



50 av, Salvador Allende
79000 NIORT

Tél. 05 49 73 84 95 - Fax 05 49 73 78 07

email : prevention@maif.fr
www.maif.fr rubrique prévention

PRÉVENTION **MAIF** ET L'**USEP** DES **PYRÉNÉES ATLANTIQUES**

PRÉSENTENT

LES AVENTURES DE BILL ET CYCLETTE



GUIDE PÉDAGOGIQUE D'ACCOMPAGNEMENT

LE MOT DU PRÉSIDENT



Connaître son vélo, apprendre à s'en servir, circuler seul ou en groupe, autant d'actes de la vie courante que tout cycliste doit accomplir.

C'est pourquoi l'outil pédagogique "La sortie à vélo" vous aidera à aborder les problèmes de sécurité routière avec des enfants scolarisés à l'école maternelle et élémentaire, voire dans les premières années du collège.



Il a été conçu à partir d'un travail conduit dans des classes du département des Pyrénées Atlantiques, soit en milieu protégé, soit en situation réelle.

Il a été enrichi au cours d'une réflexion associant des conseillers pédagogiques et l'USEP du département cité, des administrateurs, l'antenne Prévention MAIF de Pau ainsi qu'un représentant de la Drôme dont l'expérience en matière de randonnée cycliste a été précieuse.



Ainsi pourrez-vous étudier les phases d'apprentissage nécessaires à toute maîtrise du vélo, les moments de circulation en groupe sur la voie publique, conformément aux règles de sortie en vigueur au Ministère de l'Education.

À VÉLO, EN TOUTE SÉCURITÉ !



Le président, Pierre SENAC



SOMMAIRE

<i>Avant-propos</i>	p. 5
<i>Recommandations préliminaires- Démarches administratives</i>	p. 6
<i>Textes réglementaires</i> (par ordre chronologique)	p. 7
<i>Documentation utile</i>	p. 8



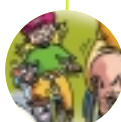
Chapitre 1

La connaissance et le contrôle du vélo	p. 10
--	-------



Chapitre 2

Organisation matérielle des sorties	p. 12
• L'équipement du cycliste	
• La condition physique	



Chapitre 3

Organisation pédagogique des sorties	p. 15
• Les normes d'encadrement	
• Les règles de sécurité	



Chapitre 4 (cassette)

La maîtrise individuelle de l'engin	p. 18
-------------------------------------	-------



Chapitre 5 (cassette)

Les déplacements en groupe	p. 32
----------------------------	-------

Annexe

Exemple de fiche de groupe	p. 43
----------------------------	-------

AVANT-PROPOS

Depuis de nombreuses années, en partenariat avec l'antenne Prévention-MAIF de PAU, les responsables du Comité départemental USEP des Pyrénées Atlantiques et les conseillers pédagogiques en EPS (CPD, CPC) organisent des classes cyclistes.

Afin d'aider les collègues désireux de mettre en place des sorties à vélo, il leur a paru utile de produire un document audio visuel accompagné de ce livret guide, fruits de leur expérience sur le terrain. Ils n'ont pas la prétention toutefois de livrer un produit fini, d'autant plus que plusieurs séquences ont été tournées pendant les périodes d'acquisitions et que la réglementation peut évoluer d'une année sur l'autre.

Néanmoins, ils tiennent à préciser dans cet avant-propos que la bicyclette ne saurait être considérée ici comme un simple moyen de locomotion permettant de se rendre d'un point à un autre, mais qu'il s'agit d'une activité cycliste intégrée dans l'enseignement de l'EPS et de l'éducation à la Sécurité. ***Plus de maîtrise de soi, plus d'autonomie et plus de responsabilisation de chacun des élèves constituent la première étape de la formation du futur citoyen.***

Dans la mesure où il s'agit de préparer des enfants à la circulation sur route – référence A.P.E.R. (Attestation de Première Education à la Route) - dans le cadre des horaires scolaires (mais aussi plus tard à titre personnel), les auteurs attirent l'attention des utilisateurs sur l'absolue nécessité de respecter la législation en vigueur et de suivre les démarches administratives à accomplir pour ce type d'activité.

Il convient de prendre en compte ***la réglementation départementale.***

Il est évident que l'improvisation ne peut être de mise et qu'une sortie à vélo avec tous les élèves de la classe pour une journée seulement et à plus forte raison durant plusieurs jours sous forme de classe cycliste, implique une rigoureuse préparation en amont.

L'activité doit être inscrite au projet pédagogique de l'école ; elle engendre un réel travail pluridisciplinaire en accord avec les programmes en vigueur.

Les militants USEP et Prévention-MAIF ont bâti leur projet d'aide à l'organisation de sorties scolaires cyclistes sur 5 chapitres :

Les chapitres I, II et III sont réservés à la connaissance du vélo, à l'organisation matérielle et pédagogique des sorties ainsi qu'aux normes de sécurité et d'encadrement.

Les chapitres IV et V sont consacrés plus spécialement à la maîtrise individuelle de la bicyclette et aux déplacements en groupe. Seuls ces deux derniers points sont traités dans la cassette vidéo.

On y trouvera les séquences préparatoires en cour de récréation, en milieu protégé, avant de voir les enfants et leurs accompagnateurs en situation réelle de circulation routière à l'extérieur du groupe scolaire.

ET MAINTENANT, BONNE ROUTE.



Recommandations préliminaires

Sorties à bicyclette pendant les horaires scolaires avec les élèves sur la voie publique

I. Prendre contact avec son inspection de circonscription pour :

1. se procurer

- le Règlement Départemental des Sorties Scolaires élaboré à partir des derniers textes réglementaires en vigueur
- le formulaire " projet pédagogique " nécessaire

2. solliciter le Conseiller Pédagogique de Circonscription en vue de préciser :

- la date et le contenu des sessions d'agrément pour adultes accompagnateurs.
- l'organisation de l'activité (préparation à l'école, sécurité, équipement, matériel pédagogique).
- les supports pédagogiques utiles (brochures MEN, FRAPNA, Revue EPS1, Prévention MAIF, ...)
- les aides potentielles des associations proches de l'école.

II. Accomplir les démarches administratives selon la circulaire n° 99-136 du 21/09/99 (BOEN hors série n° 7 du 23/09/99):

RAPPEL :

1. Présentation du projet au Conseil d'Ecole

2. Information et note à envoyer aux parents comportant toutes les modalités d'organisation de la sortie vélo (horaires, lieux et jours de départ et d'arrivée) avec une partie détachable à retourner datée et signée à l'école qui comprend l'autorisation parentale et l'attestation de couverture assurance (si la sortie excède la demi-journée).

Se référer à la brochure MAIF " Les enseignants et les sorties scolaires "
MAIF-info octobre 2002 page 12 et 13

NOMENCLATURE CHRONOLOGIQUE DES TEXTES REGLEMENTAIRES

" Dans les écoles, les collèges et les lycées, les enseignants ont non seulement la responsabilité d'assurer la sécurité des élèves qui leur sont confiés, mais également de prévoir, dans les activités d'enseignement, une éducation à la sécurité "

(La Sécurité routière à l'école primaire- Année scolaire 2001/2002)

- Loi n° 57-831 du 26 juillet 1957 : l'enseignement du Code de la route est obligatoire et sera incorporé dans le programme des divers ordres d'enseignement.
- Décret n° 83-896 du 4 octobre 1983 : la sécurité routière entre dans le cadre de l'enseignement des règles générales de Sécurité.
- Note de service n°84-027 du 13/01/84 : emploi par les élèves des écoles élémentaires et des établissements d'enseignement du 2° degré de leurs bicyclettes comme moyen de déplacement en groupe.
- Circulaire n°27-287 du 25/09/87 : éducation et sécurité routière dans les écoles maternelles et les écoles élémentaires.
- Loi n° 92-652 du 13/07/92 (modifiant la loi 84-610 du 16/07/84) : organisation et promotion des Activités Physiques et Sportives.
- Décret n° 93-204 du 12/02/93 : l'enseignement des règles de sécurité routière.
- Décret n°95-937 du 24/08/95 : prévention des risques résultant de l'usage des bicyclettes (Ministère des Transports).
- Arrêté du 13/09/95 (modifiant l'arrêté du 16/07/54) : éclairage et signalisation des véhicules (Ministère de l'Aménagement du territoire, de l'Equipement et des Transports).
- Circulaire n° 99-136 du 21/09/99 : organisation des sorties scolaires dans les écoles maternelles et élémentaires publiques (BOEN hors série n° 7 du 23/09/99). Ce texte se substitue aux circulaires n° 97-176 du 18/09/97 et n° 97-176 bis du 21/11/97.
- **Circulaire n° 2002-229 du 25/10/2002**
Mise en œuvre d'une Attestation de Première Education à la Route dans les écoles maternelles et élémentaires. (A.P.E.R.)
Encart spécial B.O.E.N. n° 40 du 31/10/2002.

