



## Code de conduite

Rouler avec un club implique une discipline différente des sorties en solitaire. On roule en groupe pour se retrouver entre amis mais aussi pour économiser de l'énergie, prendre de la vitesse et/ou améliorer ses performances. Le plus important est sans nul doute de le faire pour le plaisir et avec le sourire!

Un code de conduite est avant tout un langage commun entre cyclistes, un manuel d'emploi pour un fonctionnement de groupe optimal et sécuritaire. C'est un peu comme les règlements d'un jeu, c'est là où le vélo devient un sport d'équipe et de techniques.

Les règles de conduites qui suivent représentent celles préconisées par le Club Vélo-Action et peuvent différer d'un club à l'autre. Il est donc important de bien s'informer avant de rouler avec un autre club.

### 1. Chef de peloton (responsable)

Il est important d'avoir un chef de peloton. Il donne les directives à suivre avant le départ pour la randonnée comme la vitesse de croisière, la distance de la randonnée, la durée des relais, etc.

### 2. Techniques générales de peloton

2.1. Le chef de file est le premier cycliste du peloton. Il agit comme les yeux du groupe, choisit la meilleure ligne et maintient la vitesse établie. Il doit scruter la route loin devant afin de choisir sa trajectoire à l'avance et signaler 4 à 5 mètres à l'avance les obstacles potentiels à éviter.

2.2. Le serre-file est le dernier cycliste du peloton. Il agit comme l'ouïe du groupe, avise les cyclistes qui le précèdent lorsqu'un véhicule ou un autre peloton s'apprête à dépasser le sien. Il crie alors « auto » ou « vélo » !

2.3. Signaler de la main les trous, fissures, débris, voitures garées, cycliste ou piéton à dépasser, etc. Il est très important de regarder loin devant et de signaler l'obstacle 4 à 5 mètres à l'avance.

- 2.4. Garder une distance maximale de 1 mètre entre votre vélo et celui du cycliste qui vous précède. Plus on est près, plus on bénéficie de l'effet d'aspiration du cycliste devant nous. Il est très important de ne jamais croiser sa roue avant avec la roue arrière du cycliste qui nous précède sinon on s'expose fortement à des risques de chute.
- 2.5. Garder la tête haute et ne pas fixer directement la roue arrière du cycliste qui vous précède. Être conscient de ce qui se passe au loin (trous, fissures, débris, automobiles, cyclistes, piétons, feux de signalisation, etc.) en regardant au-dessus de l'épaule du cycliste qui vous précède.
- 2.6. Rouler à la vitesse de croisière établie dès le départ. Si la vitesse du groupe dépasse la vitesse de croisière établie, n'hésitez pas à le faire savoir en demandant au chef de file de ralentir. À l'inverse, si vous croyez vous être trompé de groupe, rétrogradez vers un peloton moins rapide.
- 2.7. Stabilité : un peloton est aussi stable que son cycliste le moins stable, tout mouvement inapproprié se répercutera sur toute la file. Chaque cycliste est donc responsable de la stabilité de tous les autres cyclistes derrière lui.

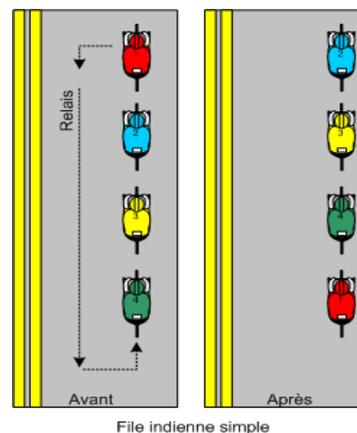
#### 2.7.1. Stabilité latérale

- Chaque cycliste aligne sa roue avant avec la roue arrière du cycliste qui le précède. Ainsi, l'ensemble du peloton circule sur une seule et même ligne;
- Ne jamais chevaucher la roue arrière du cycliste qui vous précède. Ceci augmente les risques de chute en cas de déplacement latéral. ☒

