

Cyclisme à l'école primaire Maîtriser le vélo et se préparer pour effectuer des sorties en milieu ouvert

Document extrait du site EPS de l'IA 64 : <http://www.ac-bordeaux.fr/EPS64/>

Connaissance de l'activité, réglementation, liens avec l'A.P.E.R.

Vidéo et documents en ligne sur le site

1. Maîtriser le vélo : conduire et se conduire seul

Situation de référence et évaluation : le parcours de maîtrise	18
Situations d'apprentissage :	
Situation 1 – Démarrer rapidement avec une trajectoire rectiligne	18
Situation 2 – S'arrêter rapidement en restant équilibré	18
Situation 3 – Slalomer sans risque	18
Situation 4 – Adapter sa conduite aux différents terrains	18
Situation 5 – Maîtriser sa vitesse en descente	18
Situation 6 – Garder sa trajectoire dans un espace étroit	18 18
Situation 7 – S'informer tout en conservant vitesse et trajectoire	18
Situation 8 – Signaler et réaliser un changement de direction, prendre un rond point	18 18
Situation 9 – Pousser et poser son vélo	18
Situation 10 - Simulation : jeux de rôles	18

Réglementation nationale
Recommandations départementales
Agrément d'intervenants bénévoles
Fiches prévention routière / cycliste
Jeu panneaux du code de la route

 Fiche APER cycle 2 cycle 3

 Finaliser les apprentissages
 ex : la classe découverte USEP 64

2. Pour sortir : rouler et communiquer en groupe

Quelques repères	
Situations d'entraînement :	
Situation 11 - Connaître rôle et tâches des adultes	18 18
Situation 12 - Respecter et transmettre consignes et informations	18
Situation 13 - Rester à sa place dans le groupe	18
Situation 14 - Respecter les distances et signaler les obstacles	18
Situation 15 - S'arrêter en sécurité hors de la route	18
Situation 16 - Savoir s'arrêter et démarrer par 2, par 3...et reformer la file indienne	18 18
Situation 17 - Être encore plus vigilant sur certains lieux	18 18
Situation 18 - Conduire un groupe en jouant le rôle des adultes	18

Interdisciplinarité
Histoire de la bicyclette
Lecture
Vocabulaire Anglais
Éducation civique
Mathématiques
Technologie
Poésie

Document Alain LARRIEU CPC EPS, sur la base du document "La sortie à vélo" (EDEPS 64 - Prévention MAIF 64 - USEP 64)

Connaissance de l'activité, mise en œuvre réglementaire, liens avec l'APER

Cycle 2 : Adapter ses déplacements à des environnements variés

- Réaliser un parcours en adaptant ses déplacements à un environnement inhabituel. L'espace est aménagé et sécurisé.
- Respecter les règles de sécurité qui s'appliquent.

Cycle 3 : Adapter ses déplacements à des environnements variés

- Réaliser, seul ou à plusieurs, un parcours dans plusieurs environnements inhabituels, en milieu naturel aménagé ou artificiel
- Connaître et respecter les règles de sécurité qui s'appliquent à chaque environnement
- Identifier la personne responsable à alerter ou la procédure en cas de problème

Logique interne : Se déplacer avec un engin en conservant l'équilibre.

Piloter un vélo, c'est :

- Changer son mode habituel de déplacement
- Établir de nouvelles coordinations motrices
- Construire un nouvel équilibre
- Être confronté à une prise d'information
- Donc à des prises de décision
- Dans des délais courts

Le cyclisme peut être envisagé

- sur des terrains variés : dans la cour, sur route, sur un terrain boisé...
- dans des environnements de plus en plus éloignés et chargés d'incertitude

MAIS circuler sur la route implique un encadrement spécifique (activité à encadrement renforcé) et un apprentissage ne se limitant pas au développement de tâches motrices.

Réglementation : BO n°34 du 12 octobre 2017 :

- Le port d'un casque conforme aux normes est **obligatoire**
- Taux d'encadrement : 2 adultes* pour 12, 1 adulte* supplémentaire pour 6 élèves
*enseignant ; intervenant agréé qualifié ou bénévole

Recommandations 64 :

- Sortie sur route avec des élèves de cycle 2 et 3 ayant acquis un minimum d'automatismes fondamentaux dans l'utilisation de la bicyclette

Connaissance du code de la route :

Circuler sur route nécessite de connaître des éléments du code de la route. L'activité cyclisme apparaît donc comme une activité privilégiée pour développer les compétences de l' **A.P.E.R.**

(Attestation de Première Education à la Route ; 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)

Il s'agit, au cours de l'enseignement des disciplines et de la vie scolaire, de faire acquérir des connaissances, et développer des comportements réfléchis et responsables, par une prise de conscience des dangers de la route.

