



FORMATION DES INSTRUCTEURS **CYCLISTE AVERTI**

Carnet de cours

Collaboration au contenu

Hélène Crowe

Magali Bebronne

André Bouchard

Stéphane Couture

Alain Gauthier

Illustrations et photos

École Saint-Benoit

École Saint-Léon-de-Westmount

François Bouchard, école Sainte-Louise-de-Marillac

Jean-François Pronovost

Magali Bebronne

Vélo Québec

Cycliste averti bénéficie d'un soutien financier du ministère de l'Éducation, de la Société de l'assurance automobile du Québec, ainsi que du ministère de l'Environnement, de la Lutte contre les changements climatiques, de la Faune et des Parcs, dont l'aide financière provient d'Action-Climat Québec, un programme découlant du Plan pour une économie verte 2030.

Québec 

Desjardins est fier de s'engager auprès d'une initiative contribuant à faire briller la jeunesse en appuyant le programme Cycliste averti.



Vélo Québec 2025

Toute reproduction totale ou partielle de cet ouvrage est interdite sans l'autorisation écrite de Vélo Québec.

Vélo Québec Association
1251, rue Rachel Est, Montréal (Québec) H2J 2J9
514 521-8356 • www.velo.qc.ca

TABLE DES MATIÈRES

AVANT-PROPOS

Les bienfaits du transport actif chez les jeunes	7
Le programme Cycliste averti de Vélo Québec	8
La formation des instructeurs Cycliste averti	12

CHAPITRE 1

Les instructeurs Cycliste averti

1 - Rôles et responsabilités	13
2 - Code d'éthique	15
3 - Précisions par rapport à l'intervention auprès de groupes de jeunes, considérés comme un public vulnérable	15

CHAPITRE 2

Caractéristiques des jeunes cyclistes

1 - Croissance et développement psychomoteur	17
2 - Développement cognitif et prises de décisions	19
3 - Motivations et craintes des élèves en lien avec la pratique du vélo	19
4 - Communication auprès d'un groupe de jeunes	21

CHAPITRE 3

Prévention des risques chez les jeunes cyclistes

1 - Contexte légal et assurances	23
2 - Identification et mitigation des risques	23
3 - Critères d'annulation de sortie, de rapatriement ou de refus d'un cycliste	28
4 - Plan d'urgence	28

CHAPITRE 4

Équipement et ajustements

1 - Vélo et composantes	29
2 - Équipement réglementaire	30
3 - Choisir et ajuster un vélo d'enfant	31
4 - Choisir et ajuster un casque	34
5 - Habillement, préparation physique et alimentation	35

CHAPITRE 5

Déplacements sur la route avec un groupe de jeunes

1 - Caractéristiques des routes et voies cyclables	37
2 - Règles de sécurité à vélo	40
3 - Stratégie d'encadrement avec un groupe de jeunes	47
4 - Positionnement du groupe lors des arrêts en bordure de route	48
5 - Manœuvres en groupe aux intersections	50

CHAPITRE 6

Examen individuel sur route

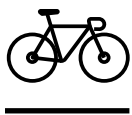
1 - Déroulement	57
2 - Rôles des intervenants	57
3 - Grilles et critères d'évaluation	57

RÉFÉRENCES

62

ANNEXES

1 - Code de la sécurité routière du Québec, règles relatives à l'utilisation d'une bicyclette	64
2 - Listes pour instructeurs Cycliste averti	71
3 - Plan d'urgence	75
4 - Panneaux signalisation	88
5 - Exemples de cartes pour les activités sur route	90



AVANT-PROPOS

Les bienfaits du transport actif chez les jeunes

L'utilisation du vélo par les élèves du primaire à des fins récréatives ou de transport est un bon moyen pour que ces derniers augmentent leur pratique quotidienne d'activité physique (INSPQ, 2011) et ainsi, profitent des effets bénéfiques sur leur santé physique, mentale et sociale (Colley et al., 2017). Alors que la majorité des enfants canadiens ne pratiquent pas suffisamment d'activité physique afin d'atteindre les recommandations quotidiennes (Colley et al., 2017)¹, on constate que ceux qui marchent ou qui pédalent pour se rendre à l'école rencontrent plus facilement ces recommandations que ceux qui voyagent en automobile ou en autobus (INSPQ, 2011).

En plus des nombreux bienfaits des déplacements à vélo sur la santé physique et mentale des jeunes, ce type de déplacement favorise également le développement de l'autonomie et la socialisation, deux facteurs qui sont aussi associés à leur réussite éducative (INSPQ, 2011).

