

Rouler en peloton

Guide à l'intention des membres



Introduction

Le principal objectif de ce document est d'expliquer et fixer des standards dans la pratique de rouler en peloton. Il s'agit aussi d'illustrer une série de comportements à adopter qui permettront aux membres de rouler en peloton de façon sécuritaire et agréable. Y'a-t-il d'autres façons de rouler en peloton ? Bien sûr, mais les comportements démontrés dans ce guide sont ceux de notre club. Si vous allez rouler avec d'autres clubs, demandez-leur comment ils font.

Les comportements expliqués ici s'appliquent dans la majorité des cas, mais certaines situations feront bien sûr exception. La logique et le bon sens s'appliquent en tout temps !

Pourquoi rouler en peloton ?

La friction de l'air augmente avec le carré de la vitesse. Ceci veut dire que plus on roule vite, plus on dépense de l'énergie à pousser sur l'air ; si on double sa vitesse on quadruple la résistance de l'air. À une vitesse entre 25 et 30 km/h, 80% de l'énergie dépensée sert à combattre la force de frottement de l'air. En ayant un cycliste devant nous, on diminue cet effort de 10 à 55% tout dépendant de la vitesse ! Ce n'est pas négligeable. La technique du « sillonnage » adoptée en roulant en peloton permet donc de rouler plus vite ou plus longtemps tout en minimisant la fatigue puisque l'effort est réparti entre les membres du peloton tout au long de la randonnée. Généralement dans un peloton de 8 cyclistes, chaque cycliste aura contribué pour 1/8 de l'effort. Sur une randonnée de 80 kilomètres chaque cycliste « tirera » le groupe sur une distance de 8 kilomètres.

Bien sûr, rouler en peloton est une habileté qui se développe avec la pratique et comme dans tout sport il ne faut pas s'attendre à la perfection du premier coup. Il faut développer une certaine habileté avec son vélo et avec le peloton, et ça prend de la pratique. Les notions de ce guide vous aideront à développer ces habiletés plus rapidement ; vous deviendrez plus confiant et vous roulez plus facilement en peloton.

1. Notions de bases

- 1.1. Vêtements : Porter des vêtements près du corps afin de maximiser l'effet aérodynamique, faciliter les mouvements et pour éviter d'obstruer la vue aux autres cyclistes.
- 1.2. Le port du casque est obligatoire en tout temps
- 1.3. Les écouteurs sont interdits, il en va de même de l'utilisation d'un cellulaire et d'un appareil photo.
- 1.4. Accessoires : Tous les objets tels que bouteilles, pompes, sacs de selle, etc. doivent être bien attachés sur le vélo. À noter que **les sacoches, les béquilles et les sacs à dos ne sont pas permis** lorsqu'on roule en peloton sauf s'il s'agit de sacs à dos type 'camelback'.
 - 1.4.1. Une lumière blanche à l'avant du vélo ainsi qu'une lumière rouge à l'arrière sont obligatoires et doivent être allumées en tout temps.
 - 1.4.2. Les « aérobarres » fixées sur les guidons de triathlon sont interdits puisque les freins ne sont pas à la portée des mains lorsque le cycliste y dépose ses avant bras. De plus ces rallonges pourraient blesser un autre cycliste en cas de chute.
- 1.5. Pneus : les pneus doivent être en bonne condition et chaque cycliste doit avoir en sa possession au moins une chambre à air de rechange ainsi que des démonte-pneus ainsi qu'une pompe ou des cartouches de CO₂.

1.6. Compagnon de peloton (responsable): Il est important de se désigner un responsable. Il donne, au besoin, les directives à suivre avant le départ pour la randonnée, comme la vitesse moyenne, la durée d'un relais etc. De plus il veille à l'intégration des nouveaux cyclistes dans son groupe. Chez les Randonneurs du Haut-Richelieu les pelotons sont constitués de groupes homogènes selon les 4 groupes de vitesse suivants ;

- 18-22 km\h
- 23-27 km\h
- 28-32 km\h
- 33 km\h et plus

Il s'agit de la vitesse de croisière, ce qui veut dire que le peloton pourra occasionnellement rouler à une vitesse inférieure et à une vitesse supérieure lors de la randonnée. À la fin de la randonnée, la vitesse moyenne pourrait être inférieure à la vitesse de croisière.

