

# Le Club Cycliste Les Bicycologues

Club de sorties cyclosporatives

<http://lesbicycologues.org>

## TECHNIQUES DE RELAIS

### 1- Introduction

Le cycliste en tête de peloton a nécessairement un effort plus grand à faire que ceux derrière lui sécuritaires et efficaces. Normalement, chaque cycliste d'un groupe devrait occuper cette position à tour de rôle. Lorsqu'un cycliste laisse sa place en tête de peloton et qu'il rétrograde vers l'arrière du peloton, on dit qu'il exécute un relais. Nous verrons à la section suivante qu'il y a trois façons différentes de former un peloton (file indienne, lignes parallèles ou en éventail) mais dans tous les cas les relais se font approximativement de la même façon. Cette section vous explique comment il faut procéder pour faire des relais.

### 2- Prendre un relais

Lorsque vous prenez le relais, c'est-à-dire lorsque celui qui est devant vous se tasse pour vous laisser prendre la tête du peloton, il y a de fortes chances, surtout si vous n'avez pas beaucoup d'expérience, que vous soyez porté à accélérer de quelques km/h, surtout s'il n'y a pas de vent de face. Cela aura pour conséquence que le peloton jouera de l'accordéon, le peloton s'étirant alors et les derniers à la queue ayant à produire une accélération plusieurs fois plus grande que la vôtre.

Vous risquez alors de produire un largage involontaire d'une partie du groupe. Pour éviter d'avoir ce comportement vous pouvez, lorsque vous êtes en deuxième place dans la file, vérifier sur votre cyclomètre la vitesse à laquelle vous roulez au moment où le cycliste en tête vous passe le relais.

Lorsque vous prenez le relais, **gardez votre vitesse constante** (ce n'est pas vous qui devez accélérer, mais celui qui vous passe le relais qui doit ralentir) tout en évaluant le niveau d'effort physique nécessaire pour la maintenir. Si, par la suite, il y a une montée ou une descente, c'est en principe le niveau d'effort physique qu'il vous faut essayer de maintenir approximativement constant.

### 3- Donner un relais

Règles de base :

- ♦ Assurez-vous qu'il n'y a pas de véhicule qui s'apprête à croiser le peloton par l'avant ou par l'arrière.
- ♦ Évitez de passer le relais dans une courbe ou dans une côte.
- ♦ N'attendez pas d'être épuisé pour céder votre place.
- ♦ Si la voie est libre, indiquez clairement votre intention (de la voix ou par un geste) de passer le relais à celui qui vous suit.
- ♦ Écartez-vous très doucement (environ un guidon et demi) de votre ligne de roulement.
- ♦ Réduisez votre vitesse de 2 ou 3 km/h pour permettre au peloton de vous dépasser.
- ♦ Rétrogradez vers l'arrière du peloton en frôlant les équipiers.

Pour faire votre relais, choisissez sur la route un endroit où il n'y a pas de manœuvre particulière à

# Le Club Cycliste Les Bicycologues

Club de sorties cyclosporatives

<http://lesbicycologues.org>

exécuter (une courbe, une côte, une intersection, un arrêt, une lumière ou une chaussée particulièrement en mauvais état). Avant de faire un relais, il est prudent de jeter un coup d'œil en arrière, du côté où vous avez l'intention de vous déplacer afin de vous assurer qu'il n'y a pas un cycliste ou une auto qui limiterait votre champ d'action. Vous pouvez ensuite dire "**Relais**" à celui qui vous suit ou l'annoncer d'un geste clair de la main, vous écarter doucement de votre ligne de roulement et finalement ralentir légèrement de façon à rétrograder le peloton.

Lorsqu'il y a peu de vent ou lorsqu'il est de face, il est préférable de se déplacer vers le centre de la route. Il peut toutefois en être autrement lorsque le vent est de côté (de droite ou de gauche). Nous discuterons de ce cas particulier plus loin dans la partie qui montre comment rouler en éventail.

