



Guide méthodologique de la Vélo-Éducation

PRÉPARER LES ÉLÈVES À UNE SORTIE
À VÉLO EN GROUPE ENCADRÉ

Pro Velo EDUC

Module initiation





1. Préface	2
2. Un contrat de sécurité préalable passé avec les enfants.....	3
3. Le travail de préparation en site protégé	4
3.1 Bien équipé.....	5
3.2 Maîtrise et habileté individuelles en site protégé	7
3.3 Maîtrise de la conduite en groupe	11
3.4 Le code et les enfants.....	13
4 Méthodologie Pro Velo pour le déplacement en groupe.....	20
4.1 La notion de groupe.....	21
4.2 La structure du groupe et le rôle de chacun	32
4.3 Le groupe en mouvement	23
4.4 L'arrêt du groupe dans la circulation.....	25
4.5 À emporter.....	27

1. PRÉFACE

Sensibiliser et préparer les générations futures à (re)devenir acteurs d'une mobilité plus saine, plus libre, plus cohérente et plus respectueuse de l'environnement, cela ne s'improvise pas. C'est pourquoi la cellule Pro Velo EDUC de l'asbl Pro Velo réédite sous la forme de trois carnets distincts le dossier « Enjeux et guide méthodologique de la Vélo-Éducation »¹.

Entre vos mains, vous détenez le deuxième volet de cette trilogie formant le guide méthodologique de la Vélo-Éducation. Insérée entre le premier carnet qui introduit les enjeux de la Vélo-Éducation et un troisième carnet qui vous conseille sur la marche à suivre pour amener les élèves à être autonomes dans la circulation, cette deuxième partie vous offre des conseils, méthodes et pistes permettant de préparer les élèves à une sortie à vélo en groupe encadré.

Nous espérons qu'au terme de votre lecture, chacun de ces carnets aura pu vous guider, vous inspirer et vous aider à faire de vos élèves des cyclistes responsables et épanouis.

(1) Initialement publié en 2007 en partenariat avec l'ADEPS dans la revue « Clés pour la forme » n° 19-20

2. UN CONTRAT DE SÉCURITÉ PRÉALABLE PASSÉ AVEC LES ENFANTS...

Il est primordial d'emblée de fixer clairement ce que l'on vise avec les élèves : une sortie à vélo sur voirie. De l'objectif poursuivi découlera très logiquement une série de conditions de travail à respecter impérativement sous peine de fragiliser, voire de compromettre l'activité : une sorte de contrat de sécurité. Etablir ce socle fondamental sur lequel on pourra bien souvent s'appuyer est une étape capitale qui permet à l'enfant de prendre conscience des enjeux et des exigences du projet, de ses responsabilités personnelles aussi. Il donne du sens aux différentes démarches ultérieures : c'est lui qui va en effet justifier, et donc structurer les séquences de préparation, d'apprentissage et d'évaluation qui seront mises en place en amont de la sortie proprement dite.

La référence systématique à ce « contrat de sécurité » nous permettra aussi de gérer bon nombre de situations lors de la préparation de la sortie : vélo en mauvais état, équipement inadapté, comportement incompatible...

La gestion de ces situations se fera d'abord à la faveur d'un dialogue structuré et constructif mais pourra aussi, en cas de non respect de l'une des clauses du contrat de sécurité, justifier l'exclusion expliquée et provisoire de celui qui ne respecte pas la démarche proposée.

Ce contrat de sécurité peut être l'objet d'un bel atelier dans le cadre d'un cours d'expression écrite ou orale. C'est en répondant à la question « à quelles conditions pouvons-nous envisager d'aller en groupe à vélo sur la route ? » qu'émergeront cinq clauses incontournables de notre contrat :

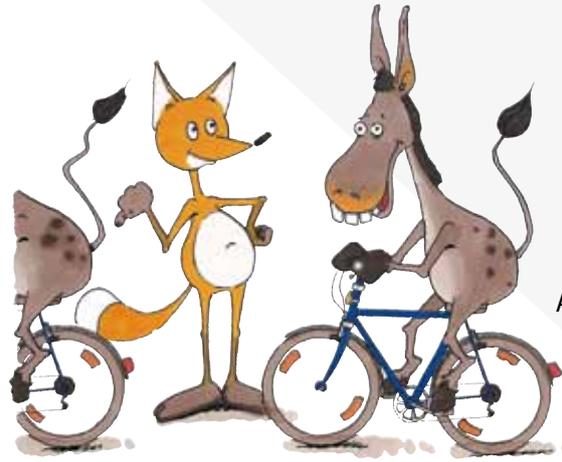
- être bien équipé ;
- maîtriser son vélo ;
- maîtriser la conduite en groupe ;
- connaître les bases du code de la route ;
- établir un réel climat de confiance.



Un contrat de sécurité et de solidarité



Établir un dialogue structuré et constructif



Si l'un de ces cinq éléments n'est pas respecté, la sortie ne peut être envisagée sereinement et en sécurité. Des décisions sont parfois à prendre car nous ne pouvons déroger à ce cadre incontournable pour assurer de bonnes conditions d'apprentissage et la sécurité du groupe.

Au-delà de la maîtrise technique et de la capacité de chacun à se déplacer en groupe, l'aboutissement de la formation en site protégé vise aussi l'établissement d'un climat de prise de responsabilité et de confiance entre les différents acteurs, condition à la sortie dans la circulation.

Le manque de discipline, d'écoute active, de réaction adaptée et instantanée, un mode d'expression agressif entre les participants ou une excitation permanente sont autant d'obstacles qui viennent s'ajouter aux risques de la route et les rendent alors insurmontables.

Il est capital que chacun y soit sensibilisé et soit profondément convaincu de l'impact de son comportement sur la sécurité et l'image du groupe, ainsi que de l'importance de cette dimension de confiance et de convivialité sur la notion de plaisir partagé par tous, encadrés et encadrants. Tout cela sera donc travaillé et évalué en site protégé.

3. LE TRAVAIL DE PRÉPARATION EN SITE PROTÉGÉ

- L'état de chaque vélo doit être contrôlé (freins, pneus, hauteur de selle), ainsi que l'équipement vestimentaire ;
- la maîtrise du vélo et l'habileté des enfants doivent être vérifiées et travaillées si nécessaire. Ces entraînements se feront hors circulation, dans la cour de l'école ;
- la maîtrise au sein du groupe doit également être abordée : la structure du groupe et un système de communication doivent être mis en place ;
- le code de la route est travaillé en classe : position du vélo et trajectoires sur la chaussée, règles de priorité et de sécurité ;
- de cette manière, un climat de confiance indispensable est progressivement installé. Confiance en soi, confiance dans les autres tant du point de vue des enfants que de celui des encadrants.



Travail en classe, un préalable indispensable

3.1 Bien équipé...

Un vélo en bon état et bien réglé est une nécessité absolue. Celui dont on n'est pas sûr et qui ne réagit pas comme il faudrait augmente fortement les risques. Il y a lieu de sensibiliser les élèves à cette dimension plus mécanique, de les investir d'une première responsabilité, celle de leur vélo. C'est l'occasion de mettre en évidence l'importance du soin apporté à son matériel. Tant pour son confort que pour sa sécurité, le cycliste prendra donc soin de son vélo et vérifiera rapidement mais minutieusement sa fiabilité. Il devra pour les mêmes raisons bien choisir son équipement, ses vêtements et sa bagagerie. Vous trouverez ci-après quelques pistes pour vous aider dans cette tâche.

