

Club cycliste Les Vélomanes de Sainte-Julie Inc.
C.P. 99, Sainte-Julie (QC) J3E 1X5

L'étiquette du cyclo-sportif

Texte préparé par Pierre Lesage et Jean-Pierre Dugas à l'attention des membres du Club

Objectif

Le présent texte vise à rappeler pour certains et à indiquer pour d'autres les comportements à suivre lors des activités cyclistes du Club. Nous connaissons tous les bénéfices que l'on exploite lorsque nous nous regroupons en peloton de 10 à 15 cyclistes. Les formations en peloton permettent d'optimiser l'effort de chacun, comme le démontre le texte " Sillonage cyclo-sportif " préparé par M. Jacques Martel. Le présent texte n'a pas pour objectif de reprendre ces notions, expliquées on ne peut plus clairement dans celui de M. Martel. Le présent texte propose plutôt un " code de conduite " pour les cyclistes qui participent à nos activités. Nous pensons que l'observation de ce code permettra à tous de jouir et profiter largement de leur randonnée. Ce " code de conduite ", que nous définirons comme " l'étiquette du cyclo-sportif ", comporte deux volets, l'un rattaché à la sécurité même du peloton et l'autre, rattaché à une certaine forme d'étiquette que la direction entend promouvoir. Les règles énoncées dans la première partie concernent proprement les comportements à respecter pour votre sécurité et celle de vos camarades de peloton tandis que les règles " d'éthique " se retrouvent dans la seconde partie et visent à promouvoir des comportements favorisant l'esprit de camaraderie, la cohésion des groupes et l'entraide.

Notons que les directives attachées à ce " code de conduite " sont simples et connues pour la plupart d'entre-nous. Elles ne figurent toutefois dans aucune documentation du club ou partiellement. Ce texte a pour objectif de rectifier cette situation en les présentant dans un texte accessible et présenté à l'ensemble des membres du Club.

Notons également que ce texte n'est pas représentatif des comportements que l'on rencontre dans les activités de compétition. Notre club n'aspire aucunement à la prétention d'organiser et de participer à des activités de compétition. Sa vocation est, pour le moment, celle d'être un club " récréatif " et " cyclo-sportif ", comme l'indique les divers textes de présentation que l'on retrouve sur le site Internet et dans diverses autres publications.

Bonne lecture.

En matière de sécurité dans un peloton cycliste

Rouler en peloton, tel que nous le pratiquons, implique le respect de règles élémentaires de sécurité. Quelques-unes sont énoncées dans le texte de M. Martel sur le sillonage cyclo-sportif. Retenons ici celles qui concernent essentiellement la sécurité en peloton.

Évaluer ses capacités en tant que cycliste

Une des premières règles à respecter est celle de d'évaluer ses capacités. Lors des rencontres hebdomadaires du Club, divers groupes se forment selon la vitesse de croisière qu'ils entendent maintenir pendant le parcours. Les plus rapides pourront établir une vitesse de 35 km/h et plus alors que d'autres se sentiront à l'aise dans un groupe dont la vitesse de croisière sera aux alentours de 23 - 25 km/h. Il vous revient de vous évaluer et si vous êtes incertain de vos capacités, optez pour un groupe moins fort, quitte à rétablir cette évaluation lors de prochaines sorties.

Disposer d'un vélo en bon état et bien ajusté

Un vélo en mauvais état constitue un risque non seulement pour celui qui l'utilise mais également pour ses compagnons de route. Le bon fonctionnement des freins est la première chose à vérifier. Les pneus doivent également faire l'objet d'une attention toute spéciale, particulièrement en ce qui a trait à leur usure en début d'année. L'entretien du vélo doit se faire régulièrement et les bénéfices de cet entretien sont manifestes à chaque sortie que vous effectuerez.

Votre vélo doit être convenablement ajusté. Un vélo ajusté à son gabarit est un vélo confortable et permet d'éviter la fatigue et surtout les blessures. Comme c'est souvent l'inattention associée à la fatigue qui est la cause d'accident en peloton, cet aspect ne doit pas être négligé. Certains membres ont une bonne expérience sur ces ajustements et il ne faut pas hésiter à leur demander conseil si vous vous sentez inconfortable sur votre vélo. Vous pouvez également demander à des boutiques qui disposent d'instruments spéciaux pour faire ces ajustements.