La vitesse de chaque peloton est annoncée au départ. Il est de la responsabilité de chaque cycliste d'évaluer à quel peloton il se joint et aussi de respecter le rythme du peloton. Le peloton roule de façon solidaire, de manière à garder ses membres et non à les larguer ; ainsi il se regroupe à nouveau après une montée ou lorsqu'il s'est scindé à un feu de circulation.

Il faut se rappeler que rouler à la limite de ses capacités n'est pas agréable et de plus cela entrainera une plus grande fatigue augmentant les risques de chutes et compromettant sa propre sécurité ainsi que celle du peloton. Gardons à l'esprit que nous faisons du vélo pour s'amuser et avoir du plaisir avec son groupe !

2. Techniques générales de peloton

Rouler en peloton nous aide à économiser de l'énergie ; toutefois cette pratique comporte certains risques. C'est pourquoi nous nous devons de connaître les règles du peloton.

Tous les cyclistes du peloton prennent un relais comme chef de file et les points suivants sont à surveiller :

- 2.1. Le chef de file est le premier cycliste du peloton. Il agit comme les **yeux du peloton**, il choisit la meilleure ligne et maintient le rythme convenu. Très important : **il faut scruter la route loin devant afin de choisir sa trajectoire à l'avance**, signaler 4-5 mètres **avant** l'obstacle à éviter
- 2.2. Le dernier cycliste agit comme **l'ouïe du peloton**, il avise les cyclistes qui le précèdent lorsqu'un véhicule ou un autre peloton s'apprête à dépasser le sien. On crie alors « **voiture arrière** » ou « **un peloton nous dépasse** » !
- 2.3. Principe de la stabilité : un peloton est aussi stable que le cycliste le moins stable du peloton : tout mouvement inapproprié a un effet tout le long de la ligne. Chaque cycliste a donc la responsabilité de tous les autres cyclistes derrière lui ! Il vaut mieux rouler à une vitesse qui convient au moins rapide du peloton. Il est de la **responsabilité** de chacun de demander de réduire la vitesse, si elle semble trop élevée.
 - 2.3.1. Stabilité latérale : **principe de la « chique de gomme »**. **Il faut rester en ligne, notre roue avant alignée avec celle du cycliste devant nous** ! Autrement dit, si le chef de file passe sur une chique de gomme, en principe, tout le peloton passera sur la même chique de gomme. Le chef de file doit regarder loin devant afin d'ajuster sa trajectoire en douceur aux obstacles en évitant tout mouvement latéral brusque.
 - 2.3.2. Stabilité longitudinale ou de vitesse : pour éviter l'effet d'accordéon ou d'élastique qui draine l'énergie de tous.

Éviter à tout prix d'accélérer et de ralentir. Voici quelques **mauvaises habitudes** qui contribuent à dégrader cette stabilité : **arrêter de pédaler** à tout bout de champ ou **freiner** pour rien.

Ces habitudes créent des variations de vitesse et amplifient l'effet d'élastique ; on accélère alors pour combler l'écart et on doit freiner une fois l'écart comblé ce qui peut contribuer à nouveau à l'effet accordéon. À la longue cette situation entraînera un stress à l'intérieur du peloton augmentant le risque de chute.

Voici quelques facteurs qui **améliorent** la stabilité : garder une vitesse la plus constante possible, ralentir au besoin en **appliquant moins de pression sur la pédale**, rouler avec une cadence élevée (90 tours/minutes et plus), rouler dans un peloton de **taille raisonnable** c'est-à-dire 8 et moins. Bien sûr il arrive des situations où il faut freiner et d'autres où il faut accélérer, mais ce sont des exceptions dans une randonnée.

Mouliner est plus stable que « crinquer » ! Il est plus efficace de pédaler à une cadence élevée. Elle contribue à stabiliser la vitesse du cycliste et fait en sorte que celui-ci ne se fatigue pas aussi vite. La cadence idéale à viser : 90 tours/minute.