Par ailleurs, les élèves qui se déplacent à l'école à vélo contribuent à réduire le volume de circulation automobile aux abords des écoles et par le fait même, à améliorer leur propre sécurité et celle des autres cyclistes.

Dans un autre ordre d'idées, en permettant aux jeunes de se déplacer à pied ou à vélo, on donne l'occasion à ces derniers de poser un geste concret pour l'environnement. À cet effet, il semble important de préciser que les initiatives visant à promouvoir le transport actif s'insèrent de manière tout à fait cohérente parmi les stratégies ciblées par le Ministère de l'Environnement et de la Lutte contre les changements climatiques pour lutter contre les changements climatiques (Gouvernement du Québec, 2018).

En sachant que les habitudes acquises en bas âge tendent à se poursuivre à l'âge adulte, il devient tout indiqué de promouvoir la pratique du vélo dès le primaire afin que les élèves conservent cette habitude à long terme (INSPQ, 2018).

Bienfaits du transport actif chez les jeunes (INSPQ, 2011)

- Contribue à atteindre les recommandations en matière d'activité physique quotidienne;
- Améliore la santé cardio-vasculaire, mentale et sociale;
- Offre une occasion pour l'enfant de socialiser avec ses camarades et de découvrir et s'approprier l'espace de son quartier;
- Développe une plus grande autonomie chez les jeunes;
- Diminue la circulation automobile aux abords de l'école et améliore la sécurité des cyclistes;
- Offre une occasion pour l'enfant de participer à une action concrète pour l'environnement.

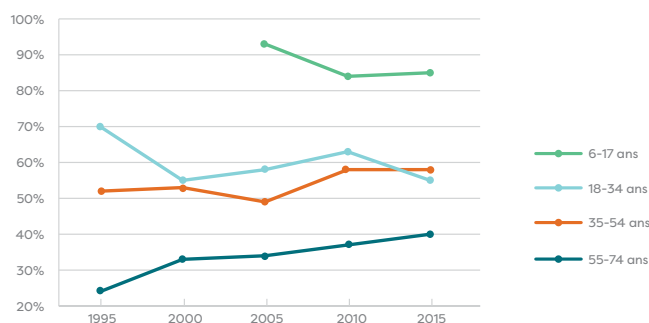
¹ L'Organisation mondiale de la Santé recommande que les jeunes accumulent au minimum 60 minutes d'activités physique modérée à vigoureuse par jour. Or, l'Enquête canadienne sur les mesures de la santé (2007-2015) relève que la majorité des enfants canadiens ne suivent pas cette recommandation (Colley et al., 2017).

Le programme Cycliste averti de Vélo Québec

Constats ayant mené à la création du programme

Alors que nous tenions pour acquis que tous les enfants apprenaient à faire du vélo avec leurs parents, l'État du vélo au Québec (2015) a montré une baisse préoccupante de la pratique de 9% chez les jeunes de 6 à 17 ans entre 2005 et 2010. Selon le dernier portrait dressé en 2015, on constate que les chiffres sont identiques à ceux de 2010 et confirment l'arrêt de la tendance à la baisse. En parallèle, on constate un déclin marqué de la proportion d'enfants se rendant à l'école à pied ou à vélo et une réduction documentée du rayon d'action et d'autonomie des jeunes générations.

TAUX DE CYCLISTES SELON L'ÂGE



Source : État du vélo au Québec, Vélo Québec, 2005

Malgré une amélioration du bilan de la route chez les cyclistes, les statistiques de la SAAQ montrent que les enfants de 5 à 12 ans demeurent particulièrement vulnérables aux accidents et blessures comme piétons et cyclistes, notamment en raison de leur développement cognitif et psychomoteur (Burigusa et al., 2011). Cela nous laisse croire que les plus jeunes ne sont pas toujours outillés pour faire face à la complexité de la circulation routière lors de leurs déplacements à vélo, d'où l'importance d'utiliser l'éducation cycliste afin d'influencer les connaissances et habiletés des jeunes pour traverser une intersection, par exemple (INSPQ, 2011).