Il est important de ne pas quitter brusquement sa ligne de roulement. Certains utilisent cette façon de faire afin d'indiquer clairement qu'ils laissent la tête du peloton. Vous risquez de surprendre les troisième et quatrième cyclistes de la file qui ne vous avaient pas initialement dans leur champ de vision. En vous voyant vous déplacer de façon brusque, ces cyclistes peuvent avoir l'impression qu'un obstacle majeur se trouve devant eux, ce qui peut provoquer un ralentissement soudain de tout le peloton. Pendant que vous descendez vers l'arrière du peloton, vous devez rester relativement serré sur lui, i.e. ne pas se déporter trop vers le centre de la route. Votre propre sillon sert alors à tour de rôle à tous les cyclistes du groupe et dès le début de la descente, vis-à-vis le 2e ou 3e cycliste, vous commencez vous aussi à utiliser la partie latérale de leur sillon.

#### 4- Refus de prendre un relais

Quoi faire si vous ne voulez pas faire les relais ?

- ♦ Si vous êtes le dernier du peloton, vous devez rester derrière le groupe afin de ne pas monter dans la file jusqu'à sa tête.
- ♦ Si vous n'êtes pas à la queue du peloton, il est préférable de vous rendre à la tête de la file et de faire un relais très court de 10 sec. et de donner ensuite le relais.

Si vous trouvez que le groupe roule trop vite pour vous, vous devez éviter de prendre les relais. Pour ne pas avoir à faire de relais, il ne faut pas que vous montiez vers l'avant de la ligne. Il vous faut donc rester derrière le groupe. Vous devez faire savoir clairement à tout le groupe que vous ne prendrez pas de relais. De plus, lorsque celui qui vient de faire le relais descend vers l'arrière du groupe, vous devez laisser devant vous un trou afin qu'il puisse s'insérer dans la ligne. Il est possible, s'il ne connaît pas vos intentions, que vous ayez besoin de lui dire de se placer devant vous. Évitez de vous rendre jusqu'en deuxième position de la file et de refuser de faire le relais en demandant à celui qui vous suit de le prendre à votre place. Cette façon de faire crée une confusion dans le groupe et brise inévitablement le rythme. Dans cette situation, faites plutôt un relais très court de 10 secondes et restez ensuite à la fin de la file.

Il est toujours plus prudent que le dernier du peloton avise celui qui vient de donner le relais et qui se dirige vers l'arrière du peloton qu'il est alors le dernier.

# Le Club Cycliste Les Bicycologues

Club de sorties cyclosporatives

<http://lesbicycologues.org>

## 5- Rouler en tête du peloton

Rouler à la tête d'un peloton est malgré les apparences est beaucoup plus exigeant que de rouler seul. Il faut être concentré, prévenant et le plus stable possible.

En tête de peloton, vous devez :

- ♦ Maintenir une vitesse la plus régulière possible.
- ♦ Indiquer clairement les virages et les arrêts.
- ♦ Indiquer, en pointant du doigt, les trous et les crevasses dangereuses.
- ♦ Devant un obstacle (piéton, voiture stationnée, etc.) indiquer d'un mouvement de la main qu'il faut s'éloigner du bord de la route.
- ♦ Ne jamais changer de ligne brusquement lorsqu'il y a un obstacle sur la route.
- ♦ Surveiller les chiens qui pourraient avoir la tentation de venir jouer aux quilles avec le peloton.

## 6- Augmenter la vitesse du peloton

Pour augmenter la vitesse du peloton, vous devez :

- ♦ Vous assurer que l'ensemble des cyclistes du peloton est capable d'absorber ce gain de vitesse et que chacun est confortable avec le nouveau rythme.
- ♦ Augmenter la vitesse très graduellement, un km/h à la fois.
- ♦ Ne jamais le faire juste après avoir pris le relais. Il faut savoir faire corps avec le reste du groupe. À quoi bon augmenter la vitesse et finalement se retrouver seul ou à deux trois en avant du peloton et qu'une partie du peloton a été larguée? Rappelez-vous qu'une sortie cyclosporitive n'est pas une course.
- ♦ Si après avoir augmenté la vitesse durant votre relais, vous réalisez que le peloton revient à la vitesse qu'il avait avant, c'est probablement parce qu'il ne veut pas rouler plus vite.