- 2.4. Signaler de la main les trous, fissures, verre brisé, voitures garées, cycliste(s) à dépasser, etc. Il faut choisir sa trajectoire : il y a alors moins de choses à signaler car on ne signale que ce qui est à moins d'un demi-bras de distance de chaque côté du vélo. De plus, si on suit la règle de la chique de gomme et que le chef de file choisit bien sa trajectoire, il y aura moins d'obstacles à éviter par le peloton entier.

Distance entre les vélos :

Maximum : 1 mètre, pas de minimum. Plus on est près, plus on bénéficie de l'effet de tire du cycliste devant nous. Il faut par contre **éviter de chevaucher** la roue du cycliste devant nous car si celui-ci fait un mouvement latéral et accroche notre roue avant, c'est presque une chute assurée !

- 2.5. Quand vous êtes en tête de peloton, repartez lentement suite à un arrêt, feu rouge ou intersection à 90 degrés. L'ensemble du peloton et surtout la queue sera moins perturbée.
- 2.6. Dans le peloton **on n'arrête pas de pédaler**, ni quand on signale, ni quand on prend une bosse. Contrôlez la vitesse surtout par la **pression sur la pédale**.
- 2.7. Si vous quittez votre selle pour **monter sur vos pédales** (en danseuse), il faut être conscient de **l'effet de recul** et tenter de le réduire au minimum. En effet, se lever occasionne un recul de notre vélo d'une dizaine de centimètres, ce qui risque de nous mettre en contact avec la roue du cycliste derrière nous. On doit aussi en avertir le suivant et idéalement combiner les deux: **avertir et minimiser le recul avec une bonne transition**.

Signal du lever en danseuse : pouce vers le haut, on crie « **debout !** » ou « **up !** » et on attend 1 seconde avant de se lever.

3. Comment donner le relais :

- 3.1. Le chef de file signale donc en **faisant un signe de la main droite** à l'intention du second et/ou dit « **relais** ». Il ne faut cependant ni arrêter de pédaler ni varier sa vitesse. **Les autres cyclistes ne doivent pas remarquer que la vitesse change**. Tous crient « **Relais** » à tour de rôle pour faire descendre l'information jusqu'à la queue du peloton. Le dernier cycliste se dégage du cycliste devant lui et regarde vers l'arrière ; s'il n'y a pas de voitures il l'indique en criant « **dégagé** » que tous répètent à tour de rôle jusque devant le peloton. C'est seulement à ce moment que le chef de file se déporte vers la gauche et réduit sa vitesse pour se laisser descendre vers la queue.

Si le **dernier cycliste** voit un problème à ce que le chef de file donne le relais, il le dit en criant « **voiture derrière** » par exemple.

Méthode : règle générale, 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.

- 3.2. 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. L'effet est cumulatif et crée 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. De plus, si le peloton accélère pendant le changement de relais, il sera difficile au cycliste qui vient de passer un relais de s'accrocher lorsqu'il arrivera à la queue du peloton.
- 3.3. Quand le chef de file quitte le relais à la tête du peloton, il **se laisse descendre le plus rapidement possible à l'arrière** de celui-ci en cessant de pédaler. De préférence, il **demeure près du peloton** pendant sa descente puisqu'il pourra encore **profiter d'un certain abri du vent et il prendra moins d'espace sur la chaussée**. Il ne faut surtout pas hésiter à réintégrer le peloton à la queue pour éviter de "manquer le bateau". L'avant-dernier en ligne lui dit « **avant-dernier** » pour lui indiquer qu'il peut recommencer à pédaler et réintégrer le peloton à l'arrière du dernier. L'ancien chef de file devient donc le nouveau dernier de queue. 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, vous ressortez du peloton et vous allez prendre votre place à l'arrière.
- 3.4. 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.
- 3.5. Si le nouveau chef de file accélère démesurément et brise le rythme du peloton, son successeur a deux choix. Il peut lui **signifier verbalement de ralentir** en criant « moins un » mais il arrive par grand vent qu'il soit déjà trop tard. Dans ce cas, le **successeur devient le nouveau chef** de file et il quitte le relais à son gré. Le cycliste parti en échappé se rendra bien compte, à un moment donné, qu'il est maintenant seul !