Vérifications rapides et systématiques avant de rouler :

- pression des pneus : vérifier la pression en pressant le pneu latéralement entre le pouce et l'index. Une pression suffisante offre déjà une bonne garantie contre les crevaisons, diminue l'effort à fournir et améliore la maîtrise du vélo. Vérifier que la corde qui structure le pneu n'est pas apparente : il doit y avoir du caoutchouc partout. Le pneu ne peut présenter aucun trou ni fissure. Vérifier également que le pneu est bien placé régulièrement dans la jante (il peut sortir par endroit si l'écrou de la valve a été serré avant le gonflage de la chambre à air ou si la roue n'est plus tout à fait circulaire) ;
- réglage des freins : à l'arrêt, l'enfant vérifie qu'il est capable de saisir ses deux freins et de les ramener vers le guidon. Ce n'est pas toujours le cas ! Il teste ensuite chaque frein séparément. Lorsqu'il bloque le frein arrière et qu'il avance de quelques centimètres, la roue arrière est bloquée, le vélo glisse sur le sol. Lorsqu'il teste le frein avant, le vélo n'avance pas et la roue arrière se soulève légèrement. L'enfant veillera toutefois à tester de nouveau ses freins une fois sur le vélo ;
- système d'éclairage (sortie dans l'obscurité) : vérifier les ampoules, selon les cas les piles ou les connexions de la dynamo, les catadioptrés avant, arrière et latéraux (fixés dans les rayons ou bande réfléchissante sur le pneu).

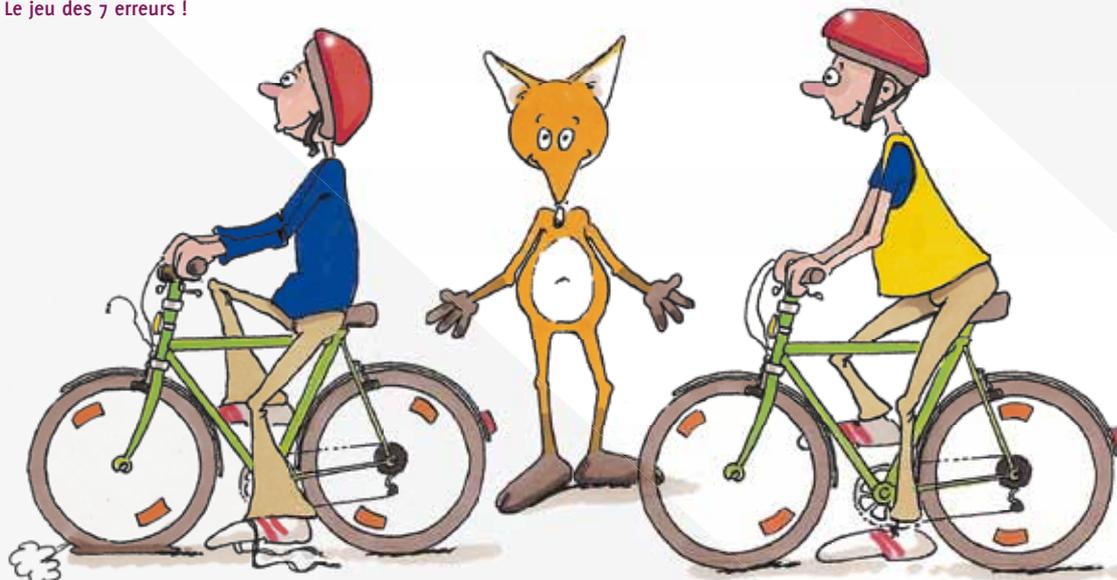


Un vélo en bon état et bien réglé est une nécessité absolue



Le test des freins

Le jeu des 7 erreurs !



Réglages ponctuels et faciles :

- hauteur de selle : debout à côté du vélo, la selle doit être à peu près à hauteur de l'os iliaque (os latéraux du bassin). Une fois assis sur la selle, on doit pouvoir poser la pointe des pieds au sol et le pied à plat sur une pédale placée vers le bas, avec la jambe pratiquement tendue ;
- réglage du guidon : fixé solidement, il doit être légèrement plus haut que la selle (VTT) ou même encore un peu plus haut (type hollandais). Vérifier aussi le serrage de la potence ;
- entretien de la chaîne : la chaîne doit être tendue (1 cm de jeu) et huilée. Il est bon de la nettoyer parfois avec du pétrole ;
- serrage des roues : après avoir vérifié le serrage des roues, il faut éviter de placer les leviers de serrage rapide dans le sens de la progression. Idéalement, ils doivent remonter le long du tube ou être dirigés vers l'arrière du vélo. Le problème ne se pose pas dans le cas de boulons (qui diminuent le risque de vol !) ;
- serrage des pédales : les manivelles ne doivent pas avoir de jeu et les pédales doivent être vissées à fond. Attention, l'une se visse vers la gauche et l'autre vers la droite. Cette vérification du pédalier permet d'anticiper la casse et d'éviter de se retrouver sans pédale, l'un des principaux ennuis mécaniques que l'on rencontre en sortie à vélo.



Une hauteur de selle bien adaptée

Réparations plus difficiles et nécessitant l'aide d'un vélociste : frottements éventuels et roues voilées, réglages des changements de vitesses, casses diverses : roue libre, câble de frein, pédalier... Il est à noter qu'il existe des ateliers de formations où vous pouvez vous initier à ces réparations plus complexes.



Equipements importants pour la sécurité :

- casque : même s'il n'est pas obligatoire, il est vivement recommandé. Pour les sorties : écarteur, fanion et chasuble fluo ;
- éviter les bas de pantalon trop larges, les chaussures non lacées et les longs manteaux, s'accrochant facilement : risques de chute ! ;
- éviter les larges capuches et cheveux longs non attachés : obstacles à une bonne visibilité ;
- privilégier des vêtements confortables aux couleurs vives, adaptés aux conditions climatiques. Attention aux extrémités par temps froid...

Des gestes répandus et pourtant destructeurs

Il est bon d'apprendre, dès le début des leçons de conduite à vélo, les bons gestes, les bonnes habitudes. A éviter :

- bloquer sa roue arrière et déraper : roue voilée, pneu très rapidement usé... ;
- sauter des bordures : roue voilée, fourche fendue... ;
- déposer son vélo par terre côté dérailleur : dérailleur plié ;
- superposer des vélos en laissant une pédale ou un guidon dans les rayons : rayons pliés ou cassés, roue voilée.



Gare aux lacets qui traînent !

3.2 Maîtrise et habileté individuelles en site protégé

Dans une classe, le niveau des élèves est toujours très inégal. L'éventail sera dans notre cas particulièrement large. Se côtoieront en effet dans le groupe des élèves n'ayant jamais utilisé un vélo et d'autres, véritables petits acrobates virevoltants. Deux points communs toutefois entre chacun : aucun ou très peu sont déjà experts de la sécurité et tous ont envie de participer à notre sortie Vélo...

Pour celui qui ne maîtrise pas encore l'équilibre dynamique, la technique de la draisienne est sans aucun doute la plus adaptée. Elle consiste à



La draisienne

proposer à l'enfant de chercher par lui-même son équilibre en mouvement sur un vélo sans pédale. Il est amené dans un premier temps à marcher avec son vélo entre les jambes, avant d'intensifier et rallonger ses appuis. Il fera alors des pas de géant..., tenant en suspension durant une dizaine de mètres. Cette technique permet donc à l'enfant de trouver par lui-même et sans tomber son équilibre dynamique à vélo. Il peut alors se tester aux changements de trajectoire lorsqu'il est en suspension et à l'arrêt et se familiariser avec l'utilisation de ses freins.



A ce stade, les pédales peuvent être replacées et il sera très vite possible à l'enfant, à son grand étonnement, de parcourir un tour de cour sous le regard surpris et bienveillant de ses condisciples.