# Le Club Cycliste Les Bicycologues

Club de sorties cyclosporatives

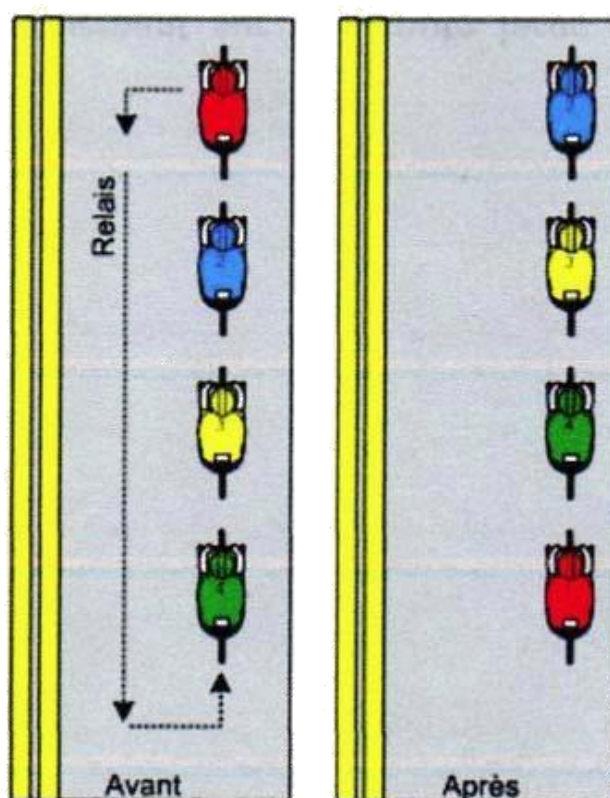
<http://lesbicycologues.org>

## TECHNIQUES DE RELAIS

**AVIS IMPORTANT:** les manœuvres de relais exposées ci-après, à l'exception de la formation en file indienne, ne sont pas conformes au Code de la sécurité routière tel qu'en vigueur actuellement au Québec. Aucune de celles-ci ne doit être engagée en aucun cas sur des pistes cyclables. Sur les routes, que ce soit en milieu urbain ou rural, elles ne doivent être exécutées que si le circuit est sécurisé ou fermé ou encore que si le peloton est encadré par un service d'ordre reconnu par les autorités policières. Il ne faut jamais oublier qu'en tout temps, il importe de se conformer au Code de la sécurité routière.

### 7- Formation en file indienne

La formation en file indienne est celle qu'on doit utiliser lorsqu'il y a trop de trafic pour pouvoir circuler à deux cyclistes de large. Cette formation est la plus simple des trois formations possibles et a l'avantage de n'utiliser qu'une bande étroite du bord de la route (un cycliste de large en formation de ligne et deux de large durant les relais) Elle a l'inconvénient de produire des files très longues, lorsque le nombre de cyclistes est élevé (plus d'une dizaine). De plus, l'effet de sillonnage est plus faible dans cette formation que dans la formation à deux lignes parallèles. Ne pas oublier qu'en vertu du Code de la route, un maximum de 15 cyclistes peut rouler ensemble en file indienne.



File indienne simple

# Le Club Cycliste Les Bicycologues

Club de sorties cyclosporatives

<http://lesbicycologues.org>

## 8- Formation de deux lignes parallèles

Il est préférable, pour un groupe de dix cyclistes ou plus, de rouler en formation de deux lignes parallèles. Cependant, les conditions de la route doivent le permettre en toute prudence, i.e. circuler sur une route peu achalandée et assez large.

Une file de cyclistes trop longue produit beaucoup d'effet de ressort, ce qui peut, à la longue, devenir épuisant. Le roulement à deux lignes est alors plus confortable et l'effet de sillonnage est plus efficace. Cette formation a aussi l'avantage de vous laisser côtoyer le même cycliste pendant une bonne partie du parcours. Elle a l'inconvénient de prendre beaucoup de place sur la route puisqu'au moment des relais, il y a quatre cyclistes de large. Lorsque les conditions le permettent, c'est généralement ce type de formation que les cyclistes préfèrent.