4. Quand demander le relais

- 4.1. **On ne demande pas le relais quand on est à bout**. La consigne du temps de relais est un maximum. Il n'y a pas de minimum. Si on est fatigué ou si on roule dans un peloton un peu au-dessus de 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.
En tout temps, on ne demande pas de relais à l'approche d'une courbe ou dans une courbe, même chose pour un viaduc, ainsi qu'à l'approche d'une intersection ; on pourra faire le relais en repartant après l'intersection.
- 4.2. Si la **vitesse du peloton fluctue** continuellement, selon celui qui est le chef de file, il est parfois possible de la stabiliser en optant pour **des relais plus courts**. De cette façon celui qui prend le relais est, si on peut dire, moins reposé et fringant ! Sinon, le problème vient peut-être des inégalités du calibre des cyclistes dans le peloton. On pourra alors diviser le peloton.

Si après quelques rotations complètes de tous les cyclistes à l'avant du peloton, on se rend compte qu'à chaque fois qu'un certain cycliste prend le relais, la vitesse du peloton diminue, c'est probablement l'indication de la vitesse à adopter par le peloton. Si les autres cyclistes continuent de réaccélérer le rythme à leur arrivée à l'avant, cette situation contribuera à accroître la fatigue du cycliste « moins en jambe » ce jour-là et donc sa capacité à suivre le peloton amplifiant les écarts de vitesses d'un chef de file à l'autre et pouvant créer des frustrations à l'intérieur du groupe. À la pause la situation pourra être discutée entre les membres du peloton afin de s'entendre sur la suite de la randonnée : soit le peloton décide de diminuer sa vitesse de croisière de 1-2 km/h, soit le cycliste moins rapide décide de se joindre à un autre peloton.

- 4.3. Pour ce qui est de la **longueur des relais**, il est à préconiser qu'il soit **plus court que long**. Comme ça, tout le monde reste frais et alerte. On distribue ainsi la fatigue à travers le peloton et on minimise l'ennui. On peut mesurer le relais soit en temps (+/- 2 Min), soit en distance (+/- 1 km). Dans un peloton de 8 personnes, une rotation aux 2 minutes signifie qu'un cycliste sera chef de file à toutes les 16 minutes. Il faut réaliser que tout le monde aime rouler en avant et donc **penser aux autres** en leur laissant leur tour. Certains croient montrer leur force en restant éternellement en avant. Ce n'est pas à conseiller. Les autres s'impatientent et voudront faire de même à leur tour.
- 4.4. Une autre raison pour des relais courts : **aller en arrière**. Profiter du temps nécessaire pour passer de la tête à la queue du peloton **pour se dégourdir** « le fond de culotte » en **pédalant debout** au besoin. Tout comme boire et manger, il ne faut pas attendre d'être en besoin. C'est une fois rendu à l'arrière, qu'il est temps de **boire, de manger, de se moucher et de s'étirer**. **Raison de plus pour faire des relais plus courts. Plus souvent on s'étire, se dégourdit et s'alimente, plus on sera frais et reposé.**
- 4.5. **Un peloton est aussi stable que le cycliste le moins stable du peloton**. Efforçons-nous d'être le plus stable possible afin de **contribuer à la cohésion du peloton**. En peloton, on doit donc avoir un **esprit d'équipe** et penser en fonction de nos coéquipier(e)s. Tomber dans la lune et ne penser qu'à soi attire les problèmes.

5. Les signaux

Il est de la responsabilité du chef de file de regarder en avant pour identifier les obstacles possibles pour le peloton. Ceci veut dire **regarder loin en avant**. Plus la vitesse du peloton est grande, plus le chef de file doit regarder loin devant. Lorsqu'il aperçoit un obstacle, un trou par exemple, assez d'avance, si la circulation automobile le permet, le plus simple est **d'amorcer une manœuvre d'évitement** de façon graduelle. Les autres **cyclistes ne sauront même pas qu'il y avait obstacle**. On signale un obstacle qui est à l'intérieur **d'un demi-bras**. Ceux plus loin importent peu si les cyclistes respectent le **principe de la chique de gomme**.

Les signes se font habituellement avec le bras gauche, sauf exceptions mentionnées ci-bas. Voici les signaux conventionnels :

- Le bras gauche levé avec la main vers le bas en formant un angle droit (90 degrés): arrêt. Il est bon aussi de crier « **arrêt !** » ou « **arrêt complet !** ».
- Le bras gauche levé avec la main vers le haut en formant un angle droit (90 degrés): **virage à droite**.
- Le bras gauche avec la main pointant vers la gauche: **virage à gauche**.