Rouler " droit " et rouler " fluide "

Les néophytes du club sont souvent interpellés par les directives d'un autre cycliste, " on roule droit !" et peut se demander ce que cela signifie et pourquoi c'est important. Idéalement, la ligne de direction d'un vélo, surtout en peloton, doit être en ligne droite. Idéalement, aucun geste brusque faisant dévier le vélo de cette trajectoire ne devrait se manifester.

On comprendra que certains de ces gestes sont parfois inévitables en raison de l'état des routes notamment, mais comme nous le verrons au prochain titre, même les trous dans la route ne devraient causer la confusion au point de produire de brusques déviations dans la trajectoire du vélo.

Pourquoi alors certains cyclistes éprouvent tellement de difficultés à maintenir cette trajectoire idéale. C'est une question qui amène bien des réponses, réponses qui tiennent tant du positionnement du cycliste et de l'ajustement du vélo que de la façon de pédaler. Si le vélo est mal ajusté au gabarit du cycliste, ses mouvements deviendront saccadés et, par le fait même, sa trajectoire ne pourra être constante. Par ailleurs, on remarquera qu'un cycliste qui sollicite une mauvaise cadence éprouvera des difficultés à " rouler droit ". Idéalement, sur le plat, cette cadence sera de 80 à 90 tours de manivelle (tour de pédales) et plus à la minute. On remarque souvent que les cyclistes qui utilisent un gros développement pédalent deux ou trois tours, puis cessent le mouvement. C'est un geste à proscrire car le mouvement du vélo devient saccadé, tant latéralement que de face, occasionnant par le fait même, des perturbations dans le peloton.

Annoncer les dangers sur la route

C'est un lieu commun de parler de la piètre qualité des routes au Québec. En certains endroits, elles sont carrément impraticables pour le cyclisme. Signaler les trous, les imperfections de la route et débris sur la route est essentiel pour votre sécurité et celle des autres cyclistes de votre groupe. Cette tâche revient normalement aux personnes qui occupent la tête du peloton. On les pointe avant d'y arriver et les personnes qui nous suivent le font également. Il faut également signaler les amas de sable ou de roches qu'on retrouve souvent dans les virages, les autres cyclistes moins rapides, les piétons sur la chaussée, les voitures stationnées, etc.

Autres dangers à signaler : les passages à niveau, les ponts en bois, les animaux (surtout les chiens) laissés sans laisse.

Prendre et annoncer le relais

Cette action est largement décrite dans le texte de M. Martel. Voici quelques conseils supplémentaires, question de rendre plus sécuritaire cette opération. Lorsque les conditions le permettent, nous avons l'habitude de rouler en double ligne et les relais se font vers l'extérieur.

Dans ces conditions, si vous êtes en tête de peloton avec un autre cycliste, la première chose à faire est d'indiquer à votre partenaire de tête, votre intention de laisser la tête de peloton aux cyclistes qui vous suivent. Vient ensuite celle d'indiquer cette intention aux cyclistes derrière vous. Vous allez par la suite décaler votre vélo vers l'extérieur de la ligne tout lui donnant une accélération suffisante pour distancer d'au moins une longueur de vélo celui qui vous précède. Laissez vous " glisser " par la suite vers la fin du peloton.

Autres remarques concernant le relais, il faut s'assurer qu'il se fasse dans les meilleures conditions, sur une route offrant pas ou peu de trous, sans circulation de véhicule moteur et surtout pas dans un virage.

Par ailleurs, si vous êtes celui qui sera le prochain à prendre la tête du peloton, il faut éviter à tout prix de faire une accélération. Si votre groupe roule à 30 km/h, respectez cette vitesse et ne l'ajustez pas à celle du cycliste de tête qui veut laisser sa place. Ce dernier devrait vous avoir annoncé ses intentions et l'accélération qu'il manifeste n'a pour objectif que celle de vous laisser le tracé libre.