Lorsque l'enfant a acquis les notions élémentaires d'équilibre, il pourra alors réintégrer le groupe et travailler trois compétences de base : la propulsion, les trajectoires et le freinage.

Ces compétences se chevauchent bien souvent et leur maîtrise est nécessaire pour envisager l'évolution sur voirie.

Quand l'enfant a suffisamment progressé dans ces compétences de bases, il pourra aborder des compétences plus complexes telles que : la perception de son environnement, la gestuelle et la communication ou encore la manipulation des vitesses. Ces compétences de perfectionnement seront nécessaires à l'enfant qui désirera se déplacer seul, en autonomie sur voirie. Mais dans le cadre d'une sortie en groupe encadré, elles ne doivent pas être impérativement maîtrisées, l'enfant pourra en effet compter sur le groupe et sera du reste positionné dans celui-ci en fonction de son manque d'expérience.

Pour exercer toutes ces compétences, il faut concevoir une batterie d'exercices et de jeux en vue d'une progression du facile au plus difficile, en tenant compte de l'espace disponible, de sa configuration, du nombre d'élèves, de la disponibilité de matériel, du niveau des élèves, de la durée de la leçon.

Il est intéressant aussi de varier les méthodes : tantôt structurer et systématiser une compétence par la décomposition et la répétition d'un exercice systématique, tantôt l'intégrer dans une activité plus globale et pourquoi pas plus ludique.

Nous vous livrons ici quelques-uns des ateliers que nous proposons régulièrement aux élèves, beaucoup d'autres sont possibles ou à créer.

Freinage et suspension

- stop ou encore : demander aux élèves de circuler librement dans un périmètre délimité. Au premier TOP, les élèves s'arrêtent. Veiller à ce qu'ils quittent bien leur selle pour poser le pied au sol. Au deuxième TOP, ils redémarrent. Réduire l'intervalle entre les deux TOP. Les élèves roulent les mains ouvertes sur les freins. Ils s'arrêtent. Immobilisés, ils se préparent au plus vite à redémarrer, en replaçant une pédale horizontale ;



Ne pas négliger la dimension ludique !



Apprendre à s'arrêter avec précision

- le même exercice mais cette fois, les élèves s'immobilisent au premier TOP et tentent de rester en suspension sans mettre de pied au sol jusqu'au deuxième TOP. Rallonger ensuite progressivement l'intervalle entre les deux TOP.



- Vous pouvez aussi en faire un jeu d'élimination ;
- 123 piano : les élèves doivent s'approcher mais ne peuvent être vus en mouvement... ;
- la course de lenteur : chacun dispose d'un couloir tracé devant lui et il devra parcourir la distance le séparant d'une ligne d'arrivée, le plus lentement possible. S'il dévie trop ou s'il met pied à terre, il sera éliminé. Le vainqueur est celui qui touchera le dernier la ligne d'arrivée avec sa roue avant ;
- les arrêts : placer des cerceaux et demander aux élèves de s'arrêter, roue avant dans la cerceau. Répéter l'exercice en augmentant la vitesse et en réduisant la distance de freinage. Même exercice, avec la roue arrière dans le cerceau.

Trajectoires

Tracer avec des plots trois lignes droites parallèles de plus en plus étroites. Les élèves tournent tous dans le même sens autour de la cour et choisissent la ligne qu'ils désirent en fonction de leur niveau. La trajectoire bien maîtrisée, l'élève peut s'entraîner à tendre un bras dans la ligne droite et même, bras tendu à regarder derrière lui.

Réaliser le même atelier avec trois slaloms : un à intervalles réguliers, un autre à intervalles irréguliers et un dernier avec des plots décalés à contourner. L'élève peut aussi tenter de faire passer le plot entre ses roues plutôt que le contourner.



L'atelier
slalom



Rouler bras tendu, une
nécessité sur la voirie

Le lâcher de guidon

Demander à l'élève de tendre un bras calmement pendant plusieurs mètres.

S'il n'est pas capable de lâcher son guidon, c'est souvent parce que, trop crispé, il se cramponne à son guidon. Demandez lui alors dans un premier temps de rouler les mains ouvertes sur les freins. Il va ainsi détendre ses avant-bras. Proposez lui ensuite de lever doucement son bras de quelques centimètres mais pendant plusieurs mètres. En cas de déséquilibre, il lui suffit de reposer la main au guidon. Il ne lui restera enfin plus qu'à progressivement écarter son bras jusqu'à l'horizontale.

Demander aux élèves de venir taper dans la main. Placer la main à différentes hauteurs, changer la hauteur de la main au dernier moment.

Tendre un plot au passage de l'élève qui doit le saisir et aller l'enfiler dans une perche placée verticalement plus loin.

3.3 Maîtrise de la conduite en groupe

Les figures équestres : emmener les élèves en file indienne. Au TOP, chacun fait un demi-tour sur lui-même vers la droite et reprend le tour de cour en sens inverse. Le premier se retrouve alors dernier. Répéter la figure avec un demi-tour vers la gauche.

Possibilité aussi de tenter un huit : au point de croisement, se croiser un sur deux.

Espacer également les vélos et demander aux élèves de remonter le groupe de l'arrière en effectuant un slalom entre les vélos en mouvement.



La chaise musicale : disperser des plots en laissant un manquant. Les élèves circulent librement. Au TOP, ils doivent s'immobiliser au plus vite à côté d'un plot. Celui qui ne trouve pas de plot est éliminé et va ranger son vélo. Ce jeu permet donc un rangement plus aisé.

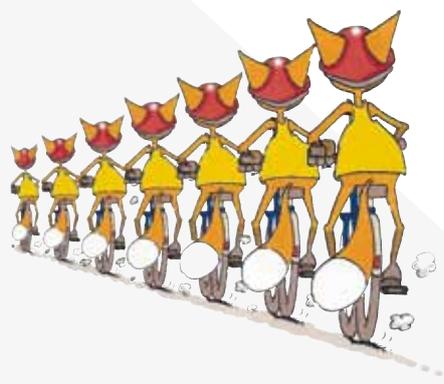
Le jeu des dix passes : la classe est divisée en deux demi groupes. Chaque groupe dispose d'un périmètre prédéfini. Les élèves devront alors évoluer dans cet espace et se transmettre un plot le plus de fois possible en une minute. Le plot ne peut faire un aller – retour. Le compteur se remet à zéro si le plot tombe par terre ou si un élève met un pied à terre lors d'une passe. Un temps de concertation peut être laissé au groupe pour s'organiser. Après un premier essai, le groupe peut se concerter à nouveau pour améliorer leur technique avant de retenter le défi.

Travail en duo : proposer aux élèves de constituer des paires. Demander de rouler par deux en file indienne. Le premier choisit les trajectoires et veille à garder le contact avec son partenaire. Le second suit et adapte sa conduite. Au TOP, ils échangent leur position. Egalement demander d'entamer un tour de cour l'un à côté de l'autre en essayant de poser une main dans la main de l'autre et poursuivre leur tour de cour. Proposer alors de circuler de la sorte librement. C'est aussi un excellent exercice de communication.