Obstacles : le chef de file doit signaler l'obstacle (trou, crevasse, poteau de piste cyclable, animal mort, etc.) **bien avant** qu'il n'arrive à sa hauteur, sinon, le prochain cycliste est déjà dedans sans avoir été averti ! Quand le chef de file indique un obstacle de la main ou de la voix, les **autres cyclistes doivent reprendre le signal et/ou le cri** afin que tous en soient avertis.

- Pointer vers le sol: il y a un obstacle qui arrive du même côté que le bras indique. Quand on n'a pas le temps d'indiquer de la main, on doit le **crier**, « **trou à droite** » ou « **trou à gauche** » par exemple, et non pas « **attention** », ce qui ne veut rien dire et énerve tout le peloton.
- Pointer vers le sol avec des mouvements des doigts: gravier. Encore ici, il n'est pas mauvais de crier « **gravier !** ».
- Pointer vers le sol avec un **mouvement circulaire**: une **bouche d'égout** du même côté que le bras qui l'indique.
- Le chef de file crie « **bosse** » lorsqu'il en voit une approcher.
- Quand un véhicule est stationné ou qu'un piéton se trouve sur le bord de la route, indiquer un **contournement du bras droit** en pointant de la main vers l'arrière et bougeant le bras de droite à gauche une fois.
- Le bras droit derrière le dos en imitant le mouvement d'un balancier indique **une voie ferrée**.

Sur une portion de route très abimée, le peloton réduit sa vitesse et chaque cycliste laisse plus d'espace avec le cycliste qui le devance afin de mieux voir les obstacles et les éviter. Dans certaines situations, il est plus sécuritaire de garder ses deux mains sur son guidon plutôt que de pointer un obstacle. De plus, retenons que si le cycliste devant a passé, nous devrions aussi passer.

6. Les différents types de rotation en peloton

- 6.1. La file indienne ou file simple
- 6.2. C'est la plus habituelle, c'est la **seule qui est permise au Québec**. Un peloton **ne doit pas dépasser 15 cyclistes** : c'est la loi ! Les Randonneurs limitent toutefois la taille d'un peloton à 8. Les cyclistes se suivent en file serrée et une rotation périodique du chef de file s'effectue.

7. Autres

- 7.1. **Besoin d'arrêter** : Il est important d'informer le peloton, en le disant à haute voix, lorsque vous avez besoin d'arrêter que ce soit pour enlever un vêtement, manger ou toute autre raison.
- 7.2. **Pont de bois** : Il est très important de descendre de vélo lorsqu'on a à traverser un pont de bois principalement si celui-ci est fait d'une série de planches installées à la verticale et comporte des espaces entre les planches dans lesquelles la roue avant du vélo pourrait rester coincée et faire chuter le cycliste.
- 7.3. **Chaussée mouillée** : Une chaussée mouillée est toujours plus glissante, et plus particulièrement les lignes peintes sur la route. Il est alors de mise de ralentir, principalement dans les courbes.
- 7.4. **Chaussée dangereuse** : Lorsque la chaussée est jugée dangereuse (plusieurs trous, sable, etc.), par le chef de peloton, il est très important, pour la sécurité de tous, de dissoudre le peloton jusqu'à ce que la chaussée soit plus sécuritaire.
- 7.5. **Crevaision** : on doit crier 'crevaision', ne pas freiner, cesser de pédaler, se tasser tranquillement vers la droite. Tout le peloton arrête et on s'entraide pour réparer la crevaision.

7.6. **Montée et descente** : Dans le but d'assurer une montée ou une descente sécuritaire et à la mesure de chacun, il est recommandé de :

- Adopter la formule " chacun pour soi ", c'est à dire chacun à son rythme
- Garder une distance minimale de trois vélos du cycliste qui nous précède
- Signifier un dépassement à gauche
- Lorsque complétée, s'assurer d'attendre les derniers membres du peloton en réduisant la vitesse ou arrêt selon la situation. Une pause peut être bienvenue si vous le jugez à propos. Courtoisie et respect sont de mise.
- Reprendre votre rang initial dans le peloton pour la poursuite de la randonnée.

