

ROULER EN PELOTON

Guide à l'intention des membres



Rouler en peloton

Introduction

Tout regroupement de plus d'un cycliste constitue un peloton. Ainsi, toutes les sorties faites avec le club se font en peloton d'où l'importance de bien connaître les comportements à adopter pour rouler en peloton de façon sécuritaire, efficace et agréable.

Il existe différentes méthodes de rouler en peloton mais elles se ressemblent toutes. Ce guide a été développé à l'intention des membres du Club de Vélo de Sutton (CVS) et il est attendu de chacun qu'il s'y conforme. Si vous participez à des sorties de vélo avec des membres d'un autre club, veuillez donc vous assurer de bien connaître leur méthode.

Avantages de rouler en peloton

La friction de l'air augmente avec le carré de la vitesse. Ceci signifie que plus on roule vite, plus on dépense de l'énergie pour pénétrer l'air et que si on double notre vitesse, on quadruple la résistance de l'air. À des vitesses se situant entre 25 et 30 km/h, jusqu'à 80% de l'énergie dépensé sert à combattre la friction de l'air. En ayant un cycliste devant nous, on réduit cet effort de 10 à 50% (en fonction de la vitesse et de la technique). La technique du « sillonnage » adopté en roulant en peloton permet donc de rouler plus vite ou

plus longtemps en minimisant la fatigue puisque l'effort est réparti entre les membres du peloton tout au long de la randonnée. Ainsi, dans un peloton de 8 cyclistes, chacun aura contribué à 1/8 de l'effort global.

Rouler en peloton nous aide donc à économiser de l'énergie. Cette pratique comporte toutefois certains risques. Et il est essentiel de connaître les règles du peloton pour rouler sécuritairement et efficacement. Rouler en peloton est une habileté qui se développe avec la pratique. Les notions de ce guide vous aideront à développer ces habiletés plus rapidement.

1. Notions de base

- Il est recommandé de porter des vêtements ajustés afin de maximiser l'effet aérodynamique, faciliter les mouvements et pour éviter d'obstruer la vue aux autres cyclistes.
- Le port du casque est obligatoire en tout temps.
- L'utilisation d'écouteurs, de cellulaire ou d'un appareil photo est interdit en roulant.
- Les cyclistes doivent toujours avoir les deux mains sur le guidon et à portée des freins sauf lors des signalements ou s'abreuver.
- Tous les accessoires tels que les bouteilles, pompes, sacs de selle doivent être bien attachés au vélo. Les sacoches, béquilles et sacs à dos sont interdits en peloton sauf s'il s'agit d'un sac à dos de type « camelback ».
- Un réflecteur blanc à l'avant et rouge à l'arrière sont obligatoires mais des lumières allumées en tout temps sont fortement recommandées.
- Les « aérobarres » des guidons de triathlon sont interdits puisque les freins ne sont pas à portée de main.
- Les pneus doivent être en bonne condition et chaque cycliste doit avoir en sa possession le nécessaire pour la réparation d'une crevaillon.
- Chaque cycliste a la responsabilité de joindre le groupe correspondant aux performances qu'il est en mesure de fournir (voir tableau suivant).

Groupes de performance du CVS

	G1	G2A	G2B	G3A & B	G3C
Distance (km)	80-90	70-80	60-70	50-60	40-50
Vitesse (km/h)	28-34	26-30	24-28	20-24	18-22

- La seule forme de peloton permise au Québec (sauf pour les compétitions sur route fermée) est la file indienne ou file simple. Le nombre de cycliste est limité à 15 bien que le CVS préconise, dans la mesure du possible, de ne pas dépasser 8 cyclistes par peloton.