#### 2.7.2. Stabilité longitudinale (effet d'élastique)

- Maintenir un rythme constant tout en limitant les accélérations et les freinages brusques (cause l'effet d'élastique et draine l'énergie);
- Pédaler constamment, même en signalant ou en passant sur un trou;
- Éviter les freinages inutiles;
- Contrôler sa vitesse par la pression exercée sur les pédales;

- Conserver une cadence élevée (90 tours/min) permet de stabiliser la vitesse;
- Demeurer assis sur votre vélo. Lorsqu'un cycliste se lève, ceci occasionne un effet de recul possiblement dangereux pour le cycliste derrière. Signaler de la main lorsqu'on désire se lever ou grimper en danseuse.



2.8. Suite à un arrêt ou un virage serré, le chef de file doit graduer son accélération. La file en sera moins perturbée.

2.9. Passer le relais avant d'être épuisé, on évite ainsi les risques d'accidents et on s'assure de pouvoir s'accrocher facilement à la queue du peloton.

2.10. Boire ou manger seulement lorsque les conditions le permettent : le peloton est régulier et prévisible; vous pouvez conduire aisément votre vélo d'une seule main; votre nourriture est déjà prête à manger;

### 3. Les techniques de sillonnage

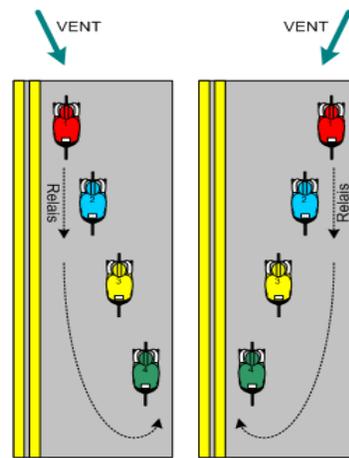
Rouler en peloton signifie que l'on profite de l'effort des cyclistes précédants qui doivent affronter de façon plus importante le. Lorsque la randonnée est menée correctement, l'effet d'aspiration dans le groupe peut aider à réduire de façon significative l'effort demandé à chaque comparativement à un effort en solitaire.

#### 3.1. Types de formation

Au Québec, la file indienne est la seule formation permise : en effet, le code de la sécurité routière force les groupes de cyclistes à rouler en file indienne (maximum de 15 cyclistes). Nous présentons ici plusieurs techniques mais souvenez-vous que seule la file simple est permise. Les autres techniques, doivent être faites dans des conditions optimales (trafic réduit ou route peu achalandée). Notez que le club ne se porte pas garant des cyclistes qui expérimentent ces autres techniques.

3.1.1. La file simple implique de rouler à la file indienne avec un seul chef de peloton qui entraîne le groupe. Celui-ci doit se replier vers l'arrière du peloton par la gauche.

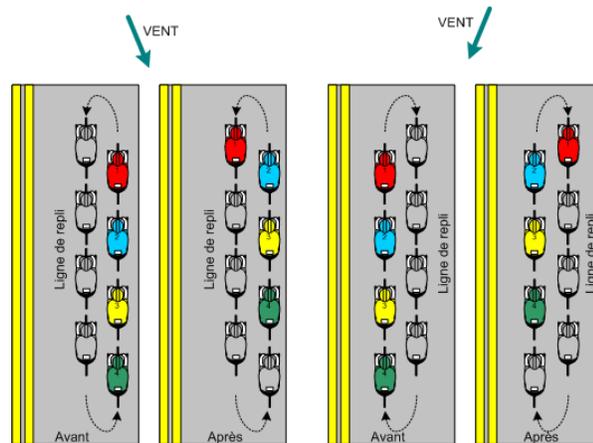
3.1.2. L'éventail devrait être utilisée lors de vents latéraux. Si le vent vient de la droite, le chef de peloton se place à l'extrême droite de la chaussée. Si le vent vient de la gauche, le chef de peloton se place près du centre de la route. Tous les cyclistes roulent assez près les uns des autres en plaçant leur roue avant à mi-chemin de la roue arrière de celui qui les précède. Cette formation est optimale avec un maximum de 7 à 8 cyclistes. Autrement, il serait mieux de former plus d'un éventail ou bien de faire la roue.