Inscrite dans les projets d'écoles, elle est finalisée par la mise en œuvre :

- d'une attestation de première éducation à la route (A.P.E.R.) à l'école,
- d'une attestation scolaire de sécurité routière (A.S.S.R.) au collège

Mise en œuvre en EPS :

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

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

- programmées : 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 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 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 0 à 10 s'intéressent au comportement individuel. Il conviendra de les mettre en relation avec les situations 11 à 18 s'attachant au comportement du groupe cyclo.

COMPETENCE Cycle 3 : Adapter ses déplacements à différents types d'environnements

ETRE CAPABLE DE : Maîtriser son engin, conduire et se conduire seul à vélo, sur un parcours présentant de nombreuses difficultés.

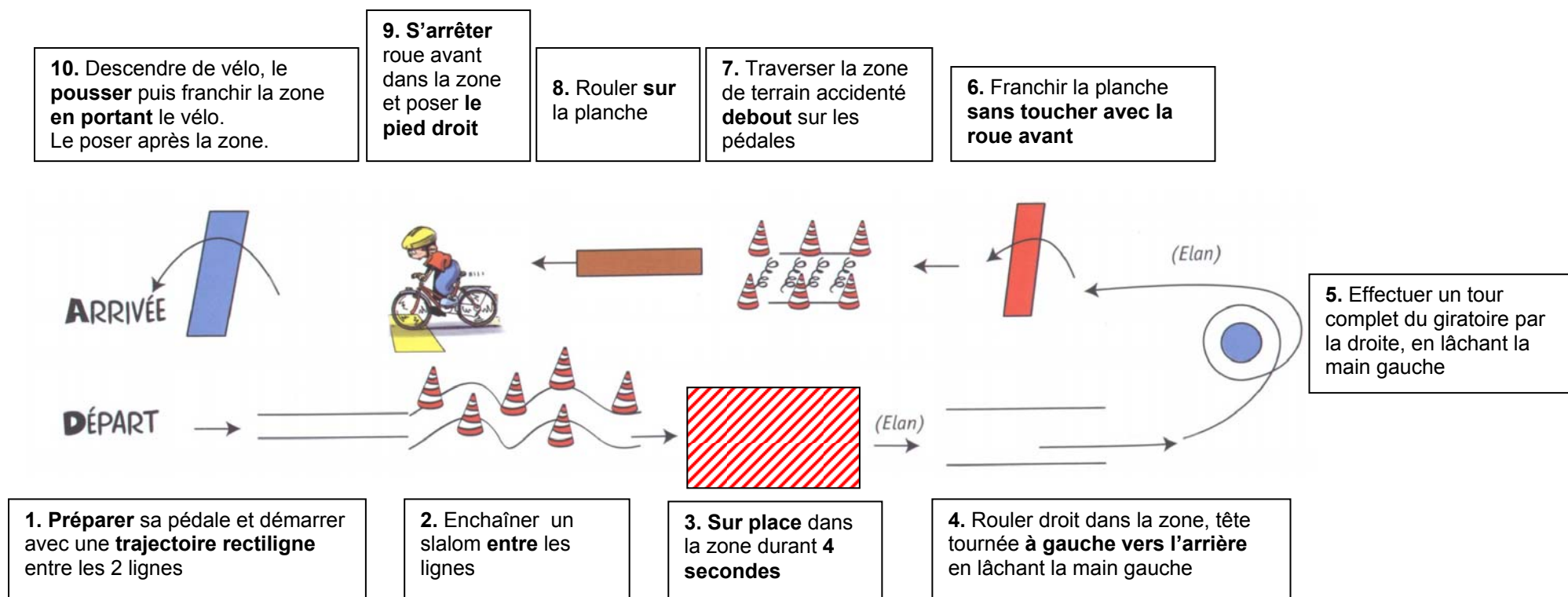
ACTIVITÉ et BUT général : Réaliser à vélo sans erreur un parcours présentant de nombreuses difficultés.

AMENAGEMENTS HUMAINS : Les élèves passent à tour de rôle. Ils travaillent par binômes : l'un réalise le parcours, l'autre observe et témoigne (grille et critique).

CRITERES DE REUSSITE : 1 point par action réussie au début, puis lorsque la situation de référence est proposée à nouveau être de plus en plus exigeant sur les critères de réalisation.

