

Chaque cycliste est individuellement responsable du respect du code de la sécurité routière.

1. AUX INTERSECTIONS

- 1.1. **Pied à terre** au feu rouge en avisant à l'avance (\pm 100 m de l'intersection) par le **bras gauche en position verticale vers le haut**. Pied à terre jusqu'à ce que le feu devienne vert même si aucun véhicule n'est présent.
- 1.2. Lors d'un feu vert, le premier cycliste doit juger si tout le peloton pourra passer sur le feu vert. Sinon, on regroupe le peloton et on attend le prochain feu vert.
- 1.3. Arrêts toutes directions : **si un véhicule est déjà arrêté** ou si le premier cycliste anticipe que **le véhicule arrivera à l'intersection avant le peloton**, faire un arrêt complet avec pied à terre pour le respect des usagers de la route.
- 1.4. Au passage piétonnier (large bande blanche ou jaune transversale à la route), le piéton a priorité.
- 1.5. Autres arrêts : le premier cycliste fait ralentir à l'avance le peloton à moins de 10 km/h (**main gauche vers le bas**), pour imposer le pied à terre s'il juge nécessaire. Il s'assure que la voie est libre pour que tous les cyclistes puissent passer de façon sécuritaire. Dans le doute, il fait arrêter le peloton pour le regrouper et attendre la voie libre.
- 1.6. Par ce geste, main gauche vers le bas, les cyclistes se préparent à détacher le soulier de la pédale touchant au sol le premier, au cas où il y aurait une demande de pied à terre.
- 1.7. Dans une zone urbaine, dans l'attente d'un feu vert, le groupe **prend l'espace d'une auto**. Durant l'attente, le capitaine **signale son intention à l'auto** qui le succède quant à la direction que le peloton prendra lorsque le feu tombera au vert.
- 1.8. Il est **interdit au peloton de se faufiler entre deux véhicules** pour parvenir à l'intersection plus rapidement que les autos. Le peloton doit suivre le flux de circulation et attendre son tour.
- 1.9. En anticipant l'arrêt à venir, pensez à changer de vitesse pour mieux repartir après l'intersection.
- 1.10. Lors du départ, après l'intersection, le meneur donne la chance au peloton de se regrouper par une accélération lente. Une fois le peloton formé, le cycliste de fin de peloton confirme en disant « **contact** ».
- 1.11. Dans un carrefour giratoire, il est important que le peloton reste groupé afin d'éviter qu'une auto s'insère dans le peloton.
- 1.12. Lorsque la tête du peloton annonce un virage du côté gauche, il est important de traverser à l'intersection seulement (ne pas longer la voie de gauche en sens inverse). De plus, il doit avoir l'autorisation du dernier du peloton pour confirmer qu'il n'y a pas d'auto qui pourrait tenter de vouloir dépasser. Si tel est le cas, il annonce « **auto** »; cela signifie que le peloton doit rester du côté droit de la chaussée jusqu'à ce que l'auto effectue le dépassement. Si le véhicule décide d'attendre à l'arrière du peloton, le cycliste de fin avisera la tête d'effectuer le virage et prend soin de **remercier l'automobiliste**.

- 1.13. Le capitaine de route annonce à l'avance (**± 100 m**) le prochain virage. Le message se passe d'un cycliste à l'autre jusqu'à la tête. Le meneur confirme à l'avance qu'il a compris la consigne en levant le pouce de la main gauche. Dès qu'il arrive près de l'intersection, il fait le signe approprié (main gauche ou droite selon le sens du virage). Le dernier du peloton fait de même pour en aviser l'utilisateur de la route qui suit le peloton.
- 1.14. Si le peloton continue tout droit à l'intersection, aucune directive n'est donnée par le capitaine.

