

STADE

NIORTAIS

TRIATHLON

REGLES DE SECURITE A VELO

Sommaire

<i>Rouler seul</i>	<i>Page 3</i>
<i>Rouler en groupe</i>	<i>Page 4</i>
<i>Les pièges de la route</i>	<i>Page 7</i>
<i>Que faire en cas de chute d'un collègue</i>	<i>Page 9</i>

Ce guide a pour but dans le cadre de la prévention contre les chutes à vélo de rappeler les principaux points en matière de sécurité et les pièges à éviter. Les débutants y trouveront des conseils et les cyclistes confirmés, un rappel.

Rouler seul

Quelques règles :

-Toujours avoir dans sa veste ou maillot une plaque (carton) où figure votre nom, prénom, adresse complète, la personne à prévenir en cas d'accident et votre groupe sanguin.

-Entretien son vélo.

-Maîtriser son vélo.

-Contrôler son vélo, freins, pression des pneus = à 10% de son poids ex 80kg = 8bars pression, serrage des roues...

-Prendre garde aux pièges de la route (voir plus loin).

-Garder sa ligne, ses distances.

-Se protéger, porter un casque.

-Porter des vêtements adaptés à la météo.

-Gérer son effort, connaître ses capacités.

-Boire et s'alimenter

-Respecter le code de la route.

Bien négocier les ronds-points :

Pour nous cyclistes, le carrefour à sens giratoire est un piège et un casse-tête, car nous ne savons pas comment nous y comporter. Et quand nous copions les automobilistes, nous sentons bien que les choses risquent de mal se passer, aucun d'entre nous n'a envie de passer sous les roues d'une voiture.

Alors, comment faire ?

La première préoccupation du cycliste, c'est d'assurer sa sécurité vis à vis des automobilistes. Ces derniers, qui savent rarement ce que circuler à vélo signifie, n'ont qu'une idée imprécise des besoins et du comportement des cyclistes, et de celui qu'ils doivent adopter vis à vis d'eux. Il est donc nécessaire d'être particulièrement clair, de bien se faire comprendre.

Premier principe, donc : occuper le terrain, prendre sa place, toute sa place.

Cela signifie que le pire des comportements est de » laisser la place » aux voitures en serrant sa droite tant à l'entrée que dans le giratoire. Cela n'a que des inconvénients, ce bord extérieur étant le plus souvent jonché de débris divers, graviers, morceaux de verre, fatals à nos fragiles pneumatiques. De plus, la nature ayant horreur du vide, plus les cyclistes céderont la place, moins les automobilistes leur en laisseront. C'est dommage, mais c'est ainsi.

Rouler en groupe

QUELS SONT LES AVANTAGES DE ROULER EN GROUPE ?

Le premier avantage de rouler en groupe est de pouvoir discuter avec des gens ayant la même passion que vous pour la pratique du vélo de route. Ca ne semble pas grand-chose, mais le temps passe beaucoup plus vite quand on discute que seul face à son guidon qui, avouons-le, n'a pas beaucoup de choses à vous dire !

Second avantage, et non des moindres, rouler en groupe permet de se protéger du vent. Les cyclistes qui sont devant vous vous protègent du vent de face. Quand on sait que dans la roue d'un cycliste, on économise 30% d'énergie, ce n'est pas négligeable. Voilà pourquoi on peut rouler beaucoup plus vite en groupe que seul. Même sans vent défavorable, à partir de 40km/h, 80% de l'énergie du cycliste est employée pour contrer les forces aérodynamiques. Vous ne produirez pas plus d'effort à 40km/h en peloton que seul à 30km/h.

Mais pour être bien protégé du vent, il faut savoir se placer derrière le coureur qui vous précède.

EST-CE DANGEREUX DE ROULER EN GROUPE ?

Il est certain que cette pratique est un peu plus dangereuse que de rouler seul. Mais pour que cette pratique ne soit pas dangereuse, il y a quelques règles à respecter « par tous ».

LES RÈGLES A RESPECTER :

Comme pour une sortie en solitaire, il est fortement conseillé d'avoir dans sa veste ou maillot une plaque (carton) où figure votre nom, prénom, adresse complète, la personne à prévenir en cas d'accident et votre groupe sanguin.

Le groupe

Il ne doit pas dépasser 14 cyclistes, l'animateur prendra l'initiative de faire plusieurs groupes si le nombre de cyclistes est égal ou supérieur à 15.

Sur les routes très fréquentées par les automobilistes, privilégiez les groupes de 5 à 10 cyclistes.

Ne roulez pas à plus de deux de front.

Prêter attention aux consignes de votre chef de groupe.