Être à l'écoute de son corps et savoir évaluer ses capacités

La fatigue est l'ennemie du cycliste, tant pour son " égo " que pour sa sécurité. Alors que les incidences sont difficilement quantifiables pour le premier aspect, c'est un élément " variable " d'une personne à l'autre, la sécurité quant à elle est un aspect qui est tout aussi important pour le cycliste que pour ses compagnons de route. La fatigue entraîne une baisse de concentration. Le cycliste fatigué aura probablement tendance à oublier de signaler les obstacles et à ajuster sa vitesse en fonction des autres. De plus, il éprouvera de la difficulté à suivre une bonne trajectoire. La " fluidité " de ses actions en sera également affectée.

Respecter le code de sécurité routière

Il est impératif de respecter les règles du Code de sécurité routière qui concerne notamment, la signalisation routière.

Le Code oblige les cyclistes à former des regroupements d'au plus 15 cyclistes et à rouler en file indienne sur le côté de la route. Il est d'autant important de respecter cette règle alors que nous empruntons des routes achalandées.

S'hydrater et se nourrir convenablement

Laissons Mme Pierrette Bergeron, nutritionniste, le soin de nous expliquer l'importance de l'hydratation lors de l'activité physique.

Voir texte : <http://www.amsfski.com/nutrition/nut17.htm>

La question du casque protecteur

Il y a quatre ans, lors de la réunion annuelle de membres du Club, un débat avait été engagé sur cette question. Nous avons adopté une solution mitoyenne, voire " à la Salomon ", en proposant une forte recommandation du port du casque et en adoptant la formule usuelle de désistement de responsabilité du Club. Dorénavant, le Club vous demandera de porter le casque protecteur lors des sorties qu'il organise.

B. En matière de comportement dans un peloton cycliste

Pour le bon fonctionnement de nos activités, il est impératif de suivre certaines règles de nature " éthique ", visant en priorité non pas la sécurité des cyclistes, mais la cohésion et la bonne entente entre nous. Les meilleures solutions ne peuvent s'appuyer que sur le respect de règles établies, sans quoi la cohésion se désagrège. Voici quelques règles.

Le respect des consignes de l'encadreur ou capitaine du groupe

L'encadreur d'un groupe est un cycliste expérimenté du club qui a une bonne connaissance du

circuit. Il doit s'assurer de la cohésion dans le groupe, régir la vitesse de croisière et s'assurer que tous respectent les règles et comportements relatifs à la sécurité. Il va de soi que cet encadrement ne peut se faire sans la collaboration de tous. Par exemple, si l'encadreur est en avant du peloton, il ne peut vérifier si une personne éprouve des difficultés. Le bon sens impose que ces tâches reviennent, non seulement à l'encadreur mais également à l'ensemble du groupe.

Le respect de la vitesse de croisière du groupe

La vitesse de croisière est établie au départ. C'est au cycliste d'établir celle qui lui conviendra. Avec l'expérience, il reconnaîtra les autres cyclistes avec lesquels il a l'habitude de rouler. Rien toutefois n'est plus frustrant de rejoindre un groupe où une vitesse de croisière est annoncée mais non respectée. Il revient alors à l'encadreur de rectifier la situation. Notez toutefois que des circonstances favorisent une augmentation de la vitesse, vents favorables, terrain montagneux ou vallonné ou encore, un sprint annoncé. Dans ces circonstances, si vous éprouvez des difficultés à suivre le rythme, parlez-en à l'encadreur. Ce dernier pourra, selon les circonstances, demander de ralentir la cadence pour que vous puissiez prendre un répit. Toutefois, si vous ne parvenez pas à suivre la cadence indiquée lors du départ, il ne faut pas s'en offusquer et il est peut-être préférable d'attendre l'autre groupe. Il est possible que vous soyez dans un " jour sans " comme on dit dans le peloton professionnel ou encore que vous ayez surévalué vos capacités. En ce cas, un peu d'entraînement pourrait vous permettre d'atteindre le niveau estimé.