DOCUMENTATION UTILE

BROCHURES

La sécurité routière à l'Ecole primaire

(Ministère E.N. Prévention MAIF et Sécurité routière)

Brochure adressée par le M.E.N à toutes les écoles élémentaires et maternelles

Site internet :

<http://www-educnet.education.fr/securite/index.htm>



Education Physique et Sportive à l'Ecole

CYCLISME à L'ECOLE

Essai de réponses

Editions- Revue EPS (M.E.N- F.F. Cyclisme- F.F Cyclotourisme)

L'éducation routière à l'Ecole (Lecture- Vocabulaire- Analyse)

CYCLISTES en LIBERTE

(cycle III)

Codes Rousseau

Antenne Prévention MAIF (Réf. B186)



Les enseignants et les sorties scolaires.

(Délégation MAIF- Antenne Prévention MAIF)

Les enseignants et la responsabilité professionnelle

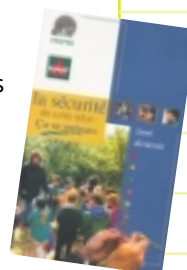
(Délégation MAIF)

DOSSIER

La Sécurité des sorties nature, ça se prépare

Classeur-dossier. Guide pratique réalisé par la FRAPNA (Fédération Rhône-Alpes de Protection de la Nature) en partenariat avec la MAIF, la région Rhône- Alpes, le Ministère des Sports et le Ministère de l'Environnement)

Un dossier complet pour " s'organiser, anticiper, réagir " lors de sorties scolaires.



Adresse : FRAPNA Région Service Diffusion 19 rue Jean Bourgey 69100 Villeurbanne.
Tél. 04 78 85 98 98 **Fax. 04 78 03 88 88**

► S'adresser à l'antenne Prévention MAIF pour consultation du dossier.

À L'ANTENNE PRÉVENTION MAIF

- **Cédérom :** " Tête en l'air "



- **Livret technique :** accidents, les bons réflexes



- **Cahier de soins Prévention MAIF**



- **Dépliants :**

- Les aventures de Bill et Cyclette
- Les clés de la signalisation routière
- Je rentre du boulot les yeux fermés
- JDI Journal des Instituteurs et des Professeurs d'Ecole- Education à la Sécurité routière (supplément gratuit n° 2 octobre 2000)



- **Carte murale (Codes Rousseau)**

- Panneaux de signalisation routière

- **Jeu des 7 familles**
(Obligations- Interdictions routières...)



- **Brevet du bon cycliste**



- **Trousse de Premiers Secours**

La connaissance et le contrôle du vélo

• *Principe de base :*

Chaque vélo doit être en excellent état et adapté à la taille de l'utilisateur.



Avant toute utilisation des bicyclettes, dans la cour de l'école d'abord (cf. cassette) puis à l'extérieur et, enfin, sur la route, il est indispensable que les points essentiels soient soigneusement vérifiés par des adultes compétents (**en présence de l'utilisateur**).

• *Points sensibles :*

► **Les roues** (elles doivent tourner librement, sans frottement)
- vérifier le serrage
- graisser les moyeux.

► **Les pneus** (flancs et gomme non usés ni tailladés)
- regonfler si nécessaire

► **Les freins** (câbles et patins en bon état)
- graisser les câbles,
- vérifier leur tension (l'enfant doit pouvoir freiner sans effort)

► **Le pédalier et les pédales** (elles tournent sans difficulté)
- vérifier les serrages et le graissage

► **La chaîne, le dérailleur et les pignons** (les vitesses passent facilement)
- vérifier la tension de la chaîne et son état
- régler et huiler le dérailleur
- graisser les dents des pignons

• Adaptation du vélo à son utilisateur :

► Taille des vélos

Elle doit être adaptée à celle des enfants.

On l'exprime généralement en pouces pour les VTT.

Exemples :

- enfant mesurant moins de 1,20m : roues de 16 pouces
- enfant mesurant de 1,20 à 1,40m : roues de 20 pouces
- enfant mesurant plus d'1,40m : roues de 24 pouces



AUTRES FORMULES PROPOSÉES (TOUJOURS POUR LES VTT) :

► Réglage de la hauteur de la selle

Le cycliste, assis sur la selle, doit pouvoir toucher le sol avec la pointe du pied. Cette vérification effectuée, bloquer la selle.

► Réglage du guidon

- potence (dans l'axe de la roue)
 - cintre (à la bonne hauteur pour que les bras soient très légèrement fléchis)
- Ils doivent être bien serrés.

En début d'apprentissage, la vérification des points sensibles et les réglages énoncés ci-dessus seront effectués par des personnes adultes qualifiées, en présence de l'élève.

Par la suite, avant et après toute utilisation du vélo, chaque enfant devra vérifier lui-même sa bicyclette et signaler à son maître toute anomalie qu'il aurait pu constater.

Enfin, toujours avec le souci de **responsabiliser l'élève**, l'adulte lui montrera comment **régler lui-même sa machine** (utilisation des différents outils mis à sa disposition : clés alènes, clés de six pans, clés à pipe), **la nettoyer et en prendre soin**.

A cet effet, une fiche-guide de vérification permettra à chaque utilisateur de surveiller l'état de sa bicyclette. (" La Sécurité routière à l'école primaire ", cf. documentation utile).



CHAPITRE 2

Organisation matérielle des sorties

L'équipement du cycliste

La condition physique

L'enseignant (ou l'équipe de maîtres) responsable du projet de classe cycliste va préparer minutieusement l'organisation matérielle de l'activité.

Le dossier édité par la FRAPNA (Fédération Rhône-Alpes de Protection de la nature, en partenariat avec la Région Rhône-Alpes, la MAIF, les Ministères des Sports et de l'Environnement) " **Les sorties nature, ça se prépare** ", lui sera d'un grand secours dans cette tâche.

EN PREMIER LIEU, IL CONVIENT D'EFFECTUER :

- **La reconnaissance du (ou des) parcours à retenir :**

- ▶ **Choix d'un trajet adapté** aux possibilités des élèves en évitant - si possible- les axes à forte circulation, les routes sinueuses et trop vallonnées, les zones de travaux et en portant une **attention particulière aux descentes.**

- ▶ **Détermination de l'itinéraire** avec repérage des sites et des **points remarquables** ainsi que des **zones de repos** et de stationnement échelonnées sur le circuit.

- **Pour le(s) jour(s) de la sortie :**

- ▶ **S'informer des conditions météorologiques** (Tél. Météo-France n° 08 36 68 02 + n° du département)

- ▶ **S'informer auprès de la DDE** si des travaux ne sont pas en cours sur les routes choisies.

- ▶ **Prévenir la gendarmerie** par courrier en lui communiquant l'itinéraire. (**au moins deux semaines avant**)



• En cas d'organisation en groupes éclatés :

► **Constituer une liste nominative** par groupe que chaque adulte du groupe doit avoir en sa possession ainsi que les numéros utiles, notamment au déclenchement éventuel des secours (un portable par groupe si possible).

• La nuitée (pour la classe cycliste) :

► Elle sera organisée en un lieu d'hébergement agréé Education Nationale (connu de la gendarmerie, de l'école et des parents) qui sera obligatoirement atteint avant la tombée de la nuit.

► **ATTENTION** : la présence d'un **adulte titulaire de l'AFPS** (Attestation de Formation aux Premiers Secours) est **obligatoire** sur le lieu d'hébergement.

MATÉRIEL INDISPENSABLE

- Trousse(s) 1^{ers} secours (une par groupe)
- Téléphones portables
- Numéros de téléphone utiles : enseignants de la classe, voiture d'assistance, autres groupes, gendarmerie(s), mairie(s), SAMU (portable : 112, sinon 15), médecins, école, parents.
- Plusieurs chasubles " fluo " (adultes) et brassards " fluo " pour enfants (cheville ou bras).
- Fiches de constitution des groupes (cf. § précédent)
- Vélos de rechange en cas de dépannage impossible sur place.
- Matériel de réparation (chambres à air de rechange, bombe anti-crevaillon, clés alènes, clés à 6 pans, clés pédaliers à pipe)
- Voiture(s) d'assistance **joignables à tout moment**, transportant vélos de rechange, sacs des enfants et ravitaillement.



ÉQUIPEMENT PERSONNEL DES ENFANTS

- **Un casque** à coque rigide et aux normes (mention C.E.) que l'élève apprend à régler à son tour de tête (ni trop serré, ni trop lâche). Si le casque est un peu grand, rajouter une cale en mousse ou une casquette à l'intérieur. Il est conseillé d'affecter un casque à chaque enfant (nom collé à l'intérieur).