Chacun est responsable de sa conduite.

Le Code de la route s'applique aux cyclistes comme aux autres usagers. Chaque infraction est passible d'une amende. Le respect du code de la route est une obligation en vélo au même titre qu'il peut l'être au volant de votre automobile.

Les cyclistes peuvent circuler à deux de front sur la chaussée. Ils doivent se mettre en file simple dès la chute du jour et dans tous les cas où les conditions de la circulation l'exigent, notamment lorsqu'un véhicule voulant les dépasser annonce son approche (code de la route R431-7, amende 2ème classe).

N'hésitez pas à signalez un danger à vos collègues.

Si vous jugez que le groupe roule dangereusement, signalez-le.

Quelle qu'en soit la raison, si vous désirez quitter le groupe avertissez vos collègues.

Roulez de façon régulière

La régularité est primordiale. Si vous cessez de pédaler (surtout dans une bosse) ou pire, si vous freinez d'un coup, le coureur qui vous suit se fera au mieux une belle frayeur...et au pire, viendra vous percuter.

Ne lâchez jamais le guidon en peloton (gardez au moins une main solidement sur le guidon qui est prête à réagir aux freins).

Dans les descentes, positionnez vos deux mains solidement sur les guidons, de préférence sur les arceaux, avec les doigts sur les freins pour être en mesure de parer à toute éventualité.

Maintenez la distance

Si vous êtes trop loin du coureur qui vous précède, vous ne bénéficierez pas de l'abri qu'il peut vous procurer et à chaque accélération, vous aurez un trou à combler...et les coureurs qui vous suivent devront eux aussi combler ce trou.

Mais il ne faut pas non plus être trop près. L'idéal est d'être à 30cm environ en étant légèrement décalé (15/20cm environ) du vélo qui est devant vous. Ainsi, s'il freine, votre roue avant ne viendra pas percuter sa roue arrière et vous serez déjà décalé pour faire une manœuvre d'évitement.

Ne regardez pas la roue en avant de vous mais regardez la route, deux ou trois cyclistes en avant. Votre anticipation et votre réaction n'en seront que meilleurs.

Ne roulez pas à plus de deux de front dans un peloton. Dans les zones à risque (passage étroit, absence de voies d'accotement, piste cyclable, etc.) rangez-vous dans une ligne simple.

Gardez votre ligne dans les courbes. Lorsque le peloton s'apprête à emprunter une courbe, gardez la même position dans le peloton (ne tentez pas de couper vers le centre ou l'extérieur de la courbe).

Prévenez les autres coureurs de tout obstacle !

Si vous êtes à l'avant du groupe, il ne faut pas oublier que tous les coureurs qui vous suivent ne voient pas les obstacles (pierres, trous, branches, ...). Ce seront donc les premiers coureurs qui, d'un signe de la main, vont prévenir tous les autres. Les cyclistes qui suivent devront bien sûr reproduire le geste afin que les derniers du groupe soient aussi au courant.

En général, on tend le doigt vers le sol du côté où l'obstacle se trouve. Le premier coureur qui voit par exemple un nid de poule sur la droite de la route tendra la main vers le sol du côté droit. Tous ceux qui suivent sauront ainsi qu'un danger se trouve à cet endroit et pourront se décaler légèrement vers la gauche.

Si c'est une voiture qui est garée sur le côté ou des piétons qui marchent, faire aussi un signe de la main dans votre dos pour indiquer qu'il faut se déporter.

Bien sûr, vous pouvez aussi indiquer oralement le danger !

Signalez les obstacles, les directions et relayez ce signal vers l'arrière.

Ne zigzaguez pas !

On reconnaît les coureurs qui ont l'habitude de rouler en peloton car ils roulent en ligne droite. Rien de plus désagréable que de suivre un coureur qui n'arrête pas de zigzaguer, au risque de vous faire chuter.

Prêter attention, lorsque l'on se retourne on fait un écart involontaire.

Mais la seule façon de rouler en ligne droite, c'est d'avoir une totale confiance en tous les coureurs qui vous précèdent. Eux aussi doivent donc rouler en ligne droite et prévenir les autres des obstacles (voir conseil précédent) pour que vous ayez l'esprit tranquille.

Anticipez !

Comme en voiture, l'anticipation est le maître mot pour votre sécurité. Vous ne devez pas vous focaliser seulement sur la roue arrière du cycliste qui vous précède. Bien sûr, au début, on a tendance à ne fixer que ce bout de gomme durant toute la sortie. Mais avec l'habitude, vous arriverez à ne plus la fixer et rouler en profitant du paysage.

L'oreille est aussi un bon moyen de savoir ce qui se passe autour de vous. Les coups de freins sont souvent entendus avant d'être vus. Pensez-y.