Ceci ne s'applique pas au franchissement d'un viaduc, où chacun devrait garder sa position dans le peloton afin d'éviter les dépassements dans une situation de vulnérabilité où les automobilistes ne nous voient pas. À la limite, le peloton pourrait légèrement diminuer sa vitesse avant d'arriver au pied d'un viaduc pour garder le peloton le plus grouper possible et respecter les cyclistes un peu moins forts dans ces courtes montées.

8. Rouler en zone urbaine.

Puisque plusieurs des randonnées du Club débutent en ville ou en banlieue, voici quelques conseils qui s'appliquent plus particulièrement à la conduite en zone urbaine :

- **Ne roulez jamais à l'extrême droite de la chaussée**, conservez plutôt un espace suffisant pour avoir une marge de manœuvre lors d'un imprévu;
- **Gardez un espace suffisant avec les voitures garées** : attention à l'«emportillage» !
- **Laissez le champ libre aux véhicules déjà immobilisés à un carrefour** pour respecter les priorités. Ne les empêchez pas de repartir, en obstruant leur visibilité ou en les mettant mal à l'aise par votre proximité;
- **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.
- **Ne dépassez JAMAIS par la droite un véhicule en mouvement, même au ralenti** : restez derrière. On ne sait jamais s'il ne va pas soudainement tourner dans une entrée et ainsi vous coincer. De plus, dès qu'on a commencé à le doubler, impossible de voir son clignotant ce qui lui donnera bonne conscience quand il viendra vous voir à l'hôpital... Avec le virage à droite sur feu rouge (VDFR) c'est d'autant plus important.
- Si vous croyez qu'un cycliste de votre groupe a un comportement dangereux ou qu'il roule mal, il est de votre devoir de l'en informer de façon diplomatique : tout individu veut s'améliorer et il acceptera la critique si elle est bien présentée : soyez constructif dans votre façon de vous exprimer et ainsi tout le monde sera gagnant!
- Si vous dépassez un peloton plus lent, avertissez-les de votre présence afin de ne pas les surprendre. Saluez-les également : c'est plus sympa que des grimaces! Si vous descendez de votre vélo, dégagez la route : rien n'est plus gênant, voire 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.

Note concernant le VDFR

Au Québec le virage à droite sur feu rouge (VDFR) permet au conducteur d'effectuer un virage à droite au feu rouge après avoir fait un arrêt complet et avoir cédé le passage aux véhicules et cyclistes déjà engagés dans l'intersection.

Il faut donc anticiper quelques situations auxquelles un peloton doit s'ajuster. On sait déjà que les cyclistes ont le droit de circuler à droite de la route et qu'ils sont soumis aux mêmes règles que les automobilistes. On sait aussi qu'un principe fondamental pour la sécurité est de « voir et être vu ».

- **Situation feu vert** : vous roulez en tête de peloton à l'approche d'un croisement et vous avez le feu vert pour continuer; les autres véhicules sont donc à l'arrêt en attente de leur tour. Erreur, car en avant sur votre droite il y a un véhicule qui s'élanche pour faire un VDFR. Évidemment vous avez la priorité, mais il faudra pour cela que le conducteur vous voit venir et qu'il anticipe votre vitesse. Donc à vous de voir et de vous assurer d'être vu!
- **Situation feu rouge** : pour le conducteur, le danger lors du VDFR vient principalement de la gauche. C'est donc à gauche qu'il regardera tout en tournant à droite: il est impossible pour lui de voir le peloton qui est en train de se faufiler à sa droite. De là, le danger de se faire coincer entre le trottoir et le véhicule. Il ne faut donc jamais doubler par la droite le premier véhicule à l'arrêt au feu rouge. On ne peut pas être vu, donc on garde ses distances.

La loi, c'est la loi !

En tant que cyclistes, nous sommes des usagers de la route que nous devons partager avec d'autres utilisateurs tels les automobilistes et camionneurs, mais aussi les piétons et autres cyclistes. Par rapport aux automobilistes et camionneurs nous demeurons très vulnérables. Nous réclamons leur respect à l'égard de notre sécurité. Nous devons nous même appliquer ce que nous réclamons, c'est-à-dire respecter nos obligations, être courtois et éviter de se mettre dans des situations dangereuses afin de pouvoir continuer à pratiquer notre passion. À notre tour, nous devons respecter les autres usagers plus vulnérables que nous tels les piétons et les autres cyclistes.