Dans une formation à deux lignes, on peut faire les relais deux par deux ou par roulement du groupe.

## 9- Relais deux par deux.

Il existe deux façons de faire le relais à deux. Il est très important de s'entendre à l'avance quelle façon sera utilisée par le groupe pour éviter tout malentendu.

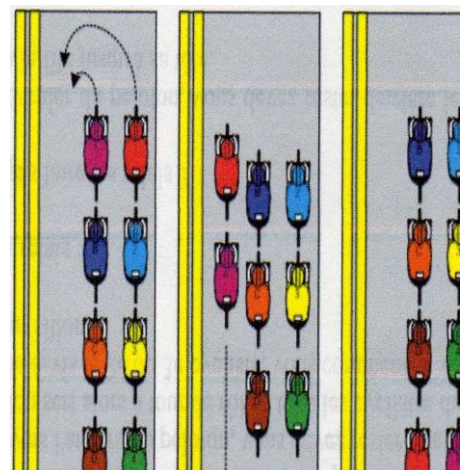
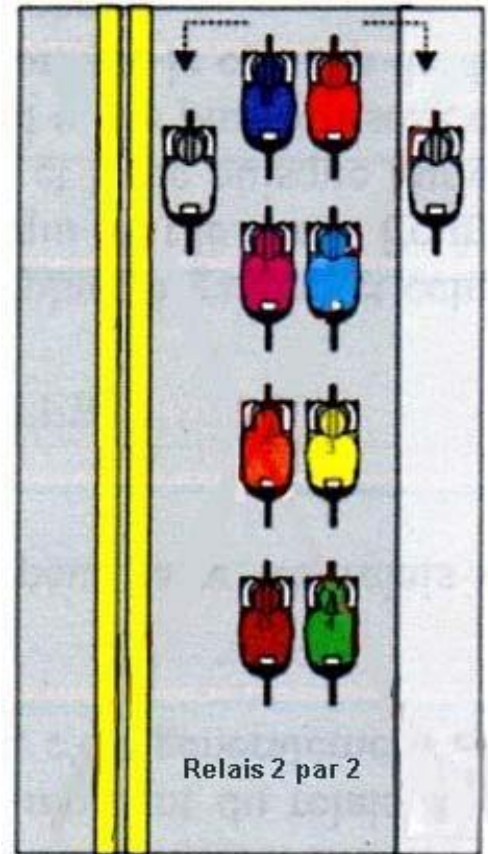
### PREMIÈRE FAÇON :

Le cycliste de gauche se déplace à gauche et celui de droite, à droite : le peloton passe ainsi entre les deux cyclistes qui font le relais. C'est ce type de relais qui est le plus utilisé. **Pour faire ce type de relais il faut être sur une route très peu achalandée et large puisque durant le relais, il y a quatre cyclistes de large.**

Évidemment cette façon de faire a le désavantage de prendre une grande largeur de la route. **Cette façon de faire est conseillée uniquement dans les cas où les cyclistes ont l'autorisation de prendre toute la voie.**

### DEUXIÈME FAÇON :

Le cycliste qui se trouve être le premier de la file gauche (le numéro 1) du peloton donne le relais par la gauche du peloton. Celui qui se trouve le premier de la file droite (le numéro 2) du peloton prend la place du numéro 1 et donne le relais de la même façon; cette façon de procéder est plus technique que la précédente car il y a un croisement de cyclistes à l'avant du peloton.