2. Techniques générales

1. Le chef de file est le premier cycliste du peloton. Il agit comme les yeux du peloton, choisit la meilleure ligne et maintient le rythme convenu.
2. Le serre-file est le dernier cycliste du peloton. Il agit comme l'ouïe du peloton et avise les cyclistes qui le précède lorsqu'un véhicule ou un autre peloton s'apprête à dépasser. Il crie alors « **auto** » ou « **car back** » (que ce soit une auto, une moto ou un camion) ou « **peloton dépasse** » ou « **peloton back** ».
3. Stabilité. Un peloton est aussi stable que le cycliste le moins stable du peloton. Toute action inappropriée a un effet sur toute la ligne. Chaque cycliste a donc la responsabilité de tous les autres derrière lui.
 1. Stabilité latérale. Les cycliste doivent rester en ligne, la roue avant alignée avec celle du vélo devant. Ainsi, si le chef de file passe sur une chique de gomme, tout le peloton passera en principe sur cette même chique de gomme. Le chef de file doit donc regarder loin devant et ajuster sa trajectoire en douceur afin d'éviter tout mouvement latéral

brusque. Lors de dépassement du peloton, les cyclistes prendront garde de ne pas faire d'incursion à gauche du peloton.

2. Stabilité longitudinale ou de vitesse. Il s'agit de la stabilité permettant d'éviter l'effet d'accordéon ou d'élastique qui draine l'énergie de tous. Il est nécessaire de rouler à la vitesse qui convient au moins rapide du peloton et il est de sa responsabilité de demander une réduction de vitesse si elle lui est trop élevée. Si un cycliste est largué, il crie alors « **Moins 1** » (moins 1 km/h ou plus). Le signal est alors transféré de cycliste en cycliste jusqu'au chef de file qui réduira la vitesse d'au moins 2 km/h afin de permettre au retardataire de rejoindre le peloton et criera alors « **Contact** ». Le chef de file pourra alors reprendre le rythme à une vitesse inférieure de 1 km/h devant permettre au cycliste de plus lent de demeurer dans le peloton.

Les accélérations et ralentissements brusques ainsi que les pauses de pédalage ou les freinages inutiles contribuent à dégrader la stabilité longitudinale. Cela crée des variations de vitesse qui amplifient l'effet d'élastique. Suite à un ralentissement, les cyclistes à l'arrière doivent ensuite accélérer pour combler l'écart et freiner une fois l'écart comblé. Ce manège peut se répéter à plusieurs reprises en un cercle vicieux.

La stabilité longitudinale est améliorée en gardant la vitesse la plus constante possible, en roulant à une cadence relativement élevée d'environ 85 tours/minute. Cette cadence contribue à stabiliser la vitesse et fait en sorte que le cycliste s'épuise moins rapidement.

4. La distance maximale entre les vélos ne devrait pas être supérieure à 1 mètre. Plus cette distance est courte, plus on bénéficie de l'effet de tire du cycliste devant nous. Il faut par contre éviter le chevauchement de la roue arrière du cycliste qui nous précède. Si ce dernier fait un mouvement latéral brusque, c'est une chute presque assurée. **Toujours protéger sa roue avant!**
5. Suite à un arrêt, le chef de file doit repartir lentement pour éviter l'effet d'élastique.
6. En peloton, on n'arrête pas de pédaler; le contrôle de la vitesse est effectué par la « pression » appliquée sur les pédales.
7. Lors de passage en danseuse (monter sur les pédales), il faut être conscient de l'effet de recul et tenter de le réduire au minimum par une augmentation

d'un ou deux braquets. Comme cette action risque de nous mettre en contact avec le cycliste derrière nous il est suggéré de l'avertir de la manœuvre.

8. Pour les montées et les descentes relativement longues, il est recommandé d'adopter la formule du « chacun pour soi », c'est-à-dire chacun à son rythme. Pour ce faire, les cyclistes doivent augmenter la distance entre chacun et signaler les dépassements par la gauche en disant « **Je dépasse à gauche** ». Si, en montée, un cycliste éprouve le besoin de passer « en danseuse » (monter sur les pédales), il l'indique en pointant le pouce vers le haut et en disant « **Debout** » ou « **Up** » (on attend 1 seconde avant de se lever). Lorsque la montée ou la descente est terminée, le peloton se regroupe en réduisant la vitesse ou en faisant un arrêt.