Faites travailler vos neurones en tout temps. Surtout quand le rythme est très rapide. Par exemples : que ferez-vous si, dans une courbe, le cycliste de devant freine et vous oblige à bifurquer à gauche et qu'un véhicule vient devant ? Avez-vous de la place pour vous replacer rapidement dans le rang ? Si le cycliste de devant semble exténué, devez-vous laisser un peu plus d'écart entre vous et lui ? L'obstacle qui s'annonce à droite à l'avant sera-t-il perçu par tous ? Dans un même ordre d'idées, prenez le temps d'observer en début de parcours vos collègues afin de déceler chez eux leur niveau d'expérience en peloton et ajuster votre comportement en conséquence. Et, en usant de fortes doses de diplomatie, n'hésitez pas à suggérer à ceux ou celles qui semblent ne pas respecter les codes de sécurités, les comportements adéquats.

Gardez votre concentration : Tel que mentionné plus haut, les accidents se produisent en très grande majorité en milieu ou fin de parcours. Quand les gens sont fatigués. Malgré tout, gardez le focus.

Les pièges de la route.

GARE AU GRAVIER

Sans doute l'un des "pièges" les plus connus du cycliste. Bien souvent redouté en virage, car il surprend toujours. Il faudra veiller à ralentir avant que les roues ne soient sur cette couche de gravier et redresser son vélo à ce moment-là. Raison pour laquelle il faut toujours porter son regard assez loin afin d'anticiper.

Toute inclinaison dans le gravier pourrait vous amener à tâter du bitume, ce qui n'est jamais agréable. Si vous roulez en groupe, il conviendra bien sûr de prévenir vos collègues qui sont derrière vous afin qu'ils ne soient pas surpris et qu'ils puissent anticiper leur vitesse et trajectoire.

TROUS, "NIDS DE POULE" OU CAILLOUX

Un obstacle qu'il faudra apprendre à anticiper afin de pouvoir modifier sa trajectoire. Un petit trou sera souvent sans conséquence, mais s'il est plus gros, il pourrait vous déséquilibrer et entraîner une chute.

Et même s'il n'entraîne pas de chute, suivant sa taille et la vitesse à laquelle vous l'abordez, un trou pourrait entraîner une crevaison par pincement de la chambre à air voire même abîmer la jante.

Même effet si un caillou ou autre obstacle se trouve sur la route, tombée de la montagne ou d'un camion (planche, ...).

FEUILLES MORTES

Sur certaines portions de route, on se retrouve encore confrontés à des feuilles mortes présentes en masse. Des feuilles qui deviennent très glissantes s'il fait un tant soit peu humide.

De plus, les feuilles ont cette fâcheuse tendance à masquer d'autres pièges, tels que des trous ou du gravier. Évitez-les.

LIGNES BLANCHES

Autre danger en cas de temps humide, les fameuses bandes blanches. S'il pleut ou s'il a plu, ce sont de véritables pièges car l'adhérence sur ces parties de la route est réduite à peau de chagrin.

Comme sur le gravier, il faudra anticiper et réduire votre vitesse avant que les pneus ne soient pas en contact avec cette peinture et éviter de trop vous pencher.

Fort heureusement, de plus en plus souvent, les services de la voirie rajoutent désormais du sable ou des coquillages broyés une fois les bandes repeintes afin que ces dernières soient bien plus accrocheuses et ne provoquent pas la chute des deux-roues.

BOUCHES D'ÉGOUT ET RAILS EN TOUS GENRES

Les bouches d'égout sont très courantes, notamment en ville. Et même si en général, les ouvertures sont perpendiculaires à notre sens de marche, il peut arriver qu'elles n'aient pas été remises dans le bon sens et que ces ouvertures sont parallèles à la route. Problème, il peut arriver que certains pneus très étroits se coincent dans ces trous, notamment dans des pays étrangers où les ouvertures sont plus larges qu'en France.

Attention aussi aux plaques d'égouts "lisses" qui sont glissantes par temps de pluie.

Même problème pour les rails. Bien que le cycliste soit en général amené à les aborder de façon perpendiculaire, il peut arriver qu'on les aborde en biais (c'est par exemple le cas avec les rails de tramways en ville). Dans ce cas, il faudra vous déporter avant d'arriver sur la voie ferrée (en ayant pris soin de regarder si aucun autre usager n'est en train de vous dépasser) pour franchir les rails le plus perpendiculairement possible.