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. Les conducteurs de véhicules automobiles ne sont pas tous désagréables, aussi nous pouvons tirer profit de la courtoisie des automobilistes qui sont aimables envers nous, en les saluant et en leur souriant. La réputation du Club (et des cyclistes en général) est intimement liée à la courtoisie envers les conducteurs automobiles et nous devons faire des efforts afin de préserver leurs bons sentiments à notre égard.

En tout temps, le respect du **Code de la sécurité routière** par le cycliste doit primer. Le club de vélo Les Randonneur du Haut-Richelieu n'est pas responsable des infractions que ses membres pourraient commettre.

OBLIGATIONS

Selon le Code de la sécurité routière, le cycliste doit, entre autres :

- Respecter les panneaux et les feux de circulation en tout temps, même lors d'un virage à droite au feu rouge :
 - Même si la voie est libre, le feu rouge et le panneau d'arrêt exigent une immobilisation complète. Il faut attendre que le feu passe au vert avant de repartir
- Céder le passage aux véhicules et autres cyclistes qui ont la priorité à une intersection. Céder le passage aux piétons qui s'engagent ou qui manifestent leur intention de s'engager dans une intersection

- Circuler aussi près que possible du côté droit de la chaussée. Le cycliste peut quitter sa position pour effectuer un virage à gauche ou en cas de nécessité
- Signaler ses intentions d'une façon continue et sur une distance suffisante pour être bien vu par les autres usagers
- Circuler à la file quand il roule en groupe :
 - 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
- Circuler en demeurant à califourchon et tenir le guidon
- Rouler dans le sens de la circulation – sauf si une signalisation autorise le contresens à vélo ou en cas de nécessité s'immobiliser, accorder la priorité aux piétons et circuler à une vitesse raisonnable et prudente lorsque le cycliste traverse à vélo sur un feu piéton
- Respecter la signalisation
- S'immobiliser à plus de 5 mètres d'un autobus ou minibus scolaire dont les feux rouges intermittents sont en marche ou qui fait usage du panneau d'arrêt

INTERDICTIONS

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

- Sur les autoroutes ou sur leurs voies d'accès
- En sens inverse de la circulation – sauf si la signalisation autorise le contresens à vélo ou en cas de nécessité
- Sur le trottoir – sauf en cas de nécessité ou si la signalisation l'y oblige ou le permet. Il devra alors circuler à basse vitesse et accorder la priorité de passage aux piétons
- 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 à ce 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
- Entre 2 rangées de véhicules en mouvement, à moins que les véhicules se trouvant dans la rangée à la droite du cycliste circulent sur une voie réservée à l'exécution d'un virage à droite
- avec un vélo ayant un système de freinage défectueux

Il est également interdit :

- De transporter un passager, sauf si un siège est prévu à cet effet
- 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

INFRACTIONS : AMENDES

Exemples d'infractions	Pénalités
Omettre de s'immobiliser à un feu rouge ou à un arrêt obligatoire	80 \$ à 100 \$
Effectuer un virage à droite au feu rouge alors que la signalisation l'interdit	80 \$ à 100 \$
Omettre de céder le passage aux usagers qui ont la priorité à l'intersection	80 \$ à 100 \$
Circuler avec un ou des écouteurs	80 \$ à 100 \$
Circuler en manipulant un appareil électronique portatif, qu'il soit ou non tenu en main, sauf s'il affiche des informations utiles à la conduite, auquel cas il doit être installé sur un support fixe	80 \$ à 100 \$
Omettre de signaler ses intentions	80 \$ à 100 \$
Transporter un passager sur un vélo non adapté à cette fin	80 \$ à 100 \$

OÙ PEUT-ON FAIRE DU VÉLO?

On peut faire du vélo sur toutes les voies publiques, sauf sur les autoroutes et leurs voies d'accès. Pour accroître votre sécurité, vous disposez également de 4 types de voies cyclables :

- Les accotements asphaltés
- Les bandes cyclables
- Les chaussées désignées
- Les pistes cyclables