LE CASQUE EST OBLIGATOIRE

■ Une tenue vestimentaire adaptée :

- aux conditions climatiques (apprendre à se couvrir et à se découvrir à bon escient)
- à l'effort demandé
- aux conditions de sécurité :
 - vêtements près du corps pour éviter de s'accrocher. Donc, pas de pull noué à la taille ou aux épaules.
 - pas de capuche qui peut gêner la vision
 - lacets des chaussures bien noués (double nœud).

- **Un bidon** (à n'utiliser qu'à l'arrêt)



ATTENTION :

- ▶ Si l'enfant porte un sac à dos, le contenu doit en être allégé afin de ne pas perturber son équilibre ni lui scier les épaules (casquette, coupe-vent, 1 ou 2 barres de céréales).
- ▶ Nous conseillons que les affaires les plus lourdes (pulls, blousons, goûters, boissons en conditionnement incassable, appareil photo) soient placées dans la (ou les) voiture(s) d'assistance que l'on retrouve aux points d'arrêt destinés au repos et au ravitaillement.

UNE BONNE CONDITION PHYSIQUE

Un bon vélo et un bon équipement ne suffisent pas pour avaler des kilomètres en toute sécurité.

• Avant la sortie :

- ▶ Il faut se PREPARER et S'ENTRAINER .
- ▶ Le travail foncier, effectué depuis le début de l'année à l'école dans le cadre des horaires d'EPS, conduit chaque élève à obtenir une condition physique lui permettant de supporter facilement le kilométrage retenu et la vitesse du groupe (adaptés à son niveau et à son âge).

• Au cours de la sortie :

- Faire du vélo implique une dépense énergétique.** En conséquence, l'élève doit apprendre à **boire** et à **s'alimenter avant et pendant l'effort** ; donc,
- ▶ Boire et manger normalement avant le départ
 - ▶ Prévoir boisson et goûter en quantité suffisante pour la journée mais ne pas attendre d'avoir soif ou faim.

ATTENTION !

On ne boit, ni ne mange en pédalant

Il convient de s'arrêter pour effectuer ce court ravitaillement.



Organisation pédagogique des sorties

Les normes d'encadrement
Les règles de sécurité

• Préparation en amont :

L'organisation pédagogique de l'activité " Sortie - Classe cycliste " ne saurait être abordée de la même manière que les deux chapitres précédents.

En effet, il n'appartient pas aux auteurs de se substituer aux enseignants qui gardent l'entière maîtrise du projet. Ces derniers conservent donc l'initiative en ce qui concerne les objectifs poursuivis, le type d'activité retenu (journée ou semaine, thème, découverte, visite, initiation à...) et la période choisie.



Toutefois, quel que soit le cas de figure, il convient de procéder à un travail préparatoire à l'école puis à un entraînement en cour de récréation et en milieu protégé, illustrés par les situations proposées dans la cassette vidéo.

La cassette n'est pas une progression en elle-même mais une présentation de situations qui respectent la logique interne de l'activité.

Il ne s'agit pas de proposer toutes les situations à chaque séance mais, selon les besoins des enfants, de faire le choix d'une ou de deux situations organisées sous forme d'ateliers et de parcours en boucle pour **privilégier le temps d'activité**. La mise en place des situations alternant travail individuel et collectif doit induire des comportements appropriés proches du déplacement sur route.

Dix à douze séances au minimum seront sans doute nécessaires mais, comme pour tout module d'apprentissage, ne pas laisser plus d'une semaine entre deux séances.

Parallèlement à cet entraînement spécifique sur la bicyclette et aux autres activités scolaires regroupées dans le projet, un apprentissage de la signalisation

3
E
R
A
P
I
T
E
C
H
A
P
I
T
R
E

routière et du code de la route doit être conduit en classe en privilégiant la connaissance et la signification :

- des panneaux situés entre la maison et l'école
- des panneaux rencontrés en classe vélo (cf. reconnaissance du parcours)

Pour ce faire, le matériel de Prévention MAIF peut être utilisé (voir " Documentation utile ")

- carte murale (Codes Rousseau) Signalisation routière
- dépliant " Les clés de la circulation "
- Cédérom " Tête en l'air "
- ...

Les élèves seront informés sur les risques d'accidents les plus fréquents (documents Plan Départemental d'Actions Sécurité Routière : PDASR à l'antenne Prévention MAIF). Ils seront initiés aux Premiers Secours (faire appel à l'infirmière scolaire et / ou au CPC).

• *Suggestions de matériels :*

- Plots ou cônes
- Cordes
- Rubalise
- Planches

LA SORTIE

• *Organisation de la Sécurité*

Normes d'encadrement

A ce jour, la réglementation est la suivante :

Jusqu'à 12 élèves, le maître de la classe plus un intervenant qualifié ou bénévole (ayant l'agrément) ou un autre enseignant.

Au delà de 12 élèves, un intervenant, qualifié ou bénévole (agréé) ou un autre enseignant en plus par tranche de six élèves.

AVANT LA RANDONNÉE

- **Prévoir** l'agrément d'un nombre suffisant d'accompagnateurs ;
- **Vérifier** le matériel et le bon fonctionnement des vélos ;
- **S'assurer** que les compétences minimales nécessaires sont acquises par tous les élèves ;
- **Contrôler** la connaissance du code de la route.
- **Prévoir :**
 - des haltes sur des aires de repos échelonnées,
 - des solutions de repli en cas d'imprévu selon la position où l'on se trouve sur le circuit.
- **S'informer** des conditions d'accès aux secours.
- **Inform** les accompagnateurs agréés sur la conduite à tenir en cas d'incidents ou d'accidents : dans les deux cas, **mettre le groupe à l'abri de la circulation**. Si accident, prévenir le SAMU ou les pompiers, le responsable de la randonnée et la voiture d'assistance.



SUGGESTIONS D'ORGANISATION

Cycle 2 :

Un adulte se placera en tête du groupe, un autre adulte en serre file.

Cycle 3 :

L'un des objectifs essentiels est la recherche de l'autonomie de l'élève afin que ce dernier devienne **ACTEUR** de sa conduite. Son comportement sera très important (allure, transmission des consignes, décisions) et **il doit posséder les compétences requises.**

Pour tendre vers de meilleures conditions de sécurité, il est possible de scinder le groupe de 12 en deux groupes de 6, voire en quatre groupes de 3, qui seront à distance suffisante pour permettre à un véhicule de s'intercaler.

► **Rappel de la norme : 2 adultes pour 12 enfants**

La place des adultes dans le groupe évoluera en fonction des situations (devant, au milieu, derrière).

Pendant la randonnée

- **respecter les horaires** et les itinéraires annoncés
- **ne jamais laisser d'enfant seul**, ni même **seul avec un adulte**
- **se mettre en file simple** dans tous les cas
- **ne pas entraver** ou restreindre **la circulation** par l'utilisation abusive de la voie publique
- **emprunter les bandes** ou les pistes cyclables chaque fois qu'elles existent
- **respecter l'intervalle** entre deux groupes de cyclistes :
 - 150 m hors agglomération
 - 100 m en ville
- **moduler l'allure** en fonction de l'âge et du degré d'entraînement des élèves (La vitesse du premier est adaptée à celle du dernier des groupes et non le contraire plus difficile à obtenir)
- **veiller** aux signes de fatigue
- **respecter le Code de la Route**
- **être toujours visible** d'un participant - voir devant et être vu de derrière (utilité des chasubles et brassards " fluo ").



La maîtrise individuelle de l'engin

Les séances vélo sont partie intégrante de l'Education Physique et Sportive. Le développement des conduites motrices s'acquiert par différents apprentissages.

► **le progrès, la persévérance à l'effort, la résistance à la fatigue** sont obtenus si les séances vélo sont :

- programmées en modules d'apprentissage de 6 à 15 séances
- peu espacées : 2 par semaine

La complémentarité des Activités Physiques et Sportives et leur traitement favoriseront l'épanouissement de chaque élève tout en déterminant leur niveau de pratique :

- habileté motrice
- endurance à l'effort

Pour permettre à l'élève d'accéder à l'autonomie, anticiper et évaluer les dangers, un temps doit être fait à la créativité et à l'esprit critique. Sans réduire le temps d'activité, on réservera une place à la verbalisation et aux échanges entre élèves sur le terrain et en classe.

Il ne s'agit pas d'apprendre une succession de gestes ou d'habiletés individuelles mais d'être capable d'enchaîner des difficultés particulières dans un contexte défini.

L'apprentissage des activités physiques et sportives dans des situations porteuses de sens et évaluées par et pour l'élève permet à chacun de s'approprier des principes méthodologiques et **d'agir en acteur responsable.**

Toutes les situations proposées dans les chapitres IV et V ont une même présentation :

- Pourquoi ?
- Situations
- Critères de réalisation (le qualitatif : comment faire)
- Critères de réussite (le quantitatif : combien de réussites)
- Un encadré (insistant sur les points importants)

Ces situations sont :

- ▶ simples à mettre en place avec un matériel peu sophistiqué
- ▶ toujours à replacer dans un contexte réel :
 - comportement d'un enfant circulant seul en milieu ouvert
 - comportement d'un enfant circulant en groupe en milieu ouvert

Les situations de 1 à 11 du chapitre IV s'intéressent au comportement individuel. Il conviendra de les mettre en relation avec les situations 12 à 19 du chapitre V s'attachant au comportement du groupe-cyclo.