Formation en éventail

3.1.3. La double file devrait être utilisée seulement que sur des routes très peu fréquentées et dans des conditions idéales (bonne visibilité, chaussée en bon état, etc.).

La façon la plus naturelle de passer les relais lorsque vous roulez en double file est de faire la roue, soit par la gauche, soit par la droite, selon les vents dominants. À tour de rôle, chaque



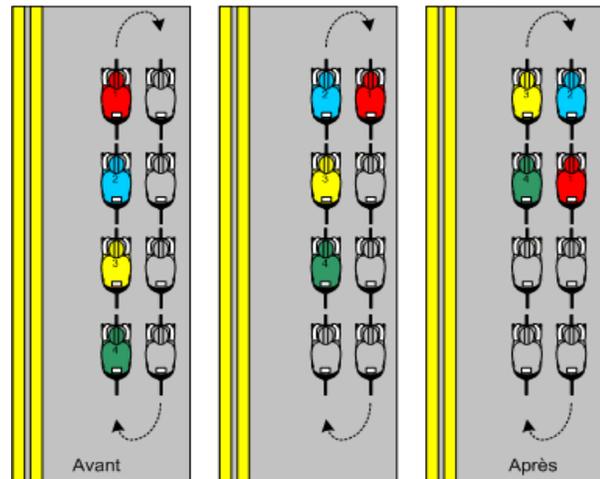
La roue

cycliste prend la tête aussitôt que le cycliste qui le précède se range pour se replier vers l'arrière. Cette formation est donc constituée de deux files de cyclistes : une file qui entraîne le groupe (la ligne d'avancée) et une file qui roule un peu plus

lentement et se laisse déporter vers l'arrière (la ligne de repli). Cette technique est souvent très exigeante puisque le peloton est en

mouvement perpétuel : les relais sont par conséquent très courts (15 secondes). Les vitesses que vous pouvez atteindre dans de tels groupes peuvent être impressionnantes, mais les cyclistes doivent être expérimentés pour pratiquer cette technique.

3.1.4. La double rotation est une variante moins intense de la roue. Les deuxième et troisième cyclistes de la file de gauche prennent simultanément la tête du peloton. Ceux-ci vont rester quelque temps en tête, puis les deux autres cyclistes qui les suivent dans la file de gauche vont les remplacer. Ainsi, il y a toujours deux cyclistes reposés qui prennent la tête. Pour effectuer un relais, le cycliste de gauche avertit son voisin et accélère légèrement pour se mettre en avant de lui. Le cycliste qui le suit fait la même manœuvre lorsqu'il arrive en tête. Notez que cette technique peut également se pratiquer par la droite.



Double rotation : les cyclistes 2 et 3 prennent la tête

Un point important à surveiller est l'accélération non intentionnelle du groupe lorsque les deux nouveaux meneurs s'avancent en tête de la formation. Il est primordial pour les deux nouveaux meneurs de rétablir le tempo original, une fois qu'ils ont pris place à l'avant. Les cyclistes de la ligne de repli ne devraient jamais ralentir pendant un changement de meneurs.

## 3.2. Comment donner et prendre le relais

### 3.2.1. Donner le relais

- Normalement, le chef de file donne le relais en se déplaçant vers la gauche du peloton. Pourquoi à gauche? À ce moment il n'y a qu'un cycliste exposé aux automobilistes. Par la droite, ce serait tout le peloton. Si l'accotement est très large et que le vent souffle de la gauche, on peut faire la rotation par la droite.
- Le chef de file signale donc en faisant un signe de la main droite à l'intention du second et dit « relais ». Il doit préalablement regarder

en arrière. Il doit écouter aussi. Il ne faut cependant ni arrêter de pédaler ni varier sa vitesse. Les autres cyclistes ne doivent pas remarquer que la tête de peloton a changé. Il se déporte alors vers la gauche et réduit sa vite.