EVALUATION sur 10 points : 1 action réussie = 1 point

A partir de ce parcours de référence, qui favorise l'examen des comportements devant être maîtrisés par les élèves, des manques ou besoins seront observés. Des situations d'apprentissage seront alors proposées pour développer la maîtrise de ces comportements jugés significatifs.



Descriptif des 10 actions :

OBJECTIFS	BUTS	REGLES	AMÉNAGEMENTS MATÉRIELS	CRITÈRES DE RÉALISATION
ACTION 1 Démarrer avec une trajectoire rectiligne	Ne pas toucher ou sortir des limites	Démarrer et traverser le passage rectiligne sans toucher ou sortir des limites	- 2 cordes parallèles délimitant un passage rectiligne étroit	<ul style="list-style-type: none"> - Choisir le bon développement - Préparer sa pédale - Avoir une trajectoire rectiligne
ACTIONS 2 et 8 Garder sa trajectoire dans un espace étroit	Slalomer entre les lignes	Slalomer entre les lignes sans les toucher ou sortir des limites, ni mettre un pied au sol	<ul style="list-style-type: none"> - 2 cordes parallèles délimitant un passage sinueux étroit - Plots placés dans les courbes 	<ul style="list-style-type: none"> - Placer correctement sa pédale avant le virage (s'arrêter de pédaler au bon moment ou rétropédalage) - Pédale intérieure au virage en position haute - Freiner progressivement
	Rouler sur la planche	Rouler sur la planche sans en descendre ni mettre un pied au sol	- 1 planche	<ul style="list-style-type: none"> - Avoir une trajectoire rectiligne
ACTION 3 Rouler le plus lentement possible sans écart, réaliser un « sur-place dynamique »	Rester en équilibre durant 4 secondes dans une zone	Faire du « sur place » dans la zone durant 4 secondes, les 2 roues à l'intérieur, à partir du moment où la roue arrière entre dans la zone. Fin après 4 secondes ou jusqu'à ce que la roue avant sorte.	- 1 rectangle tracé au sol (2,5 fois la longueur d'un vélo de taille moyenne × 1 m). On peut faire varier cet espace (allonger ou raccourcir)	<ul style="list-style-type: none"> - Freiner progressivement - Pédaler par à-coups - Position « debout sur les pédales »
ACTION 4 S'informer tout en conservant vitesse et trajectoire	Prendre des informations visuelles en maîtrisant sa trajectoire	Rouler droit dans la zone, tête tournée à gauche vers l'arrière en lâchant la main gauche	- 1 couloir matérialisé par deux cordes	<ul style="list-style-type: none"> - Rester dans le couloir - Tenir le guidon de la main droite - Dissocier pédalage et rotation du tronc pour regarder en arrière - Avoir un regard périphérique à l'horizontale
ACTION 5 Effectuer le tour d'un giratoire	Tourner autour d'un rond-point en lâchant une main	Effectuer un tour complet du giratoire par la droite, en lâchant la main gauche	- 1 cerceau	<ul style="list-style-type: none"> - Prendre suffisamment d'élan - Placer correctement sa pédale avant le virage (s'arrêter de pédaler au bon moment ou rétropédalage) - Pédale intérieure au virage en position haute

ACTIONS 6 et 7 Adapter sa conduite à différents terrains	Franchir un obstacle bas	Franchir la planche sans toucher avec la roue avant	- 1 planche	<ul style="list-style-type: none"> - Exercer 1 traction verticale sur le guidon - Coordonner poussée sur les pédales et traction des bras - Se lever de la selle lorsque l'obstacle est à l'aplomb du pédalier - Retrouver un équilibre derrière l'obstacle
	Amortir des accidents de relief	Traverser la zone de terrain accidenté debout sur les pédales	<ul style="list-style-type: none"> - Des plots délimitant la zone - Lattes de bois ou terrain non goudronné 	<ul style="list-style-type: none"> - Alternner les positions assis/debout sur les pédales - Après l'accident de relief, avoir une trajectoire rectiligne - Rester dans le couloir matérialisé
ACTION 9 S'arrêter en restant équilibré	S'arrêter dans une zone sans chuter	S'arrêter roue avant dans la zone et poser le pied droit	- 1 zone perpendiculaire au vélo et étroite matérialisée au sol (craie)	<ul style="list-style-type: none"> - Freiner progressivement - Déséquilibrer si besoin son vélo pour amener son pied droit au sol, l'autre restant sur la pédale
ACTION 10 Pousser, porter et poser son vélo	Enchaîner pousser son vélo, le porter pour franchir une zone ou un obstacle, le poser sans qu'il ne gêne ni s'abîme	Descendre de vélo, le pousser puis franchir la zone en portant le vélo. Le poser après la zone	- 1 zone perpendiculaire au vélo et étroite matérialisée au sol (craie), d'une couleur différente de la précédente	<ul style="list-style-type: none"> - Etre du bon côté, en fonction de la situation : ici côté opposé à la chaîne - Placer sa pédale de façon à ne pas se blesser - Utiliser le frein