**DOCUMENT VIDÉO ET DOCUMENTS ÉCRITS
SONT INDISSOCIABLES**

LES 11 SITUATIONS DU CHAPITRE IV

CONDUIRE ET SE CONDUIRE SEUL À VÉLO

Situation 1 – Démarrer rapidement avec une trajectoire rectiligne

Situation 2 – S'arrêter rapidement en restant équilibré

Situation 3 – Slalomer sans risque

Situation 4 – Adapter sa conduite aux différents terrains

Situation 5 – Maîtriser sa vitesse en descente

Situation 6 – Garder sa trajectoire dans un espace étroit à vitesse plus ou moins grande

Situation 7 – S'informer tout en conservant vitesse et trajectoire

Situation 8 – Signaler et réaliser un changement de direction

Situation 9 – Pousser et poser son vélo

Situation 10 – Effectuer un parcours présentant de nombreuses difficultés

Situation 11 – Simulation (jeu de rôles)

SITUATION 1

DÉMARRER RAPIDEMENT AVEC UNE TRAJECTOIRE RECTILIGNE

ÊTRE CAPABLE DE DÉMARRER
RAPIDEMENT, PRÉPARER SA PÉDALE



Pourquoi ?

Démarrer avec une trajectoire rectiligne est un critère individuel de sécurité (pas d'écart dangereux). Démarrer rapidement pour chaque élève d'un groupe est aussi une nécessité : on évite ainsi les espaces trop importants entre les élèves qui rallongent la dimension du peloton et qui créent des intervalles où des voitures peuvent " s'engouffrer " au niveau des intersections. De plus, lorsque ces espaces se créent, les élèves veulent ensuite les combler entraînant par là même des phénomènes " d'accordéon " qui augmentent les risques de chute.

Situations

- **Démarrer :**
 - sur du plat
 - en côte
- } par deux ou par trois en effectuant une course de vitesse

Critères de réalisation

- J'ai choisi le bon développement en fonction du terrain (plat, côte...)
- Je prépare ma pédale
- Je démarre en " danseuse " avant de m'asseoir sur la selle
- J'ai une trajectoire rectiligne.

Critères de réussite

- Je suis capable de faire 8 démarrages sur 10 avec l'une ou l'autre pédale en haut
- Je suis capable de démarrer (8 fois sur 10) dans un " entonnoir " sans toucher les lattes posées au sol
- Je suis capable (8 fois sur 10) départ à l'arrêt de franchir une distance de X mètres en moins de Y secondes

Si nous travaillons le départ avec l'une ou l'autre des pédales en haut, nous encourageons le départ avec pédale gauche en haut, en effet :

- lors d'un départ en groupe il est ainsi plus facile à l'adulte de vérifier que tout le monde est prêt à partir
- le pied libre reste sur le trottoir ou sur le bas-côté et non sur la route (moins de risque d'être accidenté).
- l'écart du cycliste, s'il y en a, se fera au démarrage vers le côté droit de la route.

SITUATION 2

S'ARRÊTER RAPIDEMENT EN RESTANT ÉQUILIBRÉ



Pourquoi ?

L'arrêt à vélo (seul ou en groupe) modifie l'équilibre entraînant des risques de chute :

Il faut apprendre à :

- freiner progressivement
- privilégier le frein arrière et utiliser le frein avant par à-coups.

L'arrêt équilibré permet de poser un seul pied au sol, l'autre restant sur la pédale (disponibilité pour un nouveau départ)

Situations (seul ou en groupe)

• **Enchaîner des actions sur le plat, en côte, en descente :**

- s'arrêter, repartir
- s'arrêter, descendre du vélo
- s'arrêter, pousser le vélo
- s'arrêter, porter le vélo

• **Faire à 2 des concours de rapidité :** ainsi après un " affrontement " sur 2 parcours parallèles effectués le plus rapidement possible, chacun devra terminer son parcours en s'arrêtant dans une zone très étroite en largeur et/ou en longueur (précision de l'arrêt).

Critères de réalisation

- **Je freine progressivement** (anticipation)
- **Je déséquilibre (si besoin) mon vélo** pour amener mon pied au sol, l'autre restant sur la pédale
- **Je suis capable d'enchaîner des actions** (descendre, pousser, soulever, repartir avec une trajectoire rectiligne).

Critères de réussite

• **Je suis capable de m'arrêter de façon équilibrée 8 fois sur 10 dont :**

- 4 fois avec pose du pied droit
- 4 fois avec pose du pied gauche

Après arrêt, j'enchaîne une action de mon choix (pousser, soulever mon vélo, redémarrer)

• **Je parcours une distance le plus rapidement possible** (en moins de X secondes) tout en étant capable de m'arrêter en étant équilibré dans une zone étroite

• **Je freine**, je me positionne dans une zone de longueur de 2,5 fois la longueur de mon vélo où je fais du " surplace " pendant 4 secondes et je repars sans poser le pied au sol.

Nous préférons travailler l'arrêt équilibré en posant le pied droit au sol, pour 3 raisons :

- 1- L'enfant descendra côté accotement ou trottoir
- 2- Son pied gauche ne se posera pas sur la route
- 3- Dans le cas où l'arrêt n'est que temporaire, le groupe peut repartir immédiatement (pédale gauche prête en haut)

SITUATION 3

SLALOMER SANS RISQUE



Pourquoi ?

Des chutes peuvent survenir suite à un accrochage de pédale au sol.

C'est toujours la pédale intérieure au virage qui accroche.

Avoir la pédale intérieure en haut se justifie pour 2 raisons :

- pas de risque d'accrochage
- reprise du pédalage plus précoce et plus efficace après le virage.

Situations

- **Faire à 2 des concours de rapidité sur slaloms parallèles.**

Barème : 0 point, 2 points ou 3 points :

- 0 point : un virage a été effectué pédale intérieure en bas (même si on franchit le premier la ligne d'arrivée)
- 2 points : parcours correct mais classé 2ème
- 3 points : parcours correct et classé 1er

- **Idem en descente.**

Critères de réalisation

- **Je suis capable de placer correctement ma pédale avant le virage de 2 façons :**

- soit en pédalant en avant et en arrêtant de pédaler au bon moment
- soit en pédalant en arrière (plus difficile mais bien pratique)

Critères de réussite

- **J'ai réussi 8 parcours sur 10** (pédale intérieure placée)
- **J'ai réussi 8 parcours sur 10 en moins de X secondes**
- **Je suis capable, après avoir pris de la vitesse, d'effectuer 8 slaloms sur 10 correctement**, sans pédaler vers l'avant (le rétropédalage permet de replacer sa pédale intérieure en haut).

Il faudrait alterner portes faciles et difficiles :

- sur une porte de slalom " facile ", l'élève a tendance à oublier la nécessité de replacer sa pédale
- sur une porte de slalom " difficile ", cela s'impose à l'élève

SITUATION 4

ADAPTER SA CONDUITE AUX DIFFERENTS TERRAINS



Pourquoi ?

Sur route ou en forêt, l'élève sera confronté à des accidents de terrain (trous, bosses, plaques d'égouts, trottoirs...)

Il faudra faciliter ces passages délicats en proposant des situations variées, nécessitant attention et efforts.

Situations

- Effectuer un parcours matérialisé avec des lattes de bois ou des madriers au sol
- Franchir une échelle posée au sol
- Réaliser un circuit sur terrains non goudronnés (gravier, sable...)

Critères de réalisation

FRANCHIR UN OBSTACLE BAS :

- j'exerce une traction verticale sur le guidon afin de soulever la roue avant pour franchir l'obstacle
- je coordonne poussée(s) sur les pédales et traction des bras
- je suis capable de me lever de la selle lorsque l'obstacle est à l'aplomb du pédalier
- je retrouve un équilibre derrière l'obstacle pour enchaîner une nouvelle tâche grâce à ma trajectoire rectiligne

AMORTIR UN ACCIDENT DE RELIEF :

- j'alterne les positions :
 - assis sur la selle
 - debout sur les pédales en amortissant avec les bras.
- derrière l'accident de relief, j'ai une trajectoire rectiligne, je reste dans un couloir matérialisé par des lattes.



Critères de réussite

FRANCHIR UN OBSTACLE BAS :

- je suis capable de franchir 8 fois sur 10 un obstacle de X cm d'épaisseur

AMORTIR UN ACCIDENT DE RELIEF :

- je suis capable d'amortir 8 accidents de relief sur 10, je reste dans le couloir balisé.