Le tableau ci-contre dresse le portrait fait par l'INSPQ (2011) des principaux facteurs de risques associés à la sécurité des déplacements à vélo chez les jeunes cyclistes. Le programme Cycliste averti agit principalement sur le premier facteur de risque indiqué, soit le développement cognitif et psychomoteur des jeunes. Nous ne pouvons évidemment pas agir directement sur l'ensemble des mesures, comme l'environnement bâti, d'où l'importance de continuer à développer d'autres programmes qui agissent en ce sens (ex. : le Mouvement VÉLOSYMPATHIQUE, développé par Vélo Québec). Néanmoins, dans le cadre du programme Cycliste averti, les instructeurs peuvent avoir une influence sur la sécurité des jeunes à vélo en choisissant des trajets qui présentent un environnement plus sécuritaire et en enseignant aux élèves à repérer les intersections plus sécuritaires.

Pourcentage des élèves du primaire se déplaçant selon différents modes de transport entre la maison et l'école, au Québec selon l'enquête origine-destination (Burigusa et al., 2011)

- Vélo ≈ 2 %
- Marche ≈ 30 %
- Automobile ≈ 30 %
- Autobus scolaire ≈ 30-45 %

FACTEURS DE RISQUE ASSOCIÉS AUX DÉPLACEMENTS À VÉLO CHEZ LES JEUNES (BURIGUSA ET AL., 2011)

Développement cognitif et psychomoteur	• Difficulté à choisir un lieu sécuritaire pour traverser • Difficulté à évaluer la vitesse des véhicules • Impulsivité, inattention et méconnaissance du danger
Environnement routier	• Vitesse et volume de la circulation • Largeur des rues (nombres de voies) • Obstacles visuels (ex. : véhicules stationnés près d'une intersection)
Niveau socioéconomique	• Risque de blessure plus important chez les enfants des quartiers défavorisés parce qu'ils sont plus exposés : • Plus nombreux à marcher • Environnement routier moins sécuritaire

Présentation du programme

Le programme Cycliste averti apprend aux élèves de 5e et 6e année à se déplacer à vélo de façon sécuritaire et autonome.

Il allie des apprentissages théoriques et pratiques, sous la houlette des enseignantes et enseignants, et permet aux élèves de faire l'expérience du vélo sur la route, en toute sécurité, grâce à l'encadrement d'instructeurs spécifiquement formés.

Les objectifs du programme Cycliste averti sont :

- Rendre les jeunes de cinquième et sixième année compétents à se déplacer à vélo de façon sécuritaire et plus autonome dans leur milieu.
- Rassurer les parents sur les capacités de leurs enfants à se déplacer à vélo, et encourager les familles à adopter le vélo dans leurs déplacements quotidiens.
- Créer une génération de citoyens actifs physiquement et respectueux des autres sur la route, que ce soit à pied, à vélo ou en voiture. Les bons cyclistes d'aujourd'hui, s'ils choisissent de conduire demain, ne seront-ils pas de meilleurs automobilistes puisqu'ils auront appris à partager la route dès leur plus jeune âge?

Le programme se déroule en cinq volets distincts et requiert la participation de différents intervenants à chacun de ces volets :

Volet 1 - Formation théorique à la sécurité routière

Tout d'abord, le programme Cycliste averti requiert la collaboration de l'enseignante ou de l'enseignant titulaire pour l'apprentissage des notions théoriques de sécurité routière à travers des simulations, des animations interactives, des vidéos et des lectures. (6 heures).



Volet 2 - Pratique en milieu fermé

En parallèle au volet théorique, l'enseignante ou l'enseignant en éducation physique et à la santé est sollicité afin de développer, chez les élèves, les principales habiletés motrices associées aux déplacements à vélo à travers des jeux et exercices en gymnase ou dans la cour d'école.



Volet 3 – Sortie sur route en groupe

Par la suite, une équipe d'instructeurs formés par Vélo Québec accompagne la classe lors d'une sortie de groupe éducative, sur la route, pour une demi-journée. Des sous-groupes de 10 à 12 jeunes sont formés et chacun d'eux est accompagné par deux à trois adultes. Lors d'un trajet de 3 à 5 km autour de l'école, les élèves mettent en pratique des notions apprises en classe et s'entraînent aux manoeuvres dans des situations courantes de circulation à vélo. De plus, les élèves sont amenés à pratiquer individuellement les manoeuvres les plus complexes.



Volet 4 – Examen individuel sur route

Une deuxième activité sur route est organisée sur un circuit similaire à celui de la sortie de groupe, encore une fois pour une demi-journée. Cette fois-ci, chaque élève est jumelé à un instructeur ou une instructrice et le rôle de ce dernier est de faire l'évaluation des comportements et manoeuvres selon 7 critères.