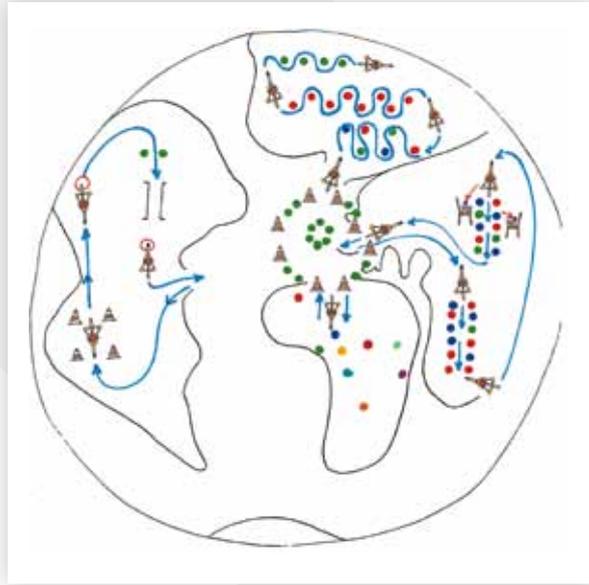
Une file – deux files : positionner le groupe en « Bus à vélo ». Placer déjà chaque élève à la place qu'il aura pour la sortie sur voirie. Entamer alors des tours de cour avec une alternance de déplacements en une file et en deux files. Cet entraînement permettra d'effectuer cette manœuvre efficacement une fois sur voirie. Des changements de rythme sont en tête de file

pour faciliter la manœuvre. Lors du passage de deux files en une file, il faut accélérer devant pour créer des espaces et patienter en queue de file ; à l'inverse lors du passage de deux en une file, il faudra ralentir devant et accélérer derrière pour éviter de trop s'étirer.



Le tour du monde : installer un rond-point à quatre entrées au milieu de la cour qui représente l'Europe. Les quatre « portes » donnent accès aux autres continents répartis aux quatre coins de la cour. Chaque continent permet de travailler une compétence (trajectoire droite, freinage, trajectoire courbe, vision périphérique). Expliquer collectivement et montrer

chaque atelier, avant de disperser les élèves par petits groupes aux quatre coins du monde. Proposer une rotation des groupes afin que chacun s'exerce sur chaque atelier. Les dix dernières minutes peuvent consister à lancer les élèves dans l'aventure d'un tour du monde à vélo. Ils choisiront leur parcours mais devront entre chaque continent repasser systématiquement par le rond-point. Des notions de priorité peuvent donc déjà être abordées : priorité de droite, céder le passage.



Un temps d'arrêt et de réflexion

Il faut expliquer toutes ces compétences et justifier ces exercices en faisant sans cesse référence à des situations de voirie. L'élève doit en comprendre l'utilité. Dans ce travail de préparation, il faut être juste et compris, mais ferme. Le vélo à cet âge est bien souvent perçu comme un jeu et pour les plus « éveillés », un jeu d'acrobaties...

Il est donc utile de différencier les multiples utilisations du vélo : jeu et acrobaties, VTT dans les bois, sport et déplacement utilitaire et sécurisé. Il est très important aussi d'expliquer aux élèves pourquoi leur attitude pourrait être dangereuse dans la circulation et inadaptée à l'activité.

On peut utiliser un système de carte jaune et de carte rouge pour les « têtes brûlées ». Cela permet de prévenir l'élève qu'il doit modifier son attitude car il risque l'exclusion de l'activité s'il ne rentre pas dans la démarche. L'exclusion est en effet envisageable et parfois nécessaire lorsqu'un enfant se met et met le groupe en danger. Elle doit être toutefois annoncée, expliquée, comprise et donc acceptée par l'enfant.

D'autre part, cette situation ne doit en aucun cas être irréversible et doit toujours être perçue comme une étape d'arrêt provisoire, un temps de



Respecter la démarche sécuritaire

réflexion. Elle gardera ainsi une dimension constructive. Ce sera un vrai moment de dialogue et de formation que l'élève « se sera imposé ». L'élève doit aussi pouvoir nous montrer concrètement qu'il a compris et assumé ses erreurs et qu'il est à présent prêt à entamer la démarche sécuritaire et collective exigée.



Ne pas se laisser coincer
et prendre sa place

Par ailleurs, en soulignant les progrès et les performances des jeunes cyclistes, tout encouragement améliorera la confiance en soi et entre l'enfant et le formateur. Cette attitude doit être privilégiée surtout envers les enfants qui éprouvent des difficultés dans la maîtrise de leur vélo. C'est un apprentissage, certains doivent se surpasser, sans esprit de compétition. Dans ce climat de confiance, les élèves entre eux se mettront aussi plus facilement à s'entraider, se conseiller, s'encourager et même parfois se féliciter. Cet état d'esprit sera bénéfique sur la route, comme ailleurs du reste... Cette sélection d'exercices illustre la diversité des pratiques adaptables en fonction de la variabilité des conditions de travail et des personnalités. Bon nombre de pistes plus détaillées sont disponibles sur notre site du Brevet du Cycliste dans la rubrique « enseignants », « Boîte à outils ».

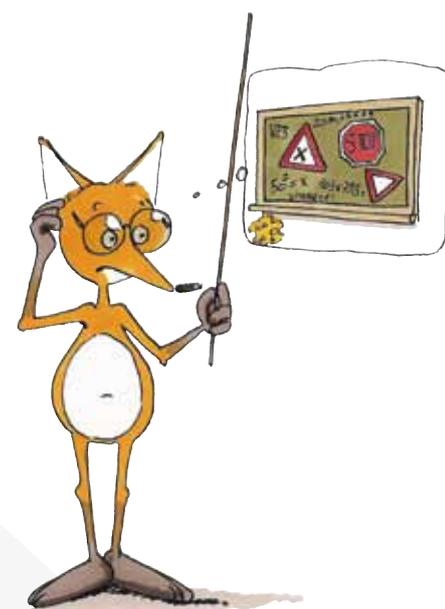
Nous espérons que cette rubrique deviendra vite une petite banque d'échange de séquences et pratiques pédagogiques pour alimenter des leçons et parcours de Vélo-école. Vous pourrez effectivement aussi y proposer des ateliers et pistes que vous avez conçus et testés (www.brevetducycliste.be).

3.4 Le code et les enfants

Pour conserver toute la valeur formative de notre sortie à vélo, les élèves seront confrontés à la réalité de la circulation. Les carrefours ne seront pas bloqués, confiant ainsi à chacun la responsabilité de sa sécurité et de celle du groupe. Ils devront donc prendre les bonnes décisions.

Pour cela, il est nécessaire qu'ils aient été responsabilisés et qu'ils aient reçu une initiation au code de la route. Lors de cette initiation seront étudiés essentiellement :

- la position du vélo sur la chaussée ;
- les familles de panneaux ;
- les règles de priorité ;
- quelques règles d'or de la sécurité à vélo.



Avant d'étudier ces quatre points théoriques en classe, un petit tour du quartier de l'école à pied ou/et la projection de la cassette « A vélo, une fête » de l'IBSR permettent une bonne introduction basée sur l'observation et une première analyse des infrastructures et carrefours.

Visiblement, le déplacement sur voirie est codifié. Ce n'est pas la loi de la jungle : il y a des règles, il faut les connaître et les respecter car sans cela, il serait très périlleux, voir impossible de circuler. Celles-ci répondent aux questions : « Où puis-je rouler, comment, qui passe en premier... ? » Si cette introduction permet déjà une telle réflexion et une telle acceptation, elle aura bien joué son rôle.

Le retour en classe sera alors l'occasion de dessins ou schémas au tableau pour aboutir à une synthèse. De petits exercices vérifieront la bonne compréhension et intégration des règles pour les élèves. A ce propos, l'IBSR et sa Cellule Education proposent plusieurs outils : un petit carnet synthèse pour l'élève (Le vélo, malin et sympa), un fascicule de méthodologie et d'exercices (A vélo, une fête), une brochure (Je roule bien), des fiches d'exercices « Sûrs ou dangereux », des posters et dépliants... Tous ces outils sont décrits sur le site www.ibsr.be.



Le déplacement sur voirie est codifié

La position du vélo sur la chaussée

Au-delà de 9 ans, nous ne pouvons plus emprunter les trottoirs à vélo et devons emprunter les infrastructures cyclables disponibles ou la voirie.