En roulant, le franchissement d'un obstacle ou d'un accident de relief peut entraîner des chutes si ce franchissement est subi et non maîtrisé. L'alternance " debout sur les pédales " - " assis sur la selle " facilite la conduite du vélo.

SITUATION 5

MAÎTRISER SA VITESSE EN DESCENTE



Pourquoi ?

Il s'agit ici d'adapter sa vitesse tout au long d'une descente ;

3 points sont importants :

- ne pas prendre trop de vitesse
- maîtriser le freinage (alterner : freinage sans blocage - laisser aller sans freiner)
- rester équilibré sur son vélo

Situations

- **Démarrer, dans une descente, au bon moment** en laissant un espace important avec mon prédécesseur
- **Respecter le signal donné par l'adulte**
- **Adapter sa vitesse à la nature du sol**
- **Respecter les zones de freinage** matérialisées au sol.

Critères de réalisation

- **Je démarre au bon moment** en respectant les intervalles (temps-espace) avec celui qui me précède en fonction de la déclivité et de la visibilité
- **Je ne pédale que si la pente me le permet ;** je freine au moment opportun suivant le balisage au sol (zone longue : je freine, zone courte : je laisse aller - voir vidéo -)
- **Je profite de l'élan en fin de pente** pour gravir la côte suivante plus facilement.

Critères de réussite

- **Je respecte le signal de l'adulte**
- **Je maintiens un écart constant** avec mon prédécesseur
- **Je réalise une descente** dans un temps compris entre X et Y secondes
- **Je suis capable de m'arrêter** au cours de la descente dans un intervalle de moins de 5 mètres.

Réaliser une descente avec un groupe suppose que les adultes recensent au préalable les risques :

- virages
- intersections rencontrées dans la descente
- déclivités
- obstacles (voitures garées, pommes de pins, branches sur le sol)
- accidents de terrain (bosses, creux...)

Pour une descente difficile, nous conseillons de répartir les adultes sur le parcours avant de donner l'autorisation au premier enfant de l'effectuer. A intervalle régulier, les enfants démarreront au signal de l'adulte restant en haut.

Le ou les adultes présents en bas de la descente assureront l'arrêt dans un endroit protégé.

SITUATION 6

**GARDER SA TRAJECTOIRE
DANS UN ESPACE
ÉTROIT À VITESSE PLUS
OU MOINS GRANDE**



Pourquoi ?

Se déplacer en groupe ou seul nécessite souvent de rouler lentement et sans écart. Les risques sont présents, principalement au démarrage ou lorsqu'une voiture est sur le point de doubler.

Situations

- Démarrer dans un couloir ou entonnoir matérialisé par des lattes
- Rouler sur des madriers stables ou à bascule
- Effectuer un parcours sinueux présentant de nombreuses difficultés, seul ou sous forme compétitive à 2.

Critères de réalisation

- J'ai une trajectoire rectiligne (ne pas toucher les lattes, ne pas descendre du madrier) quelle que soit la vitesse demandée (le plus vite possible ou le plus lentement possible).

Critères de réussite

- Je réussis 8 passages sur 10 sans poser le pied au sol
- Je réussis le plus vite possible 8 passages sur 10 en moins de X secondes
- Je réussis le plus lentement possible 8 passages sur 10 en plus de X secondes, je réalise un " sur-place " dynamique.

Il est nécessaire de varier le rythme dans toutes les situations proposées sur ce thème.

SITUATION 7

S'INFORMER TOUT EN CONSERVANT VITESSE ET TRAJECTOIRE



Pourquoi ?

La difficulté de prise d'informations (visuelle, auditive) est importante.

Exemples :

- regarder à droite ou à gauche en tenant le guidon de la seule main gauche puis de la main droite
Pour une amélioration de la vision périphérique, il faut proposer des situations signifiantes et proches du contexte de circulation.

Situations

- **Toucher des cibles hautes/basses**, à droite, à gauche, en maîtrisant ses trajectoires
- **Identifier un objet** montré fugitivement par quelqu'un situé en arrière
- **Identifier un bruit**
- **Identifier et surveiller une personne** qui roule derrière soi...

Critères de réalisation

Tout en restant dans un couloir :

- **je regarde en arrière** en tenant le guidon des deux mains
- **je regarde en arrière** en tenant le guidon de la main droite
- **je regarde en arrière** en tenant le guidon de la main gauche
- **je suis capable de dissocier** pédalage et rotation du tronc
- **j'ai un regard périphérique à l'horizontale** (les enfants en se retournant regardent plus facilement vers les toits des maisons qu'à hauteur de conducteur situé derrière !)

Critères de réussite

- **J'ai reconnu 8 objets sur 10** dont 4 fois en regardant à droite et 4 fois en regardant à gauche, dans un couloir matérialisé.
- **Je m'arrête le plus rapidement possible** et à moins de X mètres du camarade qui me suit lorsque celui-ci se bloque (voir vidéo).

Ce travail est difficile mais indispensable, il conditionne la réussite des comportements attendus dans la situation 8.



SITUATION 8

SIGNALER ET RÉALISER UN CHANGEMENT DE DIRECTION

Pourquoi ?

A la notion " s'informer " de la situation 7 s'ajoute celle d'être vu.

Trop de cyclistes pensent qu'il suffit de tendre le bras sans regarder en arrière et tourner, enfonçant la tête dans les épaules, attendant l'éventuel choc...venu de l'arrière ! !

Ici, il faudra s'informer, prendre une décision, informer, changer de rythme notamment pour tourner à gauche en prenant l'axe médian.

Situations

- **Tourner à droite** sur un parcours balisé dans la cour
- **Tourner à gauche** après avoir pris l'axe médian
- **Aborder un rond-point** en signalant mes changements de direction.

Critères de réalisation

- **Je vois, je suis sûr d'être vu**, je m'assure de la compréhension de ma manœuvre future par les autres usagers
- **Je change de rythme**, je maîtrise mes trajectoires
- **Je prends les décisions appropriées** (j'attends le bon moment, je m'engage ou je m'arrête).

Critères de réussite

- **J'effectue sur un parcours au moins 8 changements de direction** dans un temps limité (5 minutes).
- L'opportunité de mes changements de direction sera évaluée :
 - **par moi-même**
 - **par les élèves présents sur le parcours** (voir situation)
 - **par l'enseignant.**

Le rythme dans l'enchaînement des tâches (lâcher du guidon, signalement, reprise du guidon) doit être respecté et évalué.

SITUATION 9

POUSSER ET POSER SON VÉLO



Pourquoi ?

POUSSER SON VÉLO

En fonction des situations, l'enfant est amené à pousser son vélo :

- en côte
- sur le bas côté d'une route
- sur un passage protégé
- sur un parking...

Il est souvent conseillé à l'enfant de pousser son vélo en étant côté opposé à la chaîne pour ne pas se salir. C'est plutôt en fonction de la situation que l'enfant choisira son côté :

- s'il roule dans le sens de la circulation, sur le bas-côté, il lui faudra être côté chaîne (marche sur le bas-côté, "vélo en protection")
- sur un parking, il lui faudra parfois se placer entre le vélo et une voiture à l'arrêt pour ne pas la rayer.

POSER SON VÉLO

Poser son vélo, c'est :

- faire en sorte qu'il ne soit pas une gêne
- qu'il soit disponible
- qu'il ne s'abîme pas.

Veiller à ne jamais mettre le dérailleur côté sol (sable, coups)

Situations : marcher/courir à côté du vélo

- **Enchaîner arrêt, marche, pose du vélo, remontée sur le vélo à l'arrêt ou en "trottinette"**
- **Marcher à côté du vélo** dans une descente (utiliser le frein)

Critères de réalisation

- **Je suis du bon côté en fonction de la situation**
- **Je place ma pédale de façon à ne pas me blesser en la heurtant**
- **Je sais utiliser le frein**

Critères de réussite

- **Je réalise un parcours le plus rapidement possible et sans faute.** Ce parcours m'amène à marcher, à courir à côté de mon vélo en le poussant, sur différents terrains, avant de le poser.



SITUATION 10

EFFECTUER UN PARCOURS PRÉSENTANT DE NOMBREUSES DIFFICULTÉS

Pourquoi ?

L'enfant doit être capable d'enchaîner des difficultés tout en conservant une attention maximale.

Situations

- Varier le nombre d'obstacles et la difficulté des parcours mis en place par l'adulte ou les enfants
- Utiliser les savoirs précédemment acquis en enchaînant les difficultés.

Critères de réalisation

- J'effectue mon parcours en respectant les critères de réalisation de chaque action (voir situations précédentes) et j'enchaîne les difficultés.