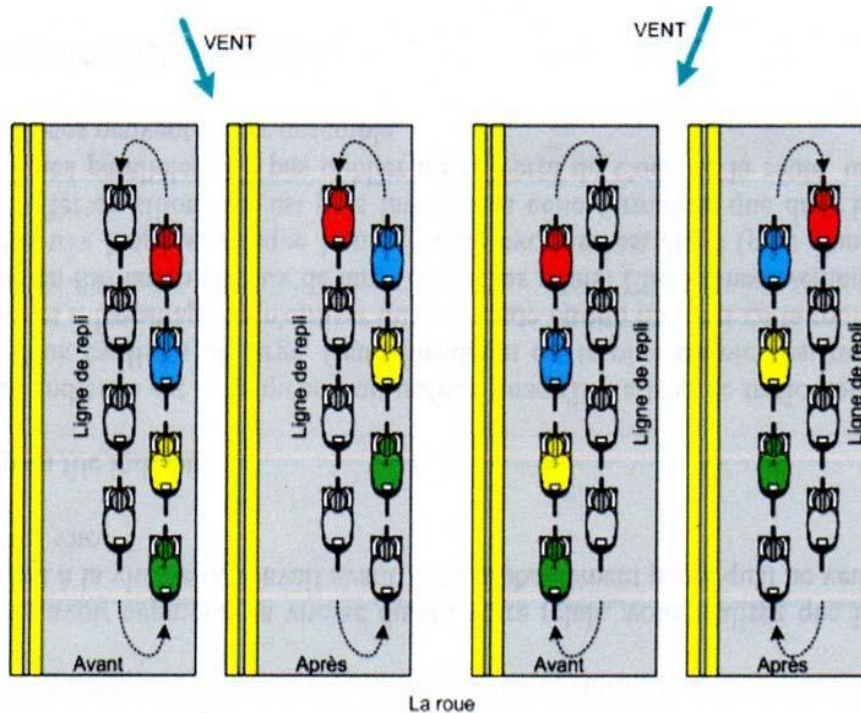


# Le Club Cycliste Les Bicycologues

Club de sorties cyclosporatives

<http://lesbicycologues.org>

## 9- Relais par roulement (ou faire la roue selon le vent)



Pour faire des relais par roulement, il faut que la ligne de droite remonte lentement la ligne de gauche jusqu'à ce que le cycliste d'en avant puisse se tasser à gauche. Celui qui est le dernier en arrière à gauche se tasse alors dans la ligne de droite. Ce manège peut évidemment se répéter indéfiniment. C'est ce qu'on appelle faire la roue. Au lieu d'attendre que celui qui a donné le relais ait atteint l'arrière du peloton, celui qui a pris le relais donne le sien rapidement et ainsi de suite de sorte que nous avons deux lignes de cyclistes parallèles qui opèrent en continu, l'une qui descend (celle qui a donné le relais) et une qui monte (celle qui s'apprête à prendre le relais). Il est important que la vitesse du groupe soit toujours constante. Naturellement les relais dans ce type d'exercice sont beaucoup plus courts. Le relais par roulement est plus difficile et demande des cyclistes un peu plus expérimentés. Il est important que tous les cyclistes du groupe soient conscients des manœuvres à exécuter mais tout bon cycliste doit être capable de maîtriser cette façon de rouler. Pour les groupes qui commencent à pratiquer cette façon de rouler, il peut être prudent que le dernier de la file avise le cycliste qui le rejoint dans la ligne descendante en lui disant : « dernier ».

Faire la roue avec des relais très courts est la façon la plus rapide de rouler en groupe de cinq à dix cyclistes. Aussitôt qu'on a atteint la première place de la ligne montante, on se déplace dans la ligne descendante du groupe. De cette façon, chaque cycliste reste très peu de temps face au vent (10 à 20 secondes) ce qui permet à tout le groupe de rouler très rapidement. C'est la formation à utiliser, entre autres, lorsque vous êtes un petit groupe qui veut en rejoindre un autre.

Vous remarquerez sans doute que le file qui remonte (ou celle qui descend) dépend du côté d'où vient le vent. Si le vent vient de 11H00, c'est la file de droite qui monte et celle de gauche qui descend. Si le vent vient de 13H00, on fait l'inverse : la file de gauche monte et celle de droite descend. Donc la file qui monte doit toujours se trouver à l'abri du vent et se trouve à dépenser moins d'énergie; quant à celle qui descend, même si elle est dans le vent, elle travaille moins fort car elle se laisse glisser vers l'arrière.