Les pistes cyclables² sont obligatoires pour les groupes de moins de 15 cyclistes et la circulation sur celles-ci se fait généralement en file indienne. Si la piste est impraticable (trous, feuilles mortes, voitures en stationnement ou trop proches) ou si le groupe compte entre 15 et 50 cyclistes maximum, vous pouvez rouler sur la chaussée. Il est cependant vivement conseillé d'emprunter les pistes quand c'est possible.

Les chevrons verts que l'on rencontre parfois ne sont que des bandes cyclables, juste des itinéraires suggérés servant à attirer l'attention mais sans obligation ni définition légale.



Privilégier les deux files si deux véhicules peuvent se croiser

(2) D'après le Code de la route, « le terme "piste cyclable" désigne la partie de la voie publique réservée à la circulation des bicyclettes et des cyclomoteurs à deux roues classe A par les signaux D7, D9 ou par les marques routières prévues à l'article 74 (ndlr : deux lignes discontinues parallèles de couleur blanche et n'ayant pas une largeur suffisante pour permettre la circulation des véhicules automobiles). La piste cyclable ne fait pas partie de la chaussée. »



Nous devons rouler à droite mais en prenant bien notre place sur la chaussée. En fait, nous devons nous écarter d'un mètre de tous dangers : trottoirs et accotements, voitures en stationnement, autres usagers... De cette manière, nous évitons le risque de chute, nous préservons une zone de sécurité et surtout serons bien visibles. Les véhicules en approche ralentiront, parfois resteront derrière nous, avant d'éventuellement nous dépasser.

Depuis 1991, l'article 43.2 du code de la route permet de rouler à deux de front en agglomération. Nous formerons donc la plupart du temps grâce à cet article un « bus à vélo ». Nous ne pourrons toutefois jamais empêcher le croisement et devons donc nous remettre en file indienne sur les infrastructures cyclables étroites, dans les SUL par exemple.

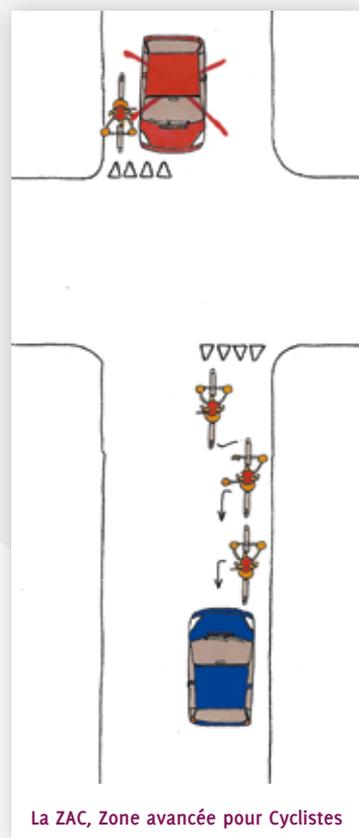
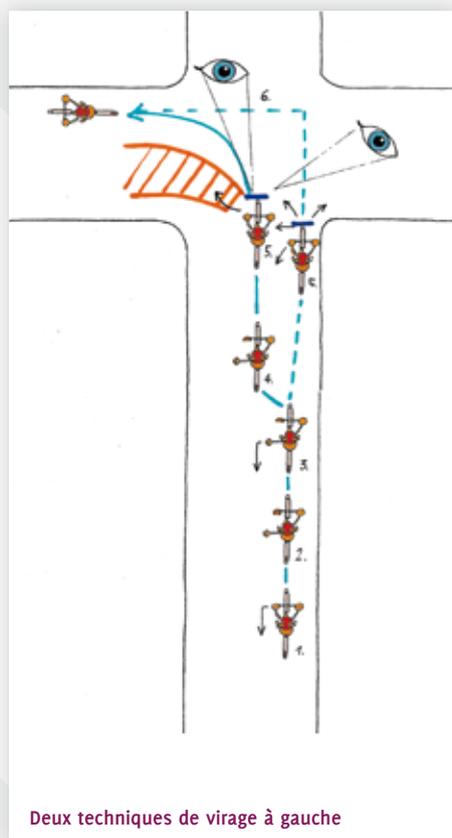
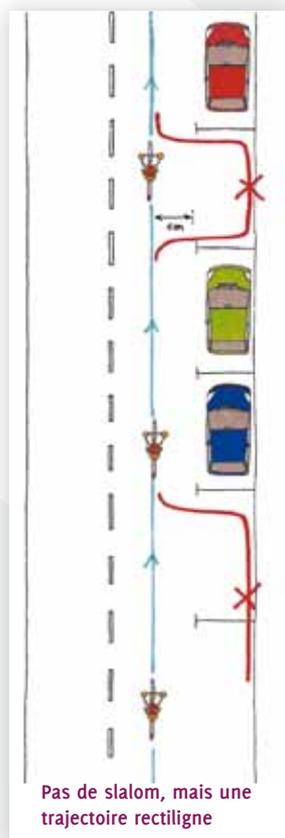
Un truc pour le choix 1 ou 2 files : si deux véhicules peuvent se croiser, je prendrai la place de l'un d'eux en privilégiant les deux files, ainsi que dans les rues à sens unique. Le concept du bus sera décrit plus loin.

Implicite, cela autorise le cycliste à bloquer sa bande de circulation en agglomération.

Si vous estimez que la chaussée est trop étroite pour qu'un véhicule vous dépasse en toute sécurité, vous pouvez prendre votre place clairement et demander à l'automobiliste de patienter derrière. Un peu d'empathie avec lui vous fera toutefois vous ranger sur le côté dans le cas d'un tronçon trop long...

Nous tiendrons des trajectoires rectilignes. Pas question donc de slalomer dans les places de stationnement libres. Il faut rester visible pour l'automobiliste. Si un accotement est libre sur une longue distance, il peut être plus agréable et plus courtois de l'emprunter pour laisser la voie libre mais attention avant de reprendre sa place sur la chaussée.

Lorsque nous tournerons à droite, nous veillerons à tourner bien serré afin de ne pas gêner un véhicule en approche dans la rue que nous empruntons.



Lorsque nous tournerons à gauche, nous indiquons notre intention avec le bras et vérifions en regardant derrière nous que la voie est libre ou que l'automobiliste survenant par l'arrière nous laisse faire notre manœuvre. Nous analysons alors le carrefour (voir règle de priorité) et tournerons bien large au bout du carrefour, en angle droit. De cette manière, nous ne gêrons pas l'automobiliste se trouvant dans la rue que nous empruntons en le contournant.



Être visible et prévisible

A l'approche d'un carrefour où nous serons susceptible de devoir nous arrêter (feux, Stop, céder le passage), nous vérifierons derrière nous afin de prendre notre place au milieu de la bande de circulation et ainsi de ne pas nous laisser coincer par un véhicule venant s'arrêter à côté de nous. C'est le principe du ZAC (Zone Avancée pour Cyclistes).

Les familles de panneaux

Un poster de l'IBSR aidera à la présentation de cette classification. L'observation des panneaux lors de la promenade à pied aura peut-être déjà permis de réunir certains panneaux :

- ronds bleus : obligations ;
- ronds rouges : interdictions ;
- triangles : attention dangers ;
- rectangles : indications.



Reste la famille des panneaux de priorité que nous étudierons dans le point suivant.

Le fascicule de l'IBSR accompagnant la cassette « A vélo, une fête » propose une série de petits exercices permettant de fixer les familles de panneaux de manière concrète et ludique : colorier les panneaux, choisir un itinéraire sur un plan...