Critères de réussite

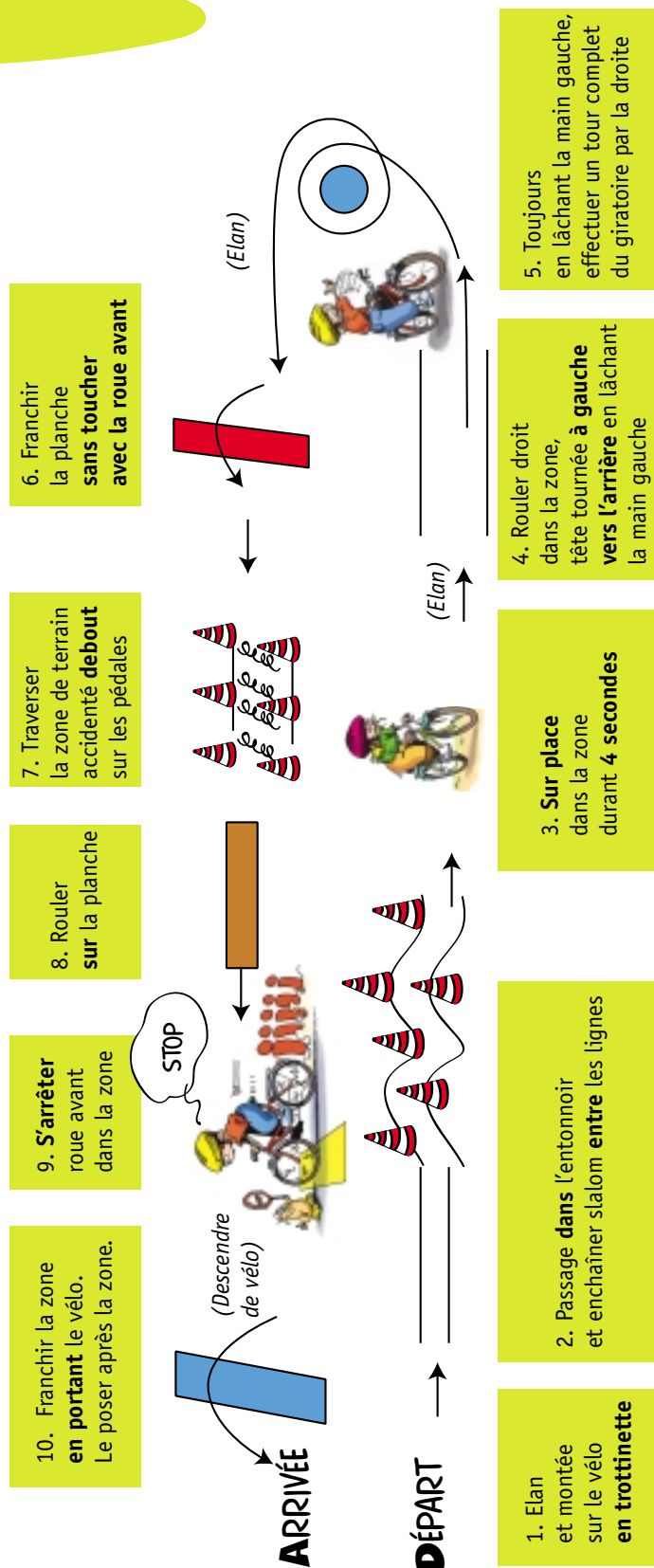
- J'ai réalisé au maximum 3 erreurs sur les 10 difficultés présentes et obtenu 7 points sur 10 pour le parcours proposé (voir exemple page suivante)

- Les élèves pourront proposer des parcours à leurs camarades.
- L'enseignant pourra aussi leur imposer des thèmes à inclure dans leurs parcours.
- Ces parcours doivent permettre des échanges critiques entre les élèves pendant la séance et au retour en classe (auto-évaluation et co-évaluation).

SITUATION 10

EFFECTUER UN PARCOURS PRÉSENTANT DE NOMBREUSES DIFFICULTÉS

Exemple de parcours présentant 10 difficultés : 1 action réussie = 1 point
Evaluation : /10 points



Pourquoi ?

- **Se rapprocher des situations réelles** (milieux protégés ou surveillés) sur un secteur bien identifié et balisé.
- **Jouer le rôle d'autres usagers** de la route pour mieux identifier les difficultés des uns et des autres.
- **Rechercher toujours la fluidité de circulation** tout en respectant le code de la route (s'informer - informer - respecter).
- **Etablir** le rapport conduite - courtoisie.

Situations

- **Reprendre** les aménagements proposés dans la situation 8 :
 - en augmentant la densité des cyclos sur un circuit désigné
 - en jouant des rôles différents : conducteur de voiture et/ou de camion, identifié par la couleur du maillot.
- **Les circuits** peuvent inclure des ronds points, des carrefours (protégés ou non) présentant de nombreuses incertitudes.
- **Il convient** de concevoir de petits circuits pour permettre à l'adulte d'intervenir et de rectifier certains comportements par des explications immédiates liées au contexte.

Critères de réalisation

- **Je respecte le code de la route.**
- **Je favorise la fluidité de la circulation** par mon comportement.
- **Je suis capable d'anticipation** et de prises de décisions franches.
- **Je suis capable d'émettre un avis** critique sur ma conduite et celle d'autrui.

Critères de réussite

- **J'ai réussi à faire** pendant X minutes Y tours de circuits sans que ma conduite soit répréhensible, en respectant le code de la route
- **Je suis capable** de suivre, en sécurité et à distance, un camarade en exécutant les mêmes manœuvres que lui : " je fais ce que tu fais "
- **J'ai réussi à exécuter** tous les ordres donnés par celui qui me suit sur le parcours de son choix : " tu me dis où je dois aller et tu me suis "

CHAPITRE 5

Les déplacements en groupe

Ce chapitre insiste sur les signes, codes et autres conventions nécessaires pour rouler en groupe, ils doivent être connus des adultes et des enfants. Rouler à vélo seul ou en groupe sont deux thèmes d'apprentissage complémentaires et indissociables.

L'apprentissage doit être actif et surtout inter-actif.

Chaque élève doit être capable de discerner les difficultés et de communiquer toutes les informations susceptibles d'intéresser le groupe. Dans une optique d'autonomie, les enfants seront associés par paires pour un contrôle réciproque à la fois du matériel (vélo, tenue...) et de la conduite (place dans le groupe, respect des codes...).

La continuité de l'avancement d'un groupe doit être le plus possible recherchée : ralentissements et arrêts fréquents remettent en cause l'équilibre du cycliste sur son vélo et sont sources de chutes. Aussi, des adultes (éclaireurs ou voltigeurs*) pourront anticiper sur les dangers et permettre cette continuité d'avancement.

Cependant, chaque élève, même à l'intérieur du groupe, doit respecter le code de la route et être à même d'assurer sa propre sécurité (exemples : si le groupe s'engage sur un rond-point, il est possible qu'une voiture survienne sur la gauche nécessitant l'arrêt d'un ou plusieurs enfants ; idem pour un stop : l'arrêt et la prise d'information sont individuels et obligatoires).

L'adulte situé en tête est celui qui connaît le mieux le parcours et les élèves ; il fait respecter les consignes et oriente les adultes voltigeurs.

VOICI LES POINTS IMPORTANTS TRAITÉS DANS LES FICHES SUIVANTES:

- **le rapport nombre d'enfants / nombre d'adultes**
- **la place des adultes dans le peloton (poste, tâche, rôle) :**
 - 1 devant (celui qui connaît le mieux le parcours)
 - 1 en serre-file
 - et les autres ?

- ***l'espacement entre les individus et les obstacles :***

- l'intervalle entre les enfants dans le peloton roulant en file indienne
- la distance de sécurité par rapport aux voitures arrêtées sur le bas-côté

- ***les changements de formation du groupe :***

- s'arrêter
 - par 2
 - par 3
 - par 4
- puis repartir en file indienne

- ***la communication au sein du groupe :***

- respecter et relayer les consignes
- signaler
 - l'arrivée de véhicules en face ou à l'arrière
 - les obstacles éventuels

** voltigeur : adulte assurant l'encadrement et ayant des tâches diversifiées :
- anticipation des dangers avant le passage du groupe (ici il précède le groupe)
- arrêt à un endroit source de danger (à sa hauteur, il demande aux enfants de réaliser un écart pour éviter un obstacle)*

Le voltigeur avant d'exercer une action est souvent proche de la tête du peloton ; l'adulte de tête est son interlocuteur privilégié. Ses arrêts puis ses retours en tête lui demandent une bonne condition physique pour assurer de nombreux changements de rythme.