- Si le serre-file voit un problème à ce que le chef de file donne le relais, il le dit en criant « auto derrière » par exemple.
- Quand le chef de file quitte le relais à la tête du peloton, il se laisse descendre lentement à l'arrière de celui-ci. Le serre-file lui dit : « dernier » pour lui indiquer qu'il peut réintégrer à sa suite. L'ancien chef de file devient donc le nouveau serre-file.
- Il se peut que lors de la descente vers l'arrière du peloton un véhicule survienne et qu'il soit nécessaire d'entrer au sein de la ligne du peloton ; il suffit de simplement signaler avec votre main droite en pointant l'endroit où vous voulez vous insérer, entre deux cyclistes du peloton. Dès que c'est possible ressortir du peloton et aller prendre sa place à l'arrière.

### 3.2.2. Prendre le relais

- Quand vous prenez le relais, évitez d'accélérer. Vous risquez de créer un vide derrière vous qui s'amplifiera autant qu'il y a de cyclistes dans le peloton. On parle ici de l'effet d'élastique.
- Lorsque vous vous apprêtez à prendre la tête, prenez note de votre vitesse sur votre cyclomètre et conservez-la une fois en avant.
- Pour vous aider à ne pas accélérer quand vous prenez le relais comme nouveau chef de file, rétrogradez d'une vitesse. Votre cadence sera plus rapide mais votre vitesse demeurera sensiblement la même. Il sera aussi plus facile de travailler contre le vent à une cadence plus rapide.
- Si le peloton doit augmenter sa vitesse, assurez-vous que celui qui a quitté le relais a effectivement réintégré la file, pour ensuite accélérer graduellement, afin d'éviter l'effet d'élastique.

### 3.2.3. Quand donner le relais

- Le temps recommandé pour un relais est une limite maximale. Il n'y a pas de minimum. Si on est fatigué ou si on roule dans un peloton supérieur à nos capacités, on peut faire un relais plus court ou carrément passer son tour. Passer son tour de relais démontre un respect pour ses capacités et pour le peloton. Faire des relais plus courts que la consigne permet à une personne moins forte de tenir dans un peloton à calibre plus élevé.
- On ne donne pas le relais en bas d'une côte. On risque de se faire larguer car le nouveau premier de file est frais et risque de prendre la côte à une vitesse plus élevée. En donnant le relais en haut de la côte ça nous permet de prendre sa place sans problème.
- Si la vitesse du peloton fluctue continuellement selon le chef de file, il est parfois possible de la stabiliser en optant pour des relais plus courts. Ainsi, on uniformise la force de chaque nouveau chef de file. Sinon, le problème est peut-être dû à un écart de calibre trop important entre les cyclistes. On pourra alors diviser le peloton.
- Pour ce qui est de la durée des relais, il est préférable qu'il soit plus court que long. De cette manière, tous les cyclistes demeurent frais et dispos. On partage ainsi le travail tous les cyclistes et on minimise l'ennui. On peut mesurer le relais soit en temps, soit en distance.
- Il est important de réaliser que tout le monde aime rouler en avant. Il faut donc penser à laisser son tour. Certains croient montrer leur force en tenant des relais très longs, ce qui n'est pas à conseiller. Les autres cyclistes pourraient s'impatienter et vouloir faire de même à leur tour.

## 4. Les montées et les descentes

### 4.1. La montée

4.1.1. Comme il est difficile de rester regroupé lors d'une montée, le peloton doit se discipliner. Les plus rapides peuvent ralentir en haut de la côte, mettre le pied à terre pour attendre les autres ou encore redescendre une partie de la côte pour encourager les moins forts. Dans tous les cas, le peloton doit retrouver graduellement son rythme de croisière après la côte.