L'une des difficultés qu'on rencontre, c'est le phénomène de fusion entre deux groupes dont la vitesse de croisière est différente. En ce cas, il revient à chacun d'entre-nous de respecter la consigne de départ en limitant notre vitesse à celle indiquée au départ. Rien de plus frustrant de voir les groupes se scinder lors de ces rencontres. Si tout le monde respecte la consigne, les membres du groupe moins rapide laissent aller ceux du groupe plus rapide. Si par ailleurs un cycliste décide de se joindre aux plus rapides, il devrait en aviser les membres et l'encadreur de son groupe, question d'éviter la confusion.

Attendre et porter assistance à un cycliste ayant une défaillance physique ou matérielle

Les défaillances physiques d'un cycliste sont souvent le résultat d'une sous alimentation ou d'une légère déshydratation. Sitôt la situation rétablie, cette personne est en mesure de suivre le groupe. Peu importe les raisons de cette défaillances physique, il est impératif pour le groupe de vérifier l'état physique de la personne. L'encadreur est en légitimité de demander au groupe de ralentir pour attendre cette personne et il en va de même pour tous les participants.

Une anecdote, lors de la réunion annuelle des clubs cyclistes de 1999 que nous avons organisée conjointement avec le Club de St-Hyacinthe, l'un des participants avait éprouvé un malaise alors qu'il n'était qu'à un ou deux kilomètres de l'arrivée. Les participants de son groupe lui sont venu en aide. Cette personne ignorait jusqu'alors qu'elle était diabétique et c'est grâce aux services ambulanciers contactés par un cycliste que cet incident ne fut davantage grave. Une attitude autre où on aurait laissé cette personne seule, (on aurait pu penser qu'il termine les 2 km par lui-même) aurait probablement eu des résultats autres.

En cas de défaillances légères comme une perte d'énergie ou autrement, il revient donc aux cyclistes du groupe, en ralentissant la cadence, de s'assurer auprès du cycliste qu'il puisse suivre le groupe et s'assurer de sa condition physique. Cette personne pourra également choisir de se rallier à un groupe moins rapide (normalement celui qui suit).

Quant aux défaillances matérielles, elles se concrétisent plus souvent qu'autrement par des crevaisons. Peu importe la nature de la défaillance matérielle, l'étiquette veut que l'on attende et que l'on prête assistance à cette personne.

Se regrouper le plus rapidement possible si le peloton s'étire trop (lors de virage ou de montée ou

encore après un arrêt obligatoire de signalisation)

Le " phénomène de l'accordéon ", qui se manifeste par l'étirement du peloton lors de virage ou après un arrêt obligation est connu de tous. Le simple fait de ralentir un peu la cadence après un arrêt ou un virage limitera ou empêchera l'étirement du groupe.

Il en va de même lors des montées, d'autant que ces montées se rencontrent sur des circuits à l'extérieur de Sainte-Julie. Par nature, ces circuits sont moins connus des participants et attendre ses compagnons de route à un point déterminé d'avance par l'encadreur ou des personnes qui connaissent le circuit devrait être un comportement à adopter.

Prodiguer des conseils pour rectifier le comportement, la position ou les actions d'un cycliste
Bon nombre de membres ont une expérience de plusieurs années et ils peuvent être en mesure de vous prodiguer des conseils sur votre positionnement sur votre vélo, sur les ajustements à y apporter et sur votre façon de rouler. Ne soyez pas offusquer de voir un membre vous en parler, c'est pour votre bien et votre confort.

S'assurer que les cyclistes de votre peloton savent que le départ après la pause est donnée.

Il arrive que des cyclistes se retrouvent seul après une pause car le départ a été donné alors qu'ils étaient à l'intérieur. L'encadreur du groupe doit indiquer le temps que prendra la pause et tous devront s'assurer au départ de la pause qu'il n'y a pas un cycliste à l'intérieur ou qu'il y ait un vélo laissé libre, sauf s'il s'agit d'un tricycle.....

Laisser aux muscles le temps de se réchauffer.

Éviter les départs canons. Laisser le temps au corps de s'acclimater par une période adéquate de réchauffement. Idéalement, une cadence de 90 tours et plus de manivelle par minutes pendant 5 à 10 minutes est suffisante pour cette période de réchauffement.