2. SUR LA ROUTE

- 2.1. Bien s'hydrater et s'alimenter avant et pendant la sortie afin d'éviter la fatigue due à une baisse d'énergie.
- 2.2. Assurez-vous d'être dans un groupe à votre niveau.
- 2.3. Limiter les groupes à 7 ou 8 cyclistes, au besoin diviser le groupe en deux et les deux groupes doivent se suivre à plus de 50 m de distance et respecter la même vitesse.
- 2.4. Ajuster sa manière de rouler si les conditions climatiques sont moins favorables ou se détériorent.
- 2.5. Anticiper les situations à risque en étant vigilant à l'environnement autour de soi.
- 2.6. Un cycliste qui arrête de pédaler peut signifier la présence d'un obstacle; le contraire rassure. Éviter les manœuvres brusques.
- 2.7. Maintenir une cadence de pédalier de **70-90 tpm** durant tout le parcours. Si la cadence de votre pédalier est trop lente, changez de rapport de vitesse.
- 2.8. Changer de pignons dans une montée et descente afin de maintenir la même cadence. Reprendre la vitesse de croisière lorsque vous êtes de retour sur le plat de la route.
- 2.9. Indiquer par +1, +2, -1, -2, etc. au groupe si vous voulez changer la vitesse du peloton. Le capitaine a l'obligation de ramener à la vitesse de croisière le groupe lorsque la route est de niveau et sans vent.
- 2.10. L'objectif est que le peloton reste groupé pour permettre un repos en arrière et que chacun tire profit du travail à faire par le meneur de tête.
- 2.11. N'indiquer les obstacles que **lorsqu'ils sont apparents et à risque** tels que nid de poule, balise, dos d'âne, fissure, grille de drain profonde, auto au bord de la route, gravier, voie ferrée, etc. Si le peloton est impossible en raison de l'état de la route, le capitaine avise à l'avance en disant « **chacun pour soi** » et demande une **diminution de vitesse** du peloton.
- 2.12. Pour éviter une manœuvre dangereuse, lorsqu'un cycliste quitte involontairement la chaussée, il ne doit pas tenter de reprendre immédiatement sa place dans le peloton. Le cycliste doit ralentir, se laisser dépasser et réintégrer la chaussée seulement lorsqu'il est certain de pouvoir le faire sans risque (pas d'écart de hauteur entre l'accotement et la chaussée). Le peloton doit ralentir pour attendre ce cycliste.
- 2.13. Lorsque le peloton est en file, il n'est pas tenu d'aviser qu'une auto s'approche de l'arrière à moins qu'il soit à faire un relais. Dans ce cas, le premier qui observe l'auto l'annonce en disant « **auto** ».
- 2.14. Lorsqu'un peloton est pour dépasser un autre peloton, ce dernier annonce sa présence en disant « **à votre gauche** » pour éviter que le peloton de devant soit surpris.
- 2.15. Pour le cycliste qui n'a pas de miroir au guidon gauche (fortement suggéré), on recommande qu'il se tourne la tête occasionnellement pour valider que le groupe est bien là. S'il y a un espace de plus de 2 mètres, il est important d'aviser le peloton en signalant « **-1 ou -2** » pour permettre au groupe de se resserrer. Dès que le groupe arrière rejoint le peloton de tête, il avise en disant « **Contact** ».

- 2.16. Dans le cas peu probable de la présence d'un chien sans sa laisse qui soit attiré par le peloton, au moindre signe, le peloton ralentit, sinon s'arrête, et se sert de son vélo, gourde d'eau ou sifflet ultra-son comme bouclier, le cas échéant.
- 2.17. Avertir le groupe : lors d'une crevaison, d'un bris mécanique, lorsqu'un cycliste a été largué ou lors d'un danger imprévu. À ce moment, le groupe se **retire de la voie de circulation**.
- 2.18. Privilégier une bonne communication entre les membres afin de bien transmettre les consignes et signaler les dangers

3. LORS D'UN RELAIS

- 3.1. Le capitaine informe les membres de son groupe, lorsque ceux-ci se trouvent à la tête du peloton, de la distance à parcourir entre chaque relais. Règle générale, selon la vitesse de croisière de chaque groupe, il peut varier entre **250 m « la roue » et 1 km**.
- 3.2. Ne pas effectuer de relais dans une courbe, un vallon ou avant un feu de circulation. Attendre que la route soit droite ou que la circulation soit dégagée.
- 3.3. Un changement de la tête du peloton est signifié par la **levée du coude gauche en pointant vers l'extérieur durant 2 secondes** tout en conservant sa main sur le guidon. Ce dernier conserve le corridor de droite, rétrograde de vitesse pour ralentir pendant que les autres le dépassent à sa gauche.
- 3.4. Lorsque le cycliste en position #2 voit ce signe, il libère l'accotement et du même coup avise le suivant par la main droite vers l'arrière pour amorcer le dépassement en conservant la même vitesse de croisière. Le cycliste #3 fait de même et ainsi de suite.
- 3.5. Lorsque le cycliste en relais arrive en position **2 heures par rapport** au dernier du peloton, ce dernier avise par le mot « **dernier** » pour l'aviser à l'avance afin qu'il reprenne la vitesse de croisière du groupe.
- 3.6. Si durant un relais, une auto arrive de l'arrière en direction du peloton, le cycliste le voyant le premier annonce au groupe « **Auto** » et le peloton s'étire un peu pour faire place aux cyclistes du corridor de gauche à reprendre sa position vers l'accotement. Une fois l'auto passée, le peloton complète son relais.
- 3.7. Si durant une sortie vous vous sentez moins en forme, lorsque viendra votre tour d'être meneur, vous n'êtes pas obligé de respecter la distance à parcourir à la tête du peloton. Faites un signe du coude pour demander un relais immédiat.
- 3.8. Profiter de la position arrière du peloton pour s'hydrater ou s'alimenter.
- 3.9. Dans le cas où votre odomètre est non fonctionnel ou absent, demander un relais immédiatement pour éviter un changement de vitesse du peloton.