4.1.2. Chez les coureurs, on enseigne aux plus faibles en montée à prendre les devants, ils vont ainsi imposer leur rythme aux autres cyclistes. Cela peut être une bonne stratégie, en particulier si le peloton est fatigué. Tous seront heureux de grimper à une cadence raisonnable!

4.1.3. Les grimpeurs plus rapides ne doivent jamais dépasser par la droite. Annoncez vos intentions et dépassez toujours par la gauche. Surtout, ne passez jamais au-delà de la ligne médiane de la route.

### 4.2. La descente

4.2.1. Dans les descentes, vous devriez vous éloigner légèrement les uns des autres. À l'avant, le meneur doit adopter la position la plus aérodynamique possible et continuer à pédaler. Les cyclistes derrière lui devraient freiner légèrement, ou se laisser volontairement ralentir par le courant d'air afin d'éviter de dépasser les cyclistes à l'avant. Reformez le groupe à nouveau au bas de la pente.

4.2.2. Il est également possible d'effectuer des relais dans les descentes mais cette technique ne devrait être pratiquée que par des cyclistes d'expérience dans des conditions idéales (descente en ligne droite sans trafic). De plus, seulement trois ou quatre cyclistes devraient participer à cette manœuvre. Comme la vitesse est élevée et que l'effet d'aspiration est grand, c'est le dernier cycliste de la file qui va accélérer pour ainsi dépasser le premier dans la file. La rotation continue ainsi jusqu'au bas de la côte à une fréquence relativement élevée. La vitesse atteinte peut être impressionnante et aussi faut-il faire preuve d'une grande prudence.

## 5. Les signaux



Arrêt



Virage à gauche



Virage à droite

### 5.1. Les obstacles

Le chef de file doit signaler l'obstacle bien avant qu'il n'arrive à sa hauteur. Dans le cas contraire, le cycliste suivant ne bénéficiera pas du temps de réaction nécessaire pour effectuer une manœuvre d'évitement. Quand le chef de file signale un obstacle de la main ou de la voix, les autres cyclistes doivent faire suivre le signal afin que tous en soient avertis.

- 5.1.1. Pointer vers le sol: un obstacle arrive du côté pointé. Si on n'a pas le temps de signaler, on doit le crier : « trou à droite » ou « trou à gauche » par exemple et non pas « attention », ce qui ne veut rien dire.
- 5.1.2. Pointer vers le sol en agitant les doigts: du gravier arrive du côté pointé.
- 5.1.3. Pointer vers le sol avec un mouvement circulaire : une bouche d'égout arrive du côté pointé.
- 5.1.4. Lorsque le chef de file voit une bosse sur le chemin, il crie « bosse ».
- 5.1.5. Quand un véhicule stationné ou un piéton est en approche, indiquer un contournement du bras droit en effectuant un mouvement latéral vers l'arrière.
- 5.1.6. Le bras droit derrière le dos en montrant deux doigts parallèles au sol indique une voie ferrée.

## **6. Rappel code de la sécurité routière**

- 6.1. Respecter la signalisation (panneaux de signalisation, feux de signalisation, etc.) ;
- 6.2. Emprunter la voie cyclable lorsqu'il y en une aux abords de la route (à noter qu'il n'est pas obligatoire d'emprunter une piste cyclable qui ne fait pas partie de la route) ;
- 6.3. Circuler à la file indienne quand vous roulez en groupe. Un maximum de 15 cyclistes par groupe est permis ;
- 6.4. Rouler dans le sens de la circulation ;
- 6.5. Il est interdit de circuler entre deux rangées de véhicules immobilisés ou en mouvement ;
- 6.6. Il est interdit de circuler sur un trottoir.

