



SITUATIONS PEDAGOGIQUES



Ateliers - Parcours
Habilités individuelles
Déplacements en groupe

Toutes les situations d'apprentissage proposées ont une même présentation :

- Pourquoi ? (intérêt de cette situation)
- Situations (organisation)
- 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
Elles sont toujours à replacer dans un contexte réel : enfant circulant seul en milieu ouvert, ou enfant circulant en groupe en milieu ouvert.

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

CONDUIRE ET SE CONDUIRE SEUL À VÉLO

Les 11 situations de comportement individuel

- 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)

ROULER ET COMMUNIQUER EN GROUPE

Les 8 situations de comportement 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

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 et rouler en groupe sont deux thèmes d'apprentissage complémentaires et indissociables.

L'apprentissage doit être actif et surtout interactif.

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.

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 (ex : stade ou pistes cyclables).

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.

ATTENTION !

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

SITUATION 1

DÉMARRER RAPIDEMENT AVEC UNE TRAJECTOIRE RECTILIGNE

ÊTRE CAPABLE DE DÉMARRER RAPIDEMENT, PRÉPARER SA PÉDALE

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.

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)
- **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 en 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 deux.

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 "surplace" 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 significatives et proches du contexte de circulation.

Situations

- **Toucher des cibles hautes/basses**, à droite, à gauche, en maîtrisant ses trajectoires
- **Identifier un objet** montré furtivement 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

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.

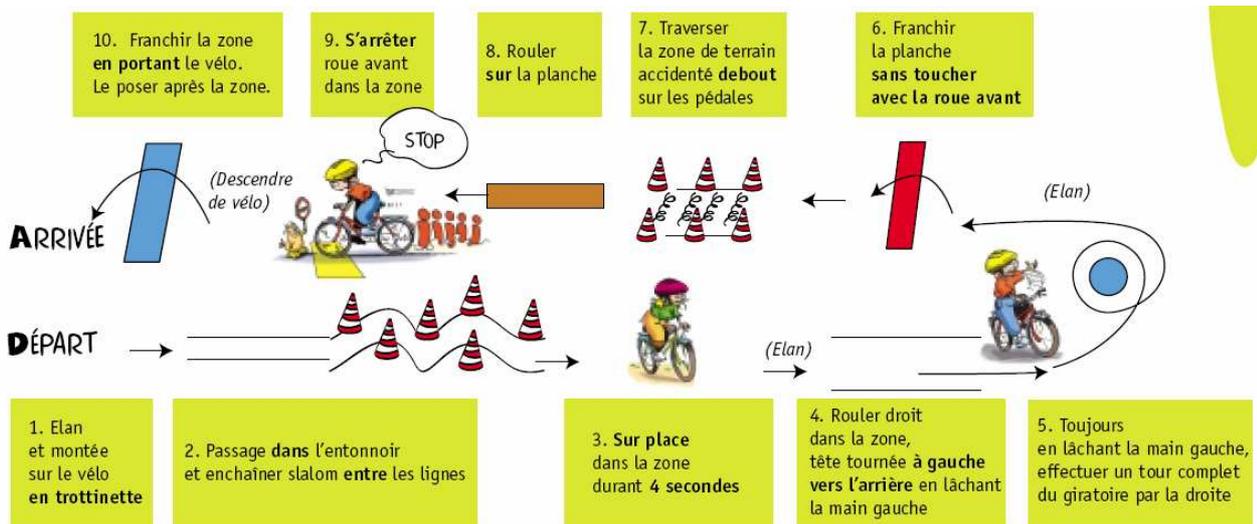
Critères de réalisation

- 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.

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



- 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 11

SIMULATION ET JEU DE RÔLES

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"

SITUATION 12

CONNAÎTRE LE RÔLE ET LES TÂCHES DES ADULTES

Pourquoi ?

Les enfants doivent avoir connaissance du positionnement des adultes

- 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 = moins de 10 m
- par trois de front : longueur du groupe = moins de 6 m
- par 4 de front : longueur du groupe = 4 m

SITUATION 18

ÊTRE ENCORE PLUS VIGILANT SUR CERTAINS LIEUX

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 :

- 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.

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.

SITUATION 19

CONDUIRE UN GROUPE EN JOUANT LE RÔLE DES ADULTES

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