LES 8 SITUATIONS DU CHAPITRE V

ROULER ET COMMUNIQUER EN GROUPE

Situation 12 - Connaître le rôle et les tâches des adultes

Situation 13 – Respecter et transmettre les consignes et informations

Situation 14 – Rester à sa place dans le groupe

Situation 15– Respecter les distances et signaler les obstacles

Situation 16 – S'arrêter en sécurité hors de la route

Situation 17 – Savoir s'arrêter et démarrer par 2, par 3... et reformer la file indienne

Situation 18 – Etre encore plus vigilant sur certains lieux

Situation 19 – Conduire un groupe en jouant le rôle des adultes

SITUATION 12

CONNAÎTRE LE RÔLE ET LES TÂCHES DES ADULTES



Pourquoi ?

Les enfants doivent avoir connaissance du positionnement des adultes (cf.conclusion)

EXEMPLE : POUR 12 ELEVES DE CYCLE II ROULANT EN FILE INDIENNE

- Les enfants démarreront s'il y a au moins :
 - un adulte en tête du groupe
 - un autre en serre-file.
- D'autres adultes (voltigeurs) peuvent se répartir en fonction des situations rencontrées : sécurité aux intersections, dans les ronds-points...

Situations

- **Enoncer clairement les consignes** à respecter par l'adulte de tête et vérifier leur application (dans la cour de l'école ou dans des lieux aménagés)

Critères de réalisation

- **Je m'assure de la présence des 2 adultes nécessaires** à l'encadrement de mon groupe.
- **Je suis attentif** au signal donné par l'adulte en tête du groupe
- **Je respecte** la continuité d'avancement
- **Je n'accélère pas** lorsqu'un adulte voltigeur prend de l'avance sur le groupe.
- **J'occupe différentes positions** dans le groupe :
 - Si je suis le premier élève de la file, je dois :
 - partir lorsque mon prénom a été énoncé
 - me tenir toujours derrière et à droite de l'adulte de tête, ma roue avant ne dépassant pas la hauteur du dérailleur du vélo de l'adulte placé en tête
 - Si je suis le dernier élève de la file, je dois :
 - être toujours devant l'adulte serre-file, mon pédalier ne doit pas être derrière la roue avant du vélo de l'adulte placé en serre-file.

- **L'adulte de tête** est le régulateur du groupe. Il donnera le signal du départ en appelant toujours le premier enfant par son prénom.
- **L'adulte serre-file** a un rôle d'informateur et souvent de soutien psychologique...
- **Les voltigeurs** sont " au service " de l'adulte de tête et font preuve de beaucoup d'anticipation.

SITUATION 13

RESPECTER ET TRANSMETTRE LES CONSIGNES ET INFORMATIONS



Pourquoi ?

Le déplacement d'un groupe d'enfants à vélo implique l'adaptation au terrain et au contexte.

Il est nécessaire de donner des consignes variées, audibles (conseils ou injonctions). Les enfants doivent s'habituer à répondre aux sollicitations, voire à les anticiper :

- **Arrêt / Démarrage**
- **Changements de formation :**
 - s'arrêter par 2, 3 ou 4 de front à un stop ou à un feu pour traverser ensuite plus rapidement.
 - s'arrêter par 2, 3 ou 4 de front sur le bas-côté pour réduire la longueur du groupe.
- **Changements de rythme :**
 - accélérer pour traverser rapidement un lieu déterminé (rond-point, intersection...)
 - ralentir avant de s'arrêter
 - freiner dans une descente...

Situations

- **Variation des consignes :**
 - dans une cour d'école : arrêt par 2, 3 ou 4 au plot suivant
- **Vérifier la diffusion et la compréhension des consignes**
 - sur une piste cyclable, " attention, on va croiser un autre groupe, serrez à droite "
 - signalement d'un panneau, ici " prudence, sortie de véhicules, faites attention "
 - signalement d'un " nid de poule " que l'on désigne du doigt, " faites un écart "
 - signalement d'une voiture garée que l'on doit éviter.

Critères de réalisation

- **J'applique immédiatement les consignes données par les adultes** (arrêt / démarrage, ralentissement / accélération...)
- **Je les transmets**, une seule fois pour éviter la cacophonie.
- **Si ces consignes ne sont pas reprises par un de mes suivants, je les réitère** pour m'assurer qu'elles ont été bien entendues.

Les places dans le peloton peuvent être :

- figées durant tout un trajet
- modifiées de façon dynamique en profitant des arrêts
(exemple : lors d'un arrêt par 3, l'adulte en tête indique que le 3ème enfant redémarrera en tête car il est le plus près de la chaussée)

SITUATION 14

RESTER À SA PLACE DANS LE GROUPE



Pourquoi ?

L'enfant doit comprendre que c'est une nécessité sécuritaire pour lui et les autres.

Situations

- **Apprendre à se déplacer** en groupe en respectant la file indienne
- **S'arrêter et redémarrer dans l'ordre**
- **S'adapter à des situations** avec changements de rythme (exemple : je suis le premier du groupe, je m'écarte, les autres passent en conservant l'allure, je reprends la file en dernière position)
- **Apprendre à s'arrêter** sur le bas côté.

Critères de réalisation

- **Je suis attentif à chaque départ**, je garde **ma place dans le groupe** tout en **respectant l'intervalle** avec celui qui me précède.
- **J'adapte mon allure** suivant les changements de rythme.
- **J'ai un comportement approprié** suivant la place que j'occupe dans la file
 - le premier
 - au milieu du peloton
 - le dernier.

On désignera les élèves susceptibles d'alterner en tête (lors des arrêts programmés). L'adulte doit avoir entière confiance en eux.

Par moment, les élèves placés en queue du peloton peuvent montrer des signes de lassitude : écarts s'agrandissant avec ceux qui les précèdent. Nous conseillons de les placer au milieu de la file... leur moral remonte vite et le repos n'est pas toujours un passage obligé même s'il est parfois nécessaire.

SITUATION 15

RESPECTER LES DISTANCES ET SIGNALER LES OBSTACLES



Pourquoi ?

Pour éviter les risques d'accrochage, il faut pédaler régulièrement et en continuité.

- **respecter les distances :**

- avec le prédécesseur
- avec le trottoir ou les bas-côtés
- avec les véhicules arrêtés

- **rouler régulièrement, pas " d'accordéon "**

- **signaler les obstacles éventuels :**

- trous
- véhicules arrêtés
- travaux

Situations

- **Proposer des simulations** où l'enfant apprendra à :

- indiquer les dangers par la parole et/ou par les signes (montrer du doigt un " nid de poule " en s'écartant)
- passer exactement dans " la trace " du prédécesseur.

En effet, en voulant éviter un obstacle lointain, les enfants perdent progressivement de la distance par rapport à celui-ci. Si le premier de la file s'écarte à bonne distance, le dernier, en revanche, se trouve trop près de l'obstacle pour l'éviter.

Il est souvent nécessaire qu'un adulte s'arrête en amont et à distance respectable de l'obstacle pour que l'écart se fasse à hauteur de l'adulte et en courbe douce.

Critères de réalisation

- **Pour les adultes :**

j'anticipe les dangers : regard à l'intérieur des véhicules pour m'informer d'une éventuelle ouverture de portière ; faire attention aux sorties de véhicules de garage ; s'arrêter en amont des endroits dangereux si nécessaire.

- **Pour les élèves :**

je suis très attentif, je fais passer les consignes, je préviens les suivants de dangers éventuels. Avant un obstacle, je fais un écart à distance respectable de celui-ci à l'endroit où l'adulte me l'a indiqué, en suivant le même trajet que mon prédécesseur.

C'est l'adulte de tête qui doit donner le tempo du groupe. S'il s'aperçoit qu'un intervalle s'est formé dans la file indienne, il doit aussitôt réagir. Il conseillera au premier d'arrêter de pédaler plutôt que de freiner, la file indienne se reformera progressivement

SITUATION 16

S'ARRÊTER EN SÉCURITÉ HORS DE LA ROUTE



Pourquoi ?

A chaque arrêt du groupe, on doit laisser libre la chaussée pour les autres usagers et s'arrêter dans des endroits sûrs et protégés.

Situations

- **S'entraîner dans la cour** ou en milieu protégé en aménageant des espaces d'arrêts :
 - sous les directives d'un ou de plusieurs adultes
 - en autonomie avec des enfants encadrés par d'autres enfants (voir situation 19).

Critères de réalisation

- **Je m'arrête le plus loin possible de la route** - en sécurité - je m'écarte au maximum sur ma droite, en profitant du bas-côté.
- **Je prends ma place dans le groupe**, suivant la formation demandée pour l'arrêt (file indienne, arrêt par 2, par 3, par 4)
- **Je m'arrête tout en étant déjà prêt pour le prochain départ.**
- **Je m'arrête et pose délicatement mon vélo** contre une haie par exemple.
- **Je descends du vélo, je m'assure qu'il ne gêne pas** et qu'il sera immédiatement disponible pour le prochain départ.



SITUATION 17

SAVOIR S'ARRÊTER ET DÉMARRER PAR 2, PAR 3... ET REFORMER LA FILE INDIENNE

Pourquoi ?