## **7. Comportements sécuritaires et responsables du cycliste**

- 7.1. Ne jamais roulez à l'extrême droite de la chaussée, mais conservez plutôt un espace suffisant pour avoir une marge de manœuvre lors d'un imprévu ;
- 7.2. Gardez un espace suffisant avec les voitures garées : dès qu'on s'approche d'une portière, il est judicieux d'imaginer qu'elle va s'ouvrir ;
- 7.3. Laissez le champ libre aux véhicules déjà immobilisés à un carrefour pour respecter les priorités. Ne les empêchez pas de repartir, masquant leur visibilité et en les mettant mal à l'aise par votre proximité ;
- 7.4. À un feu rouge ou à un arrêt, demeurez derrière les voitures déjà arrêtées. Si vous passez dans la voie de gauche (pour un virage à gauche au feu), ne dépassez pas les voitures en attente dans la même voie. Restez derrière. Comportez-vous comme si vous étiez un automobiliste ;
- 7.5. Ne dépassez jamais par la droite un véhicule en mouvement, même au ralenti, demeurez plutôt derrière ;

- 7.6. Évitez de répondre aux invectives des automobilistes. C'est une perte de temps et ça peut vous causer des ennuis en plus de mettre en jeu la sécurité des cyclistes à l'avant ;
- 7.7. Si vous dépassez un peloton plus lent, avertissez-les de votre présence afin de ne pas les surprendre ;
- 7.8. Si vous descendez de votre vélo, dégagez la route. Rien n'est plus gênant, voir même dangereux, que de rester en bordure de la route lors d'un arrêt. Lorsque vous vous arrêtez, et spécialement en groupe, assurez-vous de déplacer complètement votre vélo hors de la chaussée.

Sources : [Guide à l'intention des cycloportifs du club Vélo Plaisirs](#)

## Fonctionnement des sorties – Groupe Adultes Route

### Pré-requis

- Vélo adéquat et en bonne condition
- Casque en bon état et bien ajusté
- Eau en quantité suffisante
- Pneus en bon état et gonflé adéquatement
- Ensemble de réparation pour crevaison (tube, pompe ou bombonne d'air comprimée, cuillères)
- Suive les indications fournies par le ou les responsables de la sortie

### Formation des groupes

Les groupes seront identifiés et formés avant le départ afin que chacun sache exactement à quoi s'en tenir et que toute confusion soit évitée. Ces groupes seront formés selon le nombre de cyclistes présents lors de la sortie. Les départs auront lieu à intervalle de 1 minute en commençant par le groupe le plus rapide jusqu'au groupe le moins rapide. Tous les groupes emprunteront le même trajet, mais la distance parcourue pourra varier selon la vitesse de chacun des groupes.

Idéalement, 3 groupes seront formés comme suit :

1. **Groupe "Open"** : Aucune limite de vitesse; Cyclistes expérimentés;
2. **Groupe "30"** : Vitesse de croisière <sup>1</sup>de 28 à 32 km/h (vitesse variable selon le groupe et les conditions); Regroupement après les côtes; Application de techniques avancées de peloton (relais, roue, etc)
3. **Groupe "25"** : Vitesse de croisière <sup>1</sup>23 à 27 km/h (vitesse variable selon le groupe et les conditions); Regroupement après les côtes; Apprentissage des principes de base en peloton

Il est préférable de débiter dans un groupe moins rapide et d'augmenter sa vitesse par la suite. Peu importe dans quel groupe un cycliste roule, s'il ne réussit pas à maintenir la cadence prévue, il y a aura un groupe derrière pour l'accueillir. Si un cycliste ne réussit pas à maintenir la cadence prévue du groupe "25", il n'est peut-être pas prêt pour participer aux sorties de groupe. Nous demandons à tous et chacun d'être conscient de ses capacités et d'accepter la possibilité d'être incapable de maintenir le rythme d'un groupe.

---

<sup>1</sup> **Vitesse de croisière** : vitesse à laquelle de groupe évolue sur terrain plat sans vent notable