FICHE d'ÉVALUATION Cycliste _____ Observateur _____	
Actions	Réussite : 1 Echec : 0
1. Préparer sa pédale et démarrer avec 1 trajectoire rectiligne	
2. Passage dans l'entonnoir et enchaîner slalom entre les lignes	
3. Sur place dans la zone durant 4 secondes	
4. Rouler droit dans la zone, tête tournée à gauche vers l'arrière en lâchant la main gauche	
5. Effectuer un tour complet du giratoire par la droite, en lâchant la main gauche	
6. Franchir la planche sans toucher avec la roue avant	
7. Traverser la zone de terrain accidenté debout sur les pédales	
8. Rouler sur la planche sur tout son long	
9. S'arrêter roue avant dans la zone et poser le pied droit	
10. Descendre de vélo, le pousser puis franchir la zone en portant le vélo. Le poser après la zone.	
TOTAL :	

SITUATION 1

DEMARRER RAPIDEMENT AVEC UNE TRAJECTOIRE RECTILIGNE

ETRE CAPABLE DE DEMARRER RAPIDEMENT, PREPARER SA PEDALE

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

- sur du plat ↘
- Démarrer par deux ou par trois en effectuant une course de vitesse
- en côte ↗

→ Varier les positions de pédales au départ (droite en haut, gauche en haut)

→ Effectuer un départ dans un couloir ou un entonnoir.

Toutes ces situations peuvent se faire individuellement ou en groupe sous formes jouées ou compétitives.

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 EQUILIBRE

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 de manière non continue.

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 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, 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 2^{ème}
- 3 points : parcours correct et classé 1^{er}

→ 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, 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 et j'amortis 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

MAITRISER 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 ETROIT 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.
- Réaliser un passage le plus lentement possible dans une zone (vers le « surplace »), 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 « 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 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 REALISER 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 VELO

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 coté 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

SIMULATION JEU DE ROLES

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 différents usagers. 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 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 »

REPERES pour apprendre à rouler en groupe

Cette partie des apprentissages 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 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 suite à de nombreux changements de rythme.

PRECISIONS :

Le niveau de préparation des élèves 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 : des 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.

<p>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.</p>
--

SITUATION 11

CONNAITRE ROLE ET TACHES DES ADULTES

Pourquoi ?

Les enfants doivent avoir connaissance du positionnement des adultes.

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 des 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 dépasse 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 12

RESPECTER ET TRANSMETTRE 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 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

- Varier les 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 13

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 14

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 15

S'ARRÊTER EN SECURITE 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 18).

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 16

SAVOIR S'ARRÊTER ET DEMARRER 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 17

ETRE 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 18

CONDUIRE UN GROUPE EN JOUANT LE ROLE 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

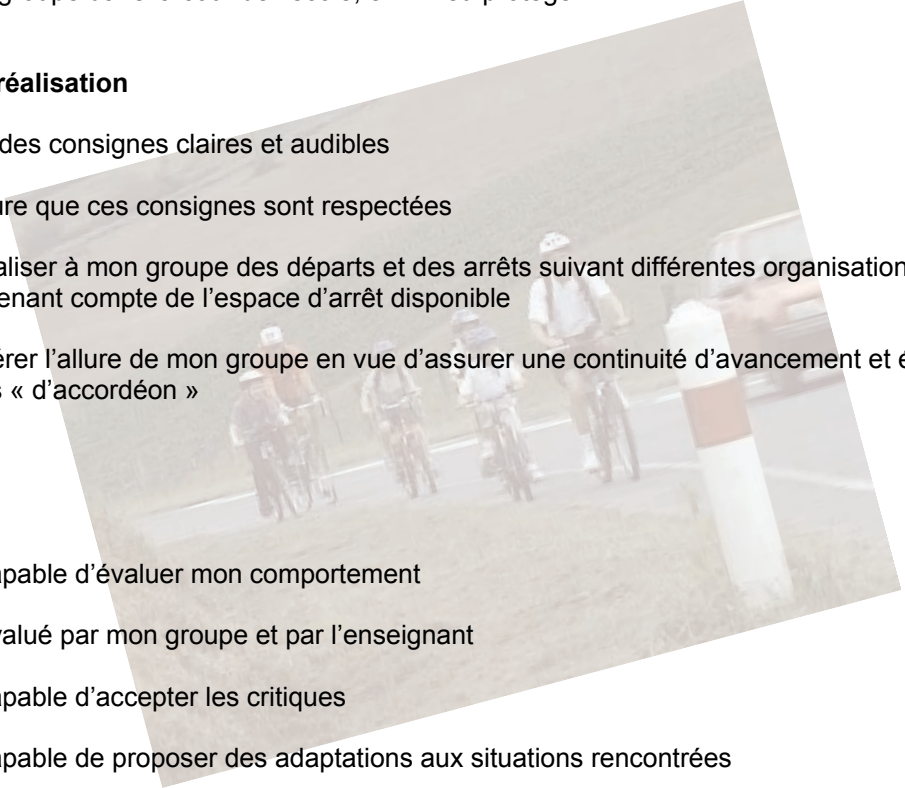
→ Gérer un groupe dans la cour de l'école, en milieu protégé.