Volet 5 – Bulletin personnalisé

Le programme se conclut par la remise d'un bulletin personnalisé pour chaque élève rendant compte de ses progrès et de ses compétences.

Trois niveaux possibles : Cycliste averti, Cycliste intermédiaire ou Cycliste débutant.



À la fin du programme, l'élève aura appris à :

- Vérifier l'état et l'ajustement de son vélo pour s'assurer qu'il soit sécuritaire et ajuster son casque;
- Comprendre les panneaux routiers et respecter les règles du Code de la sécurité routière;
- Se positionner sur la rue de façon à assurer sa sécurité;
- Reconnaître les risques posés par les angles morts et les portières d'auto;
- Se comporter dans les différents types d'intersection et déterminer qui a la priorité;
- Effectuer des manœuvres de virage à gauche sécuritaire;
- Comprendre l'importance des vérifications et des contacts visuels;
- Signaler ses intentions grâce au code gestuel.

La formation des instructeurs Cycliste averti

À qui s'adresse la formation

La présente formation est destinée aux personnes qui souhaitent intervenir dans le cadre du programme Cycliste averti à titre d'instructeurs ou d'institutrices lors des activités sur route (volets 3 et 4 du programme). Elle vise à outiller ces derniers à assurer la sécurité, le confort et les apprentissages chez les élèves, tout en créant un climat d'apprentissage axé sur le plaisir.

Cette formation est obligatoire pour les instructeurs et institutrices et offerte de façon optionnelle aux personnes qui souhaitent accompagner les groupes d'élèves à vélo sans toutefois être responsables de transmettre les apprentissages sur la route (ex. : enseignants titulaires ou d'éducation physique et à la santé, autres membres du personnel de l'école ou parents).

Elle peut également être pertinente pour toute personne amenée à organiser ou à encadrer une sortie à vélo de courte durée de nature éducative ou récréative auprès des jeunes âgés de 10 à 14 ans qui maîtrisent ou ne maîtrisent pas initialement les habiletés de base à vélo, par exemple, aux personnes qui interviennent auprès des élèves dans cadre d'activités parascolaires ou communautaires.

Objectifs de la formation

Cette formation vise à préparer les instructeurs Cycliste averti à intervenir efficacement auprès des élèves de 5e et 6e année lors des activités sur route pour ce programme, soit la sortie de groupe éducative et l'examen individuel sur route.

Les objectifs de cette formation sont de préparer les instructeurs à occuper les trois principaux rôles suivants, soit :

1. assurer la sécurité du groupe;
2. assurer le confort du groupe et
3. de répondre aux objectifs du programme, c'est-à-dire d'assurer le plaisir, les apprentissages et l'évaluation des élèves (enseigner à ces derniers à se déplacer de manière sécuritaire et plus autonome à vélo et évaluer leurs comportements sur la route).

Démarche d'évaluation

Dans le cadre de cette formation de onze heures, trois volets sont prévus :

1. Un volet théorique de trois heures durant lequel les futurs instructeurs sont amenés à développer des connaissances concernant le développement psychomoteur des jeunes cyclistes, les règles et notions de sécurité associées aux déplacements à vélo sur la route seul et en groupe ainsi que quelques techniques pour intervenir efficacement auprès de cette clientèle.

2. Un volet pratique de huit heures se déroulant à l'extérieur durant lequel les futurs instructeurs s'exerceront à encadrer un groupe de jeunes sur la route, à leur transmettre des apprentissages et à les évaluer. Lors de ce volet, les participants seront évalués en continu par la formatrice ou le formateur.

3. Au terme de la formation, chaque participant sera amené à compléter un examen théorique à livre ouvert qu'il ou elle devra réaliser de manière individuelle, à la maison.

Selon les exigences des milieux d'intervention (ex. : les règlements des commissions scolaires) et des mandataires régionaux, les participants peuvent être amenés à remplir l'une ou plusieurs des conditions suivantes, entre autres :

- Avoir fait l'objet d'une vérification des antécédents judiciaires pour l'intervention auprès d'un public vulnérable;
- Avoir suivi des formations connexes, comme en encadrement cycliste, en premiers soins et/ou en mécanique de vélo;
- Avoir de l'expérience d'intervention ou d'enseignement auprès des jeunes d'âge scolaire

Si la participante ou le participant satisfait à l'ensemble des exigences afin d'assurer la sécurité, le confort et les apprentissages des