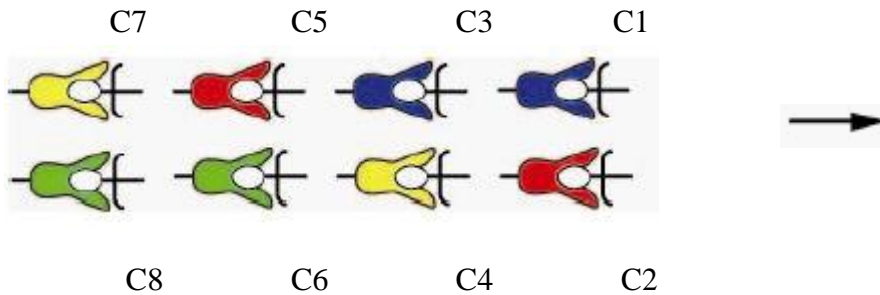
# Le Club Cycliste Les Bicycologues

Club de sorties cyclosporatives

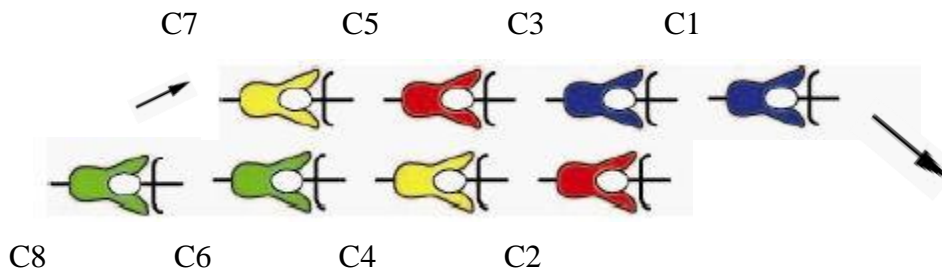
<http://lesbicycologues.org>

## 10- Le Relais en double – La roue barrée

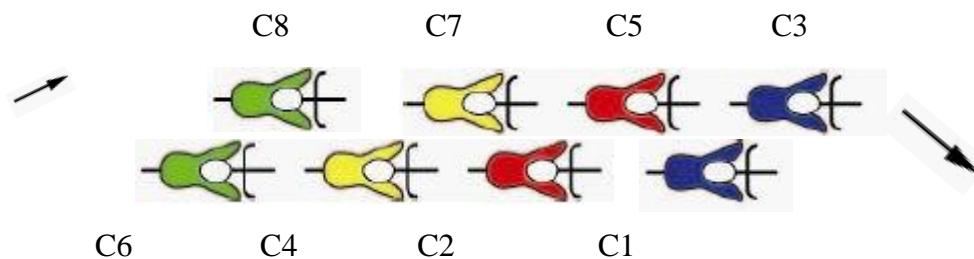
ÉTAT 1- Le peloton roule deux par deux. Objectif C1 et C2 laisse la tête du peloton, et C3 et C5 prennent le relais.



ÉTAT 2- C1 amorce son relais, la file de gauche accélère légèrement (1 à 2km/hr), la file de droite conserve sa vitesse initiale. A l'arrière C8 change de file pour celle de gauche.



ÉTAT 3- Une fois C1 en file de droite, C3 amorce son relais, la file de gauche toujours un peu plus rapide que la file de droite. A l'arrière C6 change de file pour celle de gauche.