3. Relais

1. Avant d'effectuer un relais, le chef de file s'assure que la section de route devant lui est suffisamment longue pour compléter la manœuvre, qu'aucun véhicule s'apprête à dépasser le peloton et, sans arrêter de pédaler ni varier la vitesse annonce son intention en faisant un signe de rotation de la main droite en disant « **Relais** ». Le chef de file se déporte vers la gauche et réduit sa vitesse en cessant de pédaler pour se laisser descendre le plus rapidement possible vers la fin du peloton. Il doit idéalement demeurer près du peloton afin de prendre un minimum d'espace sur la chaussée. Le serre-file lui indique qu'il est le dernier pour qu'il recommence à pédaler en lui disant « **Dernier** »
2. Si un véhicule se présente pour un dépassement du peloton pendant que l'ancien chef de file est en descente vers la queue du peloton, il peut être nécessaire de réintégrer rapidement le peloton. Il suffit simplement de pointer avec la main droite l'endroit où vous souhaitez vous insérer et de dire « **Je rentre** ». Vous pouvez choisir de demeurer à cet endroit dans la file ou, dès que possible, ressortir du peloton et enfin joindre la position de serre-file mais en signifiant clairement votre intention.
3. Le cycliste qui prend le relais et devient chef de file doit éviter d'accélérer. Ceci créera un vide derrière lui qui s'amplifiera autant qu'il y a de cycliste dans le peloton. Le résultat est cumulatif et créé l'effet d'élastique. Avant de prendre la tête, prenez note de la vitesse et **conservez-la**. Une autre

méthode pour éviter d'accélérer est de rétrograder d'une vitesse. La cadence sera plus rapide mais la vitesse demeurera sensiblement la même.

Si un nouveau chef de file accélère démesurément son successeur devrait lui signifier de ralentir en lui criant « **Moins 1** ». S'il persiste dans son échappée, le successeur deviendra le nouveau chef de file.

4. La demande de relais est à la discrétion du chef de file. Il ne devrait cependant jamais en faire la demande lorsqu'il est complètement épuisé. Lorsqu'on est fatigué ou que la vitesse du peloton est un peu au-dessus de nos capacités, on peut faire un relais plus court ou carrément passer son tour. Cette façon de faire démontre un respect pour ses capacités et pour le peloton.

Une demande de relais ne devrait jamais être faite à l'approche d'une intersection, d'une courbe ou dans une courbe.

Lorsqu'il agit comme serre-file, le cycliste devrait en profiter, s'il le désire, pour boire ou manger. Il met à ce moment le peloton moins à risque d'incident.

4. Signaux

Il est de la responsabilité du chef de file de regarder le plus loin possible à l'avant pour identifier les obstacles possibles et, surtout si le peloton est rapide. Lorsqu'il aperçoit un obstacle et si la circulation automobile le permet, il devrait alors amorcer une manœuvre d'évitement graduelle de façon à ce que les cyclistes ne sachent même pas qu'il y avait un obstacle. Si cela n'est pas possible, le chef de file signalera les obstacles se trouvant approximativement à 1 mètre de chaque côté ce qui devrait être amplement suffisant si le principe de la chique de gomme est respecté. On évite de zigzaguer pour voir devant ; on fait confiance.

Parfois, il peut être plus sécuritaire de garder les 2 mains sur le guidon plutôt que de signaler des obstacles. Sur une portion de route très abimée, le peloton réduit sa vitesse. Le chef de file crie « **Distance** » et les cyclistes laissent plus d'espace entre eux pour mieux voir les obstacles et les éviter.

Il existe 3 catégories de signaux, soient 1) de direction 2) de danger et, 3) de peloton (voir tableau suivant).