S'arrêter ou démarrer par 3 ou par 4 est nécessaire dans plusieurs situations :

- **aire d'arrêt courte mais large**, impossible de s'arrêter en file indienne, certains élèves ne seraient pas en sécurité
- **nécessité de regrouper les élèves** pour faire passer les consignes au groupe entier (consignes qui seraient inaudibles en file indienne)
- **traverser un carrefour, une route** le plus rapidement possible
- **remplacer l'élève de tête** (exemple : si on s'arrête par trois, c'est le troisième qui deviendra le premier au prochain départ).

Situations

- **Modifier les formations d'arrêt par 3, 4, 5**
- **Réduire la longueur des aires d'arrêt** en adaptant la formation d'arrêt choisie (exemple : sur une aire très courte mais très large, se mettre à 10 de front)
- **Démarrer de front à (5 - 6 - ...12) et reformer une file indienne.**

Critères de réalisation

- **Je m'arrête en utilisant le bas-côté**, le plus à droite possible
- **Je recherche l'alignement sur les autres élèves**
- **Je redémarre au bon moment.** Chaque ligne démarrera successivement. Sur une même ligne, c'est l'élève le plus proche de la chaussée qui démarre le premier puis son premier voisin de droite et ainsi de suite de proche en proche.

Douze élèves à l'arrêt :

- en file indienne : longueur du groupe de 16 à 20 m
- par deux de front : longueur du groupe - de 10 m
- par trois de front : longueur du groupe - de 6 m
- par 4 de front : longueur du groupe 4 m

SITUATION 18

ÊTRE ENCORE PLUS VIGILANT SUR CERTAINS LIEUX

Cette situation permet d'identifier les dangers particuliers suivant certains lieux précis. Pour les adultes comme pour les enfants l'appartenance à un groupe ne doit pas entraîner de comportements individuels qui ne respecteraient pas le code de la route.

Pourquoi ?

Certains lieux répertoriés (piste cyclable, stop, rond-point, intersection, traversée de route) impliquent une vigilance accrue de la part des adultes et des enfants.

- **Les adultes doivent être préparés à la gestion du groupe pour ces lieux.**
- **Les enfants doivent avoir acquis des repères** tout au long du module d'apprentissage. Leur adaptation doit être la plus précise possible et ne laisser place à aucune tergiversation ou improvisation. Ils doivent avoir un comportement responsable en gardant leur autonomie tout en sachant qu'ils appartiennent à un groupe.

Situations

- **Dans un lieu protégé ou en situation réelle, j'adapte mon comportement** aux dangers spécifiques à la situation rencontrée (lieux répertoriés plus haut).

Critères de réalisation

■ Piste cyclable :

Je reste bien à droite comme sur la route (la piste est très étroite) ; je fais attention aux voitures qui accèdent ou sortent des maisons situées le long de la piste ; je suis vigilant lorsque je quitte la piste pour retrouver une route ou un chemin ; je ne me laisse pas surprendre par un obstacle qui interdit aux voitures d'accéder à la piste cyclable.

■ Stop :

Je sais aborder un stop dans la formation de groupe demandée par l'adulte. En file indienne comme de front, je m'arrête et suis responsable individuellement de ma décision pour redémarrer. Même si l'adulte ou mes camarades sont passés je n'ai peut-être pas le temps et j'attends le bon moment. Mon regard est mobile (gauche-droite) mon attention totale, mon démarrage rapide. Après l'intersection je sais reprendre ma place dans la file indienne.

■ Rond point :

Je sais informer les autres usagers de ma future direction (en tendant le bras droit ou gauche suivant la sortie prévue)

J'informe les autres usagers individuellement, comme tous les membres de mon groupe : voir vidéo

- avant le rond point
- dans le rond point
- lorsque je m'apprête à quitter le rond point

Je m'assure que je peux m'engager dans le rond point, je sais m'arrêter si nécessaire même si mon prédécesseur a pu s'engager.

J'effectue une courbe à la périphérie du rond point en tenant le guidon d'une seule main l'autre indiquant mon trajet futur.

■ Intersection et traversée de route :

J'assure ma sécurité dans les conditions définies dans la situation 17.

Je sais aborder une intersection dans la formation de groupe demandée par l'adulte. En file indienne comme de front je m'arrête si nécessaire (priorité à droite notamment) et suis responsable individuellement de ma décision pour traverser. Même si l'adulte ou mes camarades sont passés je n'ai peut-être pas le temps et j'attends le bon moment. Mon regard est mobile (gauche-droite) mon attention totale, mon démarrage rapide.

Lorsque le groupe effectue une traversée de route en lignes successives, je sais reprendre ma place dans la file indienne.

SITUATION 19

CONDUIRE UN GROUPE EN JOUANT LE RÔLE DES ADULTES

Cette fiche représente l'aboutissement du module d'apprentissage.

Pourquoi ?

L'élève doit avoir une représentation précise des difficultés de gestion d'un groupe.

Situations

- Gérer un groupe dans la cour de l'école, en milieu protégé.

Critères de réalisation

- J'énonce des consignes claires et audibles
- Je m'assure que ces consignes sont respectées
- Je fais réaliser à mon groupe des départs et des arrêts suivant différentes organisations (par 2- par 3..) en tenant compte de l'espace d'arrêt disponible
- Je sais gérer l'allure de mon groupe en vue d'assurer une continuité d'avancement et éviter les phénomènes " d'accordéon "

Critères de réussite

- Je suis capable d'évaluer mon comportement
- Je suis évalué par mon groupe et par l'enseignant
- Je suis capable d'accepter les critiques
- Je suis capable de proposer des adaptations aux situations rencontrées

CONCLUSION

Le niveau de préparation et l'âge des élèves auront une influence sur :

- le lieu choisi pour le déplacement du groupe
- la longueur du déplacement
- le niveau des difficultés à surmonter (relief et fréquence de lieux dangereux)
- l'organisation du groupe.

On peut faire rouler un groupe de **cycle I** dans un espace protégé et exclusivement réservé aux vélos (exemple : nous avons déjà utilisé des pistes cyclables dans les Landes pour des élèves de **cycle I** : cf. images de fin de la situation 13).

Pour le **cycle II** on peut emprunter des routes ou chemins avec de faibles déclivités et faiblement encombrés. Dans ce cas quelle que soit la taille du groupe (en restant dans un rapport nombre d'enfants- nombre d'adultes conforme à la réglementation) nous conseillons de toujours placer un adulte en tête du groupe et un adulte en serre-file .

Concernant le **cycle III** dans le cas où 12 enfants peuvent être encadrés par 2 adultes, on peut très bien adopter des configurations de groupes différents.

Exemples :

- 1 groupe compact de 12 avec les 2 adultes répartis sur le seul groupe
- 2 groupes de 6, distants au maximum d'une cinquantaine de mètres, avec 1 adulte pour chaque groupe (les voitures amenées à doubler les cyclistes peuvent plus facilement progresser en s'intercalant entre les groupes)

Cette dernière organisation mérite quelques explications.

Elle peut-être utilisée si et seulement si les élèves sont capables d'autonomie.

N'oublions pas que le premier du groupe n'a pas obligatoirement d'adulte le précédant pour préparer une entrée dans un rond point ou marquer un stop par exemple, mais l'adulte situé derrière peut donner des conseils d'anticipation s'il sent un flottement.

Lors de la sortie organisée entre Souraïde et Socoa nous avons alterné différents modes d'encadrement. **A vous de les découvrir sur la vidéo.** Mais sachez que le groupe de cycle II avait toujours un adulte en tête et un autre en serre-file.

ATTENTION !

Si les élèves doivent être préparés avant une sortie vélo il en va de même pour les adultes accompagnateurs agréés. Ceux-ci doivent avoir confiance en les enfants mais surtout en eux-mêmes. Un groupe cyclo doit évoluer dans un climat serein nourri de complicité et d'entente cordiale.

EXEMPLE DE FICHE DE GROUPE VELO

Nom de l'enseignant de la classe :

N° Téléphone portable :

Noms des adultes qui encadrent ce groupe

Nom	Rôle	N° Portable
1-		
2-		
3-		
4-		
5-		
6-		

Noms des enfants composant ce groupe

1-	13-
2-	14-
3-	15-
4-	16-
5-	17-
6-	18-
7-	19-
8-	20-
9-	21-
10-	22-
11-	23-
12-	24-

Noms des adultes responsables des autres groupes

	NOM	N° PORTABLE
GROUPE N °1		
GROUPE N° 2		
GROUPE N° 3		
GROUPE N° 4		
GROUPE N° 5		
GROUPE N° 6		
GROUPE N °7		
GROUPE N° 8		

Numéros de téléphones utiles

SAMU / Pompiers	15 ou 112 (portable) / 18
Médecin	
Centre d'hébergement	
École	
Voiture assistance	
Gendarmerie	
Point d'arrivée	
Transporteur	
Autres.....	