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 »

Evaluation

- 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



ATTESTATION DE PREMIERE EDUCATION A LA ROUTE

Cycle 2



Quand je suis piéton

Je me déplace sur le trottoir

Elève	Maître
<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>

Dans la rue je sais regarder.

Dans la rue je sais écouter.

Je sais marcher sur le trottoir :

non accompagné(e).

Je traverse une chaussée.

Je sais traverser une chaussée seul(e).

Je sais traverser à un carrefour.

Je sais traverser à un rond-point.

Je sais faire traverser une personne.

Je vis dans un espace complexe.

Dans un environnement proche :

Je sais reconnaître les dangers.

Je sais me déplacer dans mon quartier ou mon village

Dans un environnement non familier :

Je connais les règles du code de la route.

Je sais donner l'alerte en cas d'accident.



Quand je suis passager...

Elève	Maître
<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>

Je sais comment je dois être retenu(e).

Je sais utiliser ma ceinture de sécurité.

Je connais et je respecte le code du passager du véhicule particulier.

Je connais et je respecte le code du passager à 2 roues.

Je respecte les consignes de l'adulte dans un transport scolaire.



Quand je roule...

Je sais rouler prudemment sur le trottoir et les espaces piétons, le vélo à la main.

Je roule dans l'espace de circulation correspondant à l'engin que j'utilise.

Je contrôle ma vitesse, mon équilibre, ma trajectoire.

Je sais rouler en tenant compte des autres.

Je vérifie et j'utilise les équipements.

Je connais les règles du code de la route :

Je connais les espaces de circulation où je ne dois pas rouler.

Je sais rouler à droite.

Je connais la signification de la signalisation.

ATTESTATION DE PREMIERE EDUCATION A LA ROUTE

Cycle 3



Quand je suis piéton...

Je sais marcher sur le trottoir...

	Elève	Maître
non accompagné(e).	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>

Je traverse une chaussée.

Je sais traverser une chaussée seul(e).		
Je sais traverser à un carrefour.		
Je sais traverser à un rond-point.		
Je sais faire traverser une personne.		

Je vis dans un espace complexe.

Dans un environnement non familier :

Je sais identifier les dangers.		
Je sais organiser mon trajet.		
Je sais utiliser un plan, une carte.		
Je connais les règles du code de la route.		
Je sais donner l'alerte en cas d'accident.		
Je connais les principes simples de secourisme.		



Quand je suis passager...

	Elève	Maître
Je sais comment je dois être retenu(e).	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Je sais utiliser ma ceinture de sécurité.	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Je connais et je respecte le code du passager du véhicule particulier.	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Je connais et je respecte le code du passager à 2 roues.	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Je respecte les consignes de l'adulte dans un transport scolaire.	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Je connais et je respecte le code du passager de transport en commun.	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
J'adopte l'attitude qui convient dans une zone d'attente.	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>



Quand je roule...

Je roule dans l'espace de circulation correspondant à l'engin que j'utilise.		
Je contrôle ma vitesse, mon équilibre, ma trajectoire.		
Je sais rouler en groupe.		
Je vérifie et j'utilise les équipements.		
Je vérifie les organes de sécurité de l'engin.		

Je connais les règles du code de la route :

Je connais les espaces de circulation où je ne dois pas rouler.		
Je connais la signification de la signalisation.		
Je connais l'ordre de passage aux intersections.		
Je signale à temps mes intentions de changement de direction.		
Je respecte les règles du code de la route.		