	Signaux	
	Visuel	Verbal
1) Direction		
Ralentissement	Bras gauche levé avec main vers le bas et mouvement avant / arrière	
Arrêt	Bras gauche levé avec main vers le bas formant un angle droit et mouvement avant / arrière	« Arrêt »
Arrêt complet	Bras gauche levé avec main vers le bas formant un angle droit et mouvement avant / arrière	« Arrêt complet » ou « pied-à-terre »
Virage à gauche	Bras gauche tendu pointant vers la gauche	
Virage à droite	Bras gauche levé avec main vers le haut formant un angle droit OU Bras droit tendu pointant vers la droite	
2) Danger		
Véhicule ou peloton en dépassement		« Auto » ou « Car back » ou « Peloton dépasse »
Trou / Bouche d'égout	Pointer avec la main	« Trou »
Fissure	Pointer avec la main dans un mouvement de balancement avant / arrière	« Fissure »
Gravier / sable	Bras gauche ou droit levé avec main vers le bas et mouvement de rotation	
Voie ferrée ou Dos d'âne	Balancement d'un bras dans le dos	
Obstacle à droite (auto à l'arrêt, vélo, marcheur etc)	Bras droit derrière le dos, main ouverte et balancement de droite vers la gauche	
Surface de roulement trop endommagée pour permettre des signaux visuels		« Distance »
Pont de bois		« Pont de bois »
Bidon sur la chaussée		« Bidon »

3) Peloton		
Relais	Bras droit levé avec rotation de la main	« Relais »
Serre-file au chef de file qui arrive à sa hauteur lors d'un relais		« Dernier »
Entrée dans le peloton	Pointer avec la main le point d'entrée	« Je rentre »
Demande de ralentissement		« Moins 1 » ou « Moins 2 »
Rattrapage du peloton après largage		« Contact »
Se lever en danseuse	Pouce vers le haut (on attend 1 seconde avant de se lever)	« Debout » ou « Up »
Dépassement		« Je passe à gauche »
Demande d'arrêt suite à un incident		« Stop » ou « Crevaision »

Il est essentiel que les signaux, qu'ils soient visuels ou verbaux, soient répétés d'un cycliste à l'autre jusqu'à la fin de la file. Ils doivent être brefs et clairs (assez forts) pour que chacun les comprenne bien.

5. Milieu urbain

Certaines des randonnées du CVS ont un itinéraire en milieu urbain d'une ville ou d'un village. La densité de trafic complique la circulation et augmente le risque de collision. Les procédures suivantes permettent la circulation à vélo sécuritaire en milieu urbain.

- Gardez un espace suffisant avec les véhicules stationnés afin d'éviter les emportières.
- Soyez extrêmement attentifs si vous devez dépasser des véhicules par la droite. Un véhicule pourrait décider une fois le dépassement amorcé et qu'il est alors impossible de voir son clignotant, de faire un virage à droite. Cette précaution est d'autant plus importante compte tenu de l'autorisation des virages à droite au feu rouge. Il ne faut donc jamais doubler par la droite le premier véhicule à l'arrêt à un feu rouge ou un stop.
- À un feu rouge ou à un arrêt, demeurez en arrière des véhicules déjà arrêtés. Si vous devez faire un virage à gauche, utilisez la voie réservée pour le virage. Il s'agit alors de se comporter comme les véhicules automobiles.

Capsule Sécurité

Positionnement du peloton à un arrêt obligatoire



- Lorsqu'il n'y a pas d'accotement assez large sur la chaussée, toujours s'immobiliser par deux derrière les voitures déjà arrêtées.
- Lorsque le feu est vert, repartir lentement et se remettre en file indienne pour laisser le champ libre aux voitures derrière.
- Si vous tournez à droite, tous les cyclistes indiquent le virage avec leur bras pour éviter de la confusion aux automobilistes derrière.

On évite de se placer à côté d'un véhicule arrêté à une intersection, car nous sommes dans son angle mort.



- Si à une intersection il y a une voie avec obligation de tourner à droite et que l'on continue tout droit, toujours se placer par deux dans la voie immédiatement à gauche, derrière les voitures déjà arrêtées.
- Lorsque le feu est vert, repartir lentement, se remettre en file indienne et une fois l'intersection traversée revenir à l'extrême droite de la chaussée

Portez une attention aux clignotants des véhicules et ne dépassez jamais par la droite à une intersection, car si le véhicule décide de tourner à droite sans avoir mis son clignotant vous mettez le peloton à risque.

