tant qu'elle ne se trouve pas à côté de la personne à qui elle laisse le relais. Par la suite, elle se laisse descendre sécuritairement jusqu'à la fin de la file en restant le plus près possible de la file et ainsi éviter de se retrouver dans le passage des voitures. Elle doit commencer à prendre de la vitesse lorsque rendue à la hauteur de la dernière personne afin de facilement s'accrocher au peloton.
- Le dernier cycliste de la file doit annoncer « *dernier* » à la personne qui descend pour lui indiquer de se préparer à se raccrocher au peloton. Le cycliste qui a pris le relais **ne doit pas accélérer**, il doit garder la même vitesse que le peloton avait.
- Si un relais se donne sur une chaussée sans accotement et qu'en descendant le long du peloton, un véhicule arrive et que c'est dangereux de continuer à descendre, il faut pointer dans la file un endroit pour se ranger dans le peloton; les autres cyclistes doivent alors libérer la place dans la file. La personne pourra se détacher et descendre en fin de file lorsque le véhicule sera passé.

9. Montées et descentes

Les meilleurs grimpeurs doivent accepter le rythme du peloton. Si vous éprouvez de la difficulté dans une montée, restez le plus à droite possible de la chaussée. Comme ça, si, en dernier recours, vous vous sentez obligé de déclipser, vous ne serez pas dans le « chemin » de la personne derrière vous. Les **dépassements trop larges dans une côte sont à proscrire**. S'il y a des retardataires, on doit les attendre en haut de la côte et reprendre lentement la route afin qu'ils puissent reprendre leur souffle.

Si vous désirez vous lever pour monter en **danseuse** et que la personne derrière vous est très proche, il est préférable de l'en aviser (le pouce vers le haut ou dire « debout » ou « up »), car le fait de se lever crée un recul. Attendre une seconde pour se lever après l'avoir avisée.

Respecter vos limites. Lorsque vous atteignez vos limites physiques ou si vous êtes en difficulté, votre niveau de concentration et vos réflexes diminuent. Il est préférable alors de le signaler, car rouler en peloton exige que vous soyez alerte et très présent. Faites signe au cycliste derrière de passer devant.

Dans les **descentes**, il faut augmenter un peu la distance entre les cyclistes. Le premier cycliste de la file doit augmenter la vitesse afin que les cyclistes derrière ne soient pas obligés de freiner en raison de l'effet d'aspiration. Il faut aussi éviter de freiner sauf si nécessaire. Lorsque la descente est peu prononcée, il est recommandé de continuer à mouliner. Les **dépassements sont à proscrire**.

10. Derniers conseils

- Le vent, la chaleur et l'effort peuvent nous déshydrater. Il faut boire régulièrement, quelques gorgées à la fois, avant même de ressentir la soif. Afin d'être sécuritaire, il est préférable de boire un seul cycliste à la fois. Montrez votre bidon sur le côté afin d'informer les cyclistes derrière que vous buvez.
- Il est utile de connaître le parcours, ou du moins de l'avoir regardé attentivement. Si vous connaissez très bien le parcours, il faut éviter d'être trop confiant afin de ne pas perdre votre vigilance. En fin de parcours, nous sommes parfois plus fatigués, mais il faut tout de même rester vigilant. Les ponts de bois, la chaussée mouillée, le sable, le gravier et les voies ferrées deviennent des surfaces dangereuses pour les cyclistes.
- Évitez d'être distrait par vos accessoires (cyclomètre, GPS) lorsque vous êtes en file. Attendez si possible d'être le dernier de la file. Un rétroviseur de guidon est très utile et sécuritaire. Il sera vos yeux pour voir derrière. Un clignotant rouge permet d'être plus visible.
- Assurez-vous d'être vêtu convenablement et portez des couleurs visibles.

Enfin, soyez zen et profitez au maximum du paysage!

Ce document s'inspire d'un texte produit par le groupe **Les Cyclopétards**. Nous les remercions de nous avoir permis de l'utiliser et de l'adapter à notre Club.