HYDROCARBURES DANS LES RONDS-POINTS

Une situation que l'on appréhende plus en moto qu'en vélo, mais qui peut aussi provoquer une chute, ce sont les fuites d'hydrocarbures (principalement gasoil) sur l'extérieur des ronds-points. Une situation que l'on retrouve surtout sur les ronds-points proches des stations-services.

VERGLAS D'ÉTÉ

Bien plus surprenant que le verglas hivernal qui n'apparaît que par températures négatives, la fameux verglas d'été n'en n'est pas moins dangereux.

Il se forme lors des petites averses ou crachins et la première demi-heure de pluie. C'est là que remontent à la surface du bitume les hydrocarbures absorbés par la première couche de macadam. Ces hydrocarbures, moins denses que l'eau, remontent à la surface du bitume et forment une pellicule extrêmement glissante, mélange de poussière, de gomme, d'hydrocarbures et d'eau.

Dans cette situation, seule une vitesse appropriée et une excellente anticipation pour éviter tout freinage brusque vous permettront de ne pas tomber.

GIVRE ET VERGLAS

Situations hivernales par excellence. Vous pensez être à l'abri en partant par des températures tout juste positives, entre 0 et 3° ? Erreur.

Car si la température est de 3°, il peut arriver que vous passiez dans un endroit abrité du soleil... ou exposé à un vent froid. Dans ce cas, s'il a fait humide, des plaques de verglas ou du givre peuvent être présents sur la route. C'est d'ailleurs pour cela que dans les voitures, les alertes verglas apparaissent dès que la température extérieure est inférieure à 3° et non 0°.

Ces zones se repèrent grâce à leur aspect brillant sur la route. Un seul réflexe, ralentir et passer le plus droit possible. Et si la zone est assez étendue, n'hésitez pas à déchausser une cale pour parer à toute glissade. Si la zone est réellement très longue, descendez du vélo pour passer à pied au niveau du fossé (dans l'herbe) ou mieux, rebroussez chemin pour emprunter une autre route.

PORTIÈRES SAUVAGES

Le cycliste urbain devra souvent se méfier de ces portières qui s'ouvrent sans crier gare. Raison pour laquelle il convient de toujours laisser un espace suffisant entre les voitures garées et vous.

Faites attention aux portières des voitures en général et des taxis en particulier.

EN MONTAGNE

C'est surtout dans les descentes qu'il faudra vous méfier, dans les virages en aveugle. Du bétail peut se trouver sur la chaussée. Si vous arrivez tambour battant sans avoir anticipé la probabilité d'un animal (vache, mouton, ...) sur votre voie, vous pourriez bien finir à terre.

Une fois de plus donc, anticipez. Lancé à plus de 45km/h, votre distance d'arrêt est bien plus longue en descente que sur le plat.

Autre danger lié à la présence de ces animaux, les bouses mais aussi la boue laissée par les engins agricoles. Sur certaines portions de route, les bouses peuvent recouvrir la largeur de la chaussée et sont glissantes s'il fait humide ou si elles sont fraîches. Comme par temps de pluie, ralentissez et passez le plus droit possible.

Que faire en cas de chute d'un collègue

Avant toute action évaluer la situation présente.

Si la victime est exposée à un danger, protégez la zone avant de s'occuper du blessé.

Évaluer l'état de la victime :

Est-elle inconsciente ? Saigne-t-elle ?

Respire-t-elle ? Que ressent-elle ?

Alerter les secours, appeler en priorité

15 SAMU. Pour tout problème de santé, particulièrement si le risque est cardiovasculaire (dialogue direct avec un médecin régulateur = gain de temps).

18 les pompiers (incendie, accident corporel, autre...).

112 N° d'appel européen (pour les étrangers en France et les Français en Europe). Il est relié au 15 ou au 18 selon les départements.

Nota important : Le 112 fonctionne réseau saturé et carte SIM bloquée.

À partir des éléments que vous aurez recueillis vous répondez aux questions posées par le régulateur et vous l'écoutez pour connaître les gestes que vous aurez ensuite à faire. Si vous n'êtes pas seul communiquez les immédiatement à la personne qui s'occupe du blessé pour qu'elle puisse commencer les premiers soins pendant que vous êtes au téléphone (chaque seconde gagnée est importante).

Avant d'appeler vous devez connaître :

-Le N° du téléphone avec lequel vous appelez.

- Le nombre d'accidentés et la description de l'état de chaque victime.
- La localisation très précise de l'endroit.
- Les premières mesures prises.
- Les risques éventuels.
- Indiquez aux secours (une fois sur place) la présence d'un carton d'identification avec groupe sanguin dans la veste ou maillot du blessé.

En conclusion, restez toujours maitre de votre vélo, soyez vigilant et anticipez en toutes situations.

Bonne route !