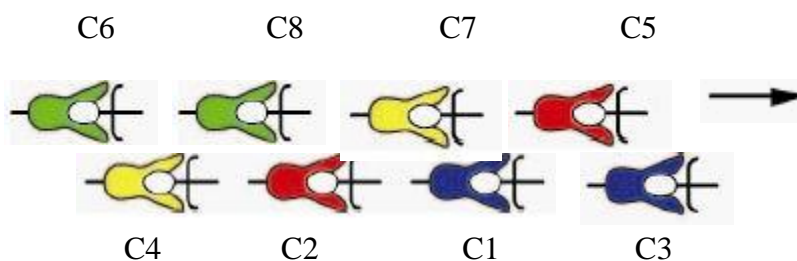


# Le Club Cycliste Les Bicycologues

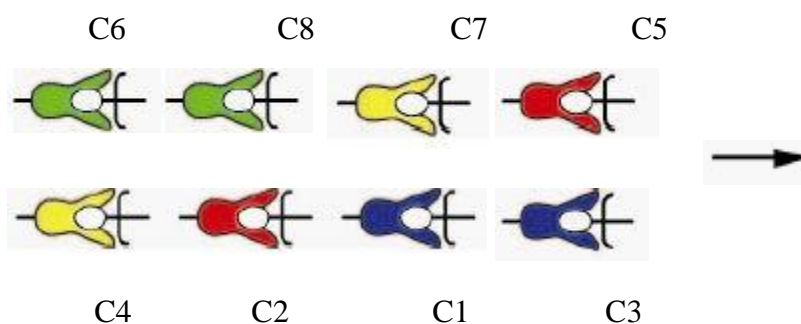
Club de sorties cyclosporatives

<http://lesbicycologues.org>

ÉTAT 4- C3 est maintenant devant pour son relais, C5 continue d'avancer pour se situer cote a cote avec C3 .



ÉTAT FINAL- C3 et C5 sont maintenant à l'avant du peloton pour leurs relais et on revient a la vitesse de la file de droite pour les deux files. La roue est maintenant de nouveau barrée.





# Le Club Cycliste Les Bicycologues

Club de sorties cyclosportives

<http://lesbicycologues.org>

## 11- Formation simple en éventail.

Cette formation doit être utilisée uniquement sur une route large et peu fréquentée :

Par vent de côté, il est préférable de former un éventail plutôt que de rouler en file indienne.

Si le vent vient de la gauche, le cycliste de tête se place près du centre de la route ; s'il vient de la droite, il doit être à la bordure 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 façon de faire est conseillée uniquement dans les cas où les cyclistes ont l'autorisation de prendre toute la voie ou peuvent entreprendre cette manœuvre sans danger.

**ATTENTION** : En formation d'éventail, il est particulièrement important de garder une ligne de roulement la plus droite possible et d'éviter tous déplacements transversaux brusques, ce qui pourrait occasionner des chutes collectives.

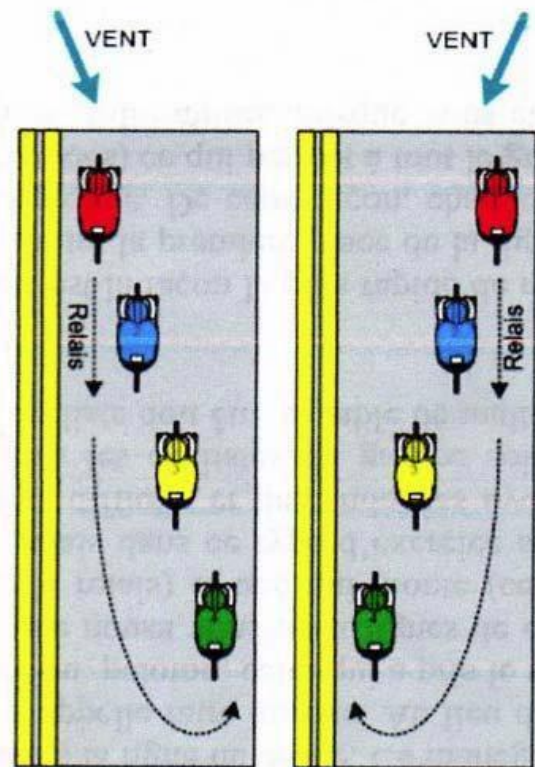
En effet, si vous vous déplacez transversalement, le cycliste qui vous suit sera obligé de faire la même chose, mais avec possiblement un déplacement un peu plus prononcé que le vôtre. Cet effet d'amplification du déplacement peut donner des sueurs froides à ceux qui sont à la queue de l'éventail.

En formation d'éventail, il faut prendre les relais du côté d'où vient le vent. Sinon, vous seriez obligé d'accélérer avant de faire votre relais.

Par vent de côté, la route ayant une largeur limitée, si le groupe est trop gros (plus de 7 ou 8 participants) pour un éventail simple, il faut se placer en formation d'éventail double (voir section 11) et faire des relais en changeant d'éventail. On fait la roue en éventail.