Tout changement de trajectoire entraîne la perte de priorité

Les règles de priorité

A l'approche de chaque carrefour, l'élève doit savoir où il doit regarder et qui doit passer en premier pour adapter sa vitesse et prendre les bonnes décisions. Il doit donc intégrer cinq règles de priorité.



1. **La notion de manœuvre** : quand je change de trajectoire ou quitte une piste cyclable, change de bande ou tourne, dépasse ou quitte une zone parking ou un terrain privé, je n'ai pas la priorité.

2. **La règle générale - la priorité de droite** : je ralentis à l'approche de toute rue à droite, je regarde, analyse et décide d'accélérer ou de m'arrêter. Un panneau peut me prévenir mais il n'est pas obligatoire.

3. **L'exception - la voie prioritaire** : je sais que je suis sur une voie prioritaire grâce aux panneaux de signalisation. Dans ce cas, tout le monde s'arrête pour me laisser passer. Je sais que je croise une voie prioritaire grâce aux panneaux « céder le passage » ou « Stop » et aux dents de dragon ou à la ligne continue blanche peinte sur la route.



On ne rappellera jamais trop souvent la priorité de droite

4. **Les feux de signalisation** : la couleur orange est une couleur d'arrêt. Nous devons nous arrêter si nous en avons la capacité. Le policier prime sur le feu, lequel prime sur les panneaux. Si le feu clignote en permanence (panne ou arrêt volontaire) et que des panneaux sont posés sur celui-ci, les panneaux donnent les indications de priorité.



5. **Le rond-point** : l'intérieur du rond-point peut être considéré comme une voie prioritaire. Un « céder le passage » complètera dès lors l'annonce et l'entrée du rond-point. La position du cycliste sera donc au milieu de sa bande (voir plus haut) et donc au milieu du rond-point.



Si une piste cyclable est marquée au sol dans le rond-point, le cycliste devra alors l'emprunter même si cela est moins sécurisant et il est prioritaire. Si la piste contourne le rond-point, en-dehors de celui-ci, le cycliste n'a pas la priorité et accomplir le tour du rond-point devient parfois un vrai parcours du combattant. L'excès d'infrastructures ou le caractère inadapté de celles-ci nuit parfois à la sécurité.

Quelques règles d'or de sécurité

Il est stimulant et performant de répéter quelques slogans faciles à retenir par les enfants :

- être visible et prévisible ;
- ne jamais surprendre ;
- être concentré en permanence ;
- s'écarter d'un mètre de tous dangers ;
- ne jamais se laisser coincer ;
- maîtriser ses trajectoires ;
- priorité n'égal pas sécurité ;
- bien choisir son itinéraire.

Une charte peut être rédigée par la classe, affichée en classe et signée par chacun.



Des situations à risques et leurs solutions

Avant de sortir sur voirie, il est également important d'anticiper des problèmes fréquents pour induire les bonnes réactions. Nous utiliserons volontairement le terme « risques », plutôt que « dangers » car l'objectif ici est de susciter une prise de conscience active et non de susciter ni de stigmatiser une peur contagieuse.

La prise de conscience des risques est nécessaire et bénéfique, la peur du danger est paralysante et non constructive. Il faut dédramatiser la route afin que les élèves soient convaincus que si l'on roule bien, en respectant règles et conseils, la route est un espace utile, praticable, efficace et même convivial.

Il faut simplement éviter :

- le manque de concentration et l'excitation ;
- le manque de communication : omettre de prévenir quand le groupe freine ou s'arrête par exemple ;
- la dispute : si l'un commet une erreur, il s'excuse, cela peut arriver, et l'autre l'encourage ;
- la panique : seul, l'élève en difficulté s'arrête et se déplace jusqu'au trottoir ; l'encadrant qui clôture le groupe le rejoint et reste avec lui ; les autres restent en formation et poursuivent jusqu'à un emplacement où l'on peut se ranger et évacuer la route : là, tous attendent jusqu'à ce que le groupe soit recomposé ;
- l'effet de groupe : la tendance est de suivre celui qui est devant ; la situation sur la route peut changer en une fraction de seconde : une décision prise par un cycliste peut être bonne pour lui et plus pour celui qui est juste derrière. Chaque carrefour est donc un exercice pour tout le monde. L'exemple du feu est facile à comprendre mais est applicable à tout carrefour : priorité de droite, stop, céder le passage, manœuvres...



Un automobiliste cède volontiers la priorité devant un groupe de cyclistes



Au chef de file le soin de demander au conducteur de céder sa priorité

Le groupe peut donc être scindé et recomposé ensuite. Un automobiliste cède volontiers la priorité devant un groupe de cyclistes. Dans ce cas, tout en regardant le carrefour, le groupe s'engage et remercie. Il est important de sensibiliser les élèves au fait qu'un automobiliste à l'arrêt peut cacher un autre usager qui ne s'arrêtera peut-être pas.

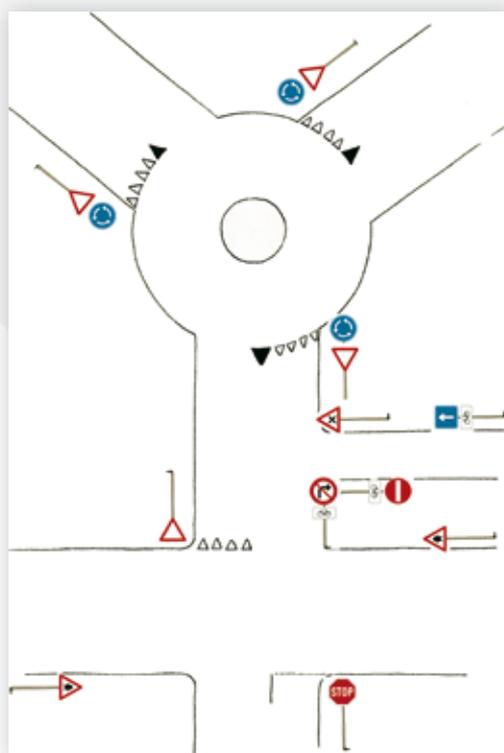
S'il veut être certain de garder son groupe bien compact, en raison de l'approche d'une manœuvre ou d'un tronçon plus difficile, le chef de file peut aussi demander au conducteur prioritaire de céder sa priorité en lui adressant un « stop » de la main, ainsi qu'un petit remerciement.

Des pistes d'exercices pour driller et vérifier l'assimilation de ce module théorique :

- des situations de carrefour sur papier : entourer qui passera en premier ;
- des situations ou comportements « sûrs ou dangereux » à justifier ;
- des labyrinthes avec signalisation : choisir l'itinéraire pour te rendre à...

Un bon exercice de synthèse est d'aménager un ensemble de carrefours définis en y rajoutant les panneaux de circulation. Un « STOP » ou un « céder le passage » aura été placé de manière à induire une voie prioritaire.

Présenter aussi une situation à risque, si possible connue et proche de l'école et imaginer des aménagements pour la résoudre. L'élève qui est capable d'imaginer des infrastructures et signalisations a intégré bon nombre de notions et possède déjà une capacité d'analyse bien développée.



4. MÉTHODOLOGIE PRO VELO POUR LE DÉPLACEMENT EN GROUPE

4.1 La notion de groupe

Entre 2 et 15 personnes : pas de règles spécifiques. Le groupe peut donc rouler à deux de front en agglomération et doit emprunter les infrastructures cyclables au même titre qu'un cycliste solitaire.