On peut également organiser une nouvelle formation d'éventail. Car, les derniers à la queue de l'éventail sont alors en bordure de route (c'est ce qu'on appelle être pris dans une bordure) et ne peuvent pas profiter du sillon de ceux qui les précèdent et se trouvent directement sous le vent. Il est alors préférable de faire deux éventails distincts, le second à bonne distance du premier pour ne pas gêner la manœuvre du premier échelon.

Dans tous les cas, comme pour la roue, il est nécessaire que tous les cyclistes du groupe soient conscients des manœuvres à exécuter.



Formation en éventail

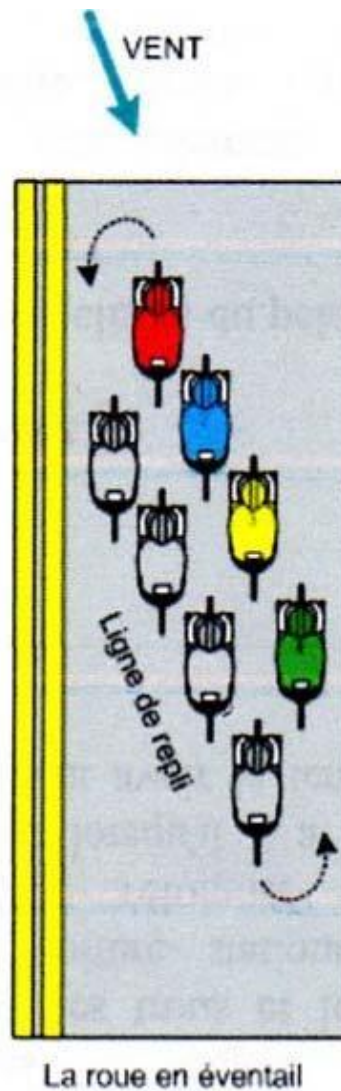
# Le Club Cycliste Les Bicycologues

Club de sorties cyclosporatives

<http://lesbicycologues.org>

## 12- La roue en éventail ou formation double en éventail

La roue peut également se faire en fonction de la direction du vent mais ici, au lieu de faire la roue en ligne droite, elle se fait en éventail ou en diagonal par rapport à la route. Si le vent vient de la gauche, les cyclistes se placent de la gauche vers la droite en partant du centre de la route et forment une double ligne, la première à l'avant et ascendante vers le centre de la route, l'autre, derrière la première et descendante vers la droite de la route. Naturellement, si le vent vient de la droite, le mouvement est inversé. À noter que cette technique ne peut être utilisée que si les conditions de circulation sur la route le permettent, par exemple lors d'une cyclosporative se déroulant sur un circuit protégé de la circulation automobile, i.e. uniquement dans les cas où les cyclistes ont l'autorisation de prendre toute la voie.



# Le Club Cycliste Les Bicycologues

Club de sorties cyclosporatives

<http://lesbicycologues.org>

## **REMERCIEMENTS**

Les informations contenues dans les textes sur la sécurité cycliste inclus dans ce document ont été en partie tirées des sites Web des clubs cyclistes suivants : Club cycliste Les Vélomanes (Ste-Julie), Club cycliste de Sherbrooke (volet cyclosporatif), et Vélo-Passion. Nous remercions particulièrement M. Jacques Martel ([marjac@videotron.ca](mailto:marjac@videotron.ca)), du Club cycliste Les Vélomanes (Ste-Julie) pour la permission de reproduire des extraits de son article « LE SILLONNAGE CYCLOSPORTIF », M. Denys Garneau ([audace@sympatico.ca](mailto:audace@sympatico.ca)) - membre du conseil d'administration de l'Association cycliste en développement des affaires de Montréal (ACDA) et du Regroupement d'affaires à vélo de Québec (RAV) ainsi que de Vélo-Québec Association - pour la permission de reproduire des passages de son document «LA SÉCURITÉ EN CONTEXTES DE RANDONNÉES CYCLOSPORTIVES» et le Club Cyclorizon de Québec pour l'utilisation de leurs représentations graphiques.