Ce que dit le code de la route au-delà de 15 cyclistes :

Groupe entre 15 et 50 personnes - déplacement en groupe « non assisté » :

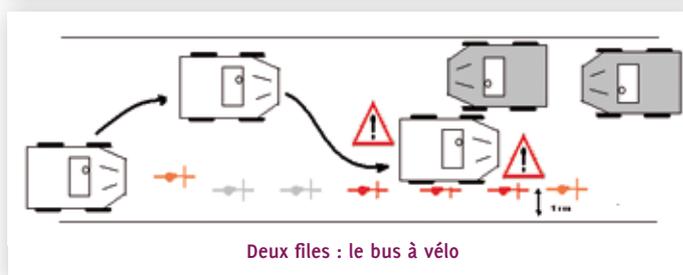
- pas d'obligation d'emprunter les pistes cyclables ;
- possibilité d'une voiture balai à l'arrière ou de deux voitures encadrant le groupe, une à l'avant et l'autre à l'arrière (pas d'obligation) ;
- possibilité d'aide d'un ou deux capitaines de route (sans obligation) ;
- groupe sur une file ou deux files décalées. Le groupe peut alors utiliser une bande de circulation, prendre sa place et bloquer sa bande pour autant qu'il ne gêne pas le passage de véhicules venant en face. Dépasser le groupe est alors une manœuvre... ;
- les cyclistes ne peuvent en aucun cas se déplacer à trois de front ou davantage : maximum deux.

Remarque : Le choix 1 file ou 2 files est effectué par le chef de file et relayé par le groupe.



Groupe de plus de 50 personnes - déplacement en groupe « assisté » :

- le groupe doit être annoncé, encadré par une voiture identifiée à l'arrière et l'avant, véhicules munis de panneaux « double face » sur le toit ;
- il doit être assisté par deux « Capitaines de route » au moins, soit des adultes âgés d'au moins 21 ans, munis d'un brassard aux couleurs nationales au bras gauche et d'un disque signal C3, autorisés à immobiliser la circulation dans un carrefour sans signaux lumineux au moyen du disque.



En agglomération, le groupe peut bloquer une bande de circulation sans entraver la circulation venant en sens inverse

Depuis 1991, le Code de la route prévoit qu'en agglomération « les cyclistes circulant sur la chaussée peuvent rouler à deux de front sauf lorsque le croisement n'est pas possible. En outre, en dehors de l'agglomération, ils doivent se mettre en file à l'approche d'un véhicule venant de l'arrière » (Article 43.2).

On roulera donc de préférence en groupe à 2 de front, c'est le plus sécurisant. Le déplacement en file indienne est l'exception, il se fait : dans les SUL, dans les montées, sur les pistes cyclables étroites.



La file indienne est l'exception, dans les SUL par exemple

4.2 La structure du groupe et le rôle de chacun

Les encadrants

Les adultes, équipés de chasubles orange, se placent à l'avant (chef de file), sur le côté (latéral) et à l'arrière du groupe de manière à guider et à encadrer les élèves. La couleur distinctive attribuée aux encadrants facilite grandement le travail du chef de file qui devra en permanence vérifier que son groupe est compact et surtout complet. Il doit donc se retourner très fréquemment pour observer les enfants bien alignés et son « point orange » en queue de groupe qui lui assure que tout le monde est présent. Sans quoi il devra trouver un endroit approprié pour placer son groupe en sécurité dans une « zone parking » : parc, accotement... Le regroupement effectué, il pourra redémarrer (voir plus loin : Arrêter son groupe).

Les adultes représentent la seule autorité dans le groupe : ce sont eux qui prennent les décisions concernant la structure du groupe, son déplacement dans la circulation, l'organisation en cas d'accident.

Parmi eux, c'est au chef de file que revient toujours la décision : c'est lui qui donnera les injonctions. Il ne devra jamais être contredit par un autre encadrant, même s'il se trompe : la contradiction dans les consignes déstructurerait en effet instantanément le groupe, le mettant d'office en position de faiblesse.

- L'adulte à l'arrière reste toujours derrière le dernier élève. Il a comme responsabilité de clôturer le groupe et de ne laisser personne derrière lui, de communiquer avec les véhicules à l'arrière. S'il n'y a pas de voiture pour laisser passer le groupe en le protégeant, c'est lui aussi qui donnera l'impulsion et donc le signal lors de manœuvres vers la gauche : sortie de piste cyclable, changement de bande, tourner à gauche ;



A intervalles réguliers, des adultes servent de relais

- confort : les adultes situés sur le côté, disposés le long du groupe à intervalles réguliers, restent à gauche de la file indienne ou s'insèrent dans la file de gauche quand le groupe se déplace en deux files. Ils ont un rôle de contrôle, de protection et de relais, de convivialité aussi. Ils pourront aussi devenir référents en prenant la tête d'un sous-groupe en cas de cassure du groupe, à un feu par exemple.

Les encadrés

Afin de renforcer la visibilité et la sécurité des enfants, chacun d'entre eux reçoit un gilet réfléchissant jaune et il leur est vivement recommandé de porter un casque. Chaque élève reçoit une place fixe. Il garde cette place pendant toute la durée de la sortie. Pas question de dépasser, donc, sauf si le chef de file l'autorise (forte montée peu fréquentée, par exemple) :



- position 2 : l'élève le plus lent ou en difficulté, de cette manière le groupe restera bien compact ;
- position 3 : un élève à l'aise techniquement et fiable pour rassurer les élèves plus fragiles (2 et 4) ;
- position 4 : un élève lent ou moins expérimenté ;
- position 5 : un élève communicateur qui aime relayer les informations ;
- positions impaires, côté voiture quand le groupe se déplace en 2 files : les élèves plus à l'aise ;
- à l'arrière : les grands pour faciliter la visibilité du chef de file ;
- à côté des encadrants : des élèves plus acrobates qu'experts de la sécurité ou qui ont du mal à rester concentrés seront placés à côté d'encadrants.

Un dernier conseil : alterner filles et garçons pour aider le groupe à se concentrer et rester calme.





Une piste, une réflexion

On peut aussi tenter de responsabiliser un élève habituellement en difficulté, plus turbulent ou moins fiable mais expérimenté à vélo en lui demandant d'aider un camarade moins compétent placé à ses côtés ou même en lui demandant de servir de relais et donc d'assistant encadrant en lui mettant une chasuble orange. Cela permet de le surprendre, lui donner confiance, lui donner l'occasion de prendre ses responsabilités et montrer de quoi il est capable, peut-être de changer son image aux yeux du groupe, même parfois inverser une logique négative de décrochage...

4.3 Le groupe en mouvement

Il est capital de permettre aux enfants de se mettre en condition, de réactiver les acquis et de se rassurer avant de franchir la porte de l'école. Cela est pratiquement impossible sur la route. Avant la mise en mouvement, l'anticipation de quelques situations à risques peut désamorcer pas mal de difficultés et convaincre une dernière fois les élèves qu'ils auront des choix à faire et des décisions à prendre sur voirie.



Ultime répétition avant le départ sur voirie...

Enumérez ensemble et rapidement de manière imagée par exemple des situations à risque et les réactions concrètes à mettre en œuvre, étudiées dans le module théorique, est une bonne manière de responsabiliser et de mettre en confiance. Enfin quelques tours de cour permettront de repositionner le groupe et de retrouver une réceptivité maximale nécessaire à ce type d'activité. Ce sera aussi l'occasion de se remémorer l'alternance formation file indienne, deux files, l'arrêt, le stationnement, le démarrage... Sans cela, les premiers mètres du circuit risquent d'être extrêmement difficiles à gérer. Dans la circulation, il faut être opérationnel tout de suite et jusqu'au bout.

Le chef de file décide de la vitesse : il doit trouver une vitesse moyenne qui convienne à tous et qui permette d'éviter les étirements du groupe. Il est important de maintenir le groupe le plus compact possible afin de faciliter le passage des difficultés (carrefour, rond-point...) et ainsi d'éviter que des véhicules puissent s'intercaler au sein du groupe.



Le chef de file donne la marche

Le chef de file indique par des gestes et paroles précis le départ, l'arrêt, les changements de direction, les changements de structure du groupe (1 ou 2 files)... Une bonne communication au sein du groupe doit donc être établie. Pour stimuler les enfants, proposez leur de crier « stop » ou « priorité de droite » afin qu'ils s'entraînent à répéter une seule fois, de vive voix et très rapidement les indications que le chef de file leur donnera pendant le déplacement. Lors de celui-ci, cela peut se faire avec des gestes et par la voix mais calmement. Précisez aux enfants que s'ils entendent le message répété derrière eux, ils ne doivent plus insister. A l'inverse, s'ils ne sont pas certains que le message est passé, il est bon alors de le répéter. Les tours de cour qui précèdent la sortie sur voirie permettent de tester la bonne communication dans le groupe. C'est donc le chef de file qui a la responsabilité du choix de la structure du groupe. Il ne doit jamais être contredit par un autre encadrant. Même s'il se trompe. Les enfants recevraient en effet deux consignes différentes, déstructurant totalement le groupe, au risque de surprendre les autres usagers. Dans cette situation d'incompréhension, ceux-ci feront souvent le choix de dépasser à tout prix. Le groupe est alors fragilisé. Dans le cas d'un choix inadapté, le chef de file doit s'en rendre très vite compte et rectifier lui-même la position et la structure du groupe au bon moment et avec une bonne synchronisation.



Le chef de file a la responsabilité du choix de la structure du groupe

Le chef de file veille à tout ce qui se passe autour du groupe et donne aussi des indications aux automobilistes quant aux manœuvres qu'il compte effectuer. Tourner la tête pour regarder derrière soi aide à contrôler le groupe en mouvement.

Lorsqu'il veut entamer un déplacement du groupe vers la gauche et donc vers la circulation (sortie de piste cyclable, changement de bande, tourner à gauche...), il communique en mouvement son intention aux automobilistes et fixant du regard les conducteurs attend que l'un deux freinent pour le laisser passer. A ce moment, s'appuyant sur ce bouclier protecteur, il emmène son groupe qui se place devant la voiture. La manœuvre est réussie en toute sécurité.



Chacun doit veiller à la distance latérale de sécurité (1 m)

Celle-ci est toutefois plus compliquée, en l'absence de circulation ! Dans ce cas, le chef de file ne peut se servir d'une voiture de protection laissant passer le groupe. Il se contente alors de donner l'intention de la manœuvre et garde sa trajectoire rectiligne initiale. Il doit en effet attendre que l'encadrant de derrière, après avoir bien vérifié ses arrières, donne l'impulsion au groupe en se décalant sur la gauche pour protéger le groupe. Il joue alors le rôle de la voiture protectrice. Lorsque le chef de file voit son accompagnateur donner cette impulsion, il donne alors l'injonction à tout le groupe de se déplacer ensemble sur la gauche.

Chaque élève est responsable de la distance frontale de sécurité (environ 1 vélo) qu'il met entre son vélo et le vélo précédent. En aucun cas il ne se retourne pour s'occuper de la distance derrière lui. La distance frontale empêche la collision des vélos lors du freinage.

Chaque élève est responsable de la distance latérale de sécurité (1 m) qu'il laisse à sa droite. Rappelez aux enfants de lever la tête en roulant et de bien communiquer au sein du groupe.

4.4 L'arrêt du groupe dans la circulation

Dans certaines situations (carrefour, feu, problème avec un élève ou un vélo...), il peut arriver que le groupe soit scindé. Il appartient alors au chef de file d'évaluer la situation et de décider s'il arrête totalement son groupe en dehors de la circulation ou s'il arrête son groupe en bordure de voirie afin d'attendre les attardés.

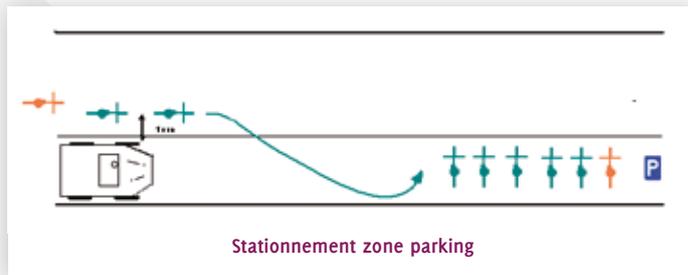
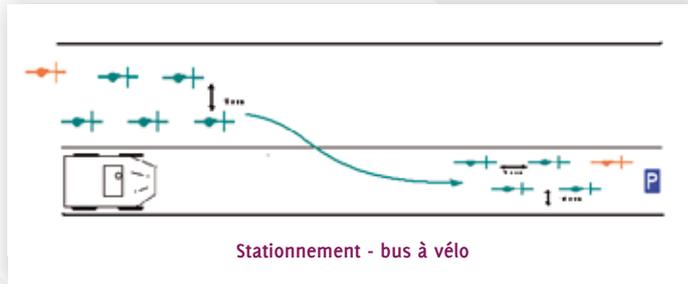


Tout le monde s'arrête à la demande du chef de file

Le chef de file place son groupe en dehors du flux de la circulation (place de parking libre, accotement...). Il place alors les élèves parallèlement les uns aux autres avec la roue arrière contre le trottoir. Ils sont ainsi en sécurité et placés de manière adéquate pour redémarrer en s'intégrant dans la circulation.

Si le groupe est positionné en deux files et qu'il préfère garder cette structure, il peut aussi s'arrêter dans une zone de stationnement en deux files, comme un bus garé.

Le chef de file organise son groupe en file indienne et l'immobilise en se serrant le plus possible à droite le long du trottoir ou des voitures stationnées. Les enfants restent soit sur leur vélo un pied sur le trottoir ou se placent entre leur vélo et le trottoir ou les voitures stationnées. Dès que le chef de file aperçoit le reste du groupe attardé qui arrive, il peut déjà redémarrer afin que les suivants ne doivent pas s'arrêter et puissent réintégrer le groupe.



4.5. A emporter

- chambre à air de rechange de bonne dimension, pompe, une boîte de rustine, un démonte-pneus ;
- des clés plates de 13 et 15 et une multiclés de 4, 5 et 6 pour visserie ou outils multifonctions ;
- des clés Allen peuvent être utiles pour resserrer les guidons et pour les freins ;
- un petit morceau de pneu de récupération : si le pneu à réparer a souffert lors d'une crevaison, placez la pièce de récupération à l'intérieur du pneu déchiré pour protéger la chambre à air ;
- attaches Colson : petites, légères et très solides, elles vous sortiront provisoirement de pas mal de tracas. Elles vous permettront par exemple de solidariser votre roue à un pignon fixe en cas de casse de la roue libre (roulement) à l'arrière ;
- la trousse de secours pour les soins : en général, celle de l'école réservée pour les sorties en groupe peut convenir ;
- par temps chaud, n'oubliez pas d'emporter de l'eau en suffisance : c'est l'occasion d'aborder avec les élèves la problématique de l'alimentation ;
- n'oubliez pas de prendre un téléphone portable chargé... toujours utile en cas de problèmes.

Quoi qu'il arrive, pas de panique : vous pouvez toujours convenir que le directeur ou la directrice vienne chercher l'enfant dont le vélo ne fonctionne plus. On peut également prévoir une camionnette sur le parcours ou une voiture de parents d'élèves.

En cas d'accident, appelez le 112 et soyez précis dans la description de la situation.



Publication réalisée en partenariat par la D.G. Sport / ADEPS et Pro Velo EDUC

Éditeur responsable : Pro Velo asbl – 15 Rue de Londres 1050 Ixelles – décembre 2011



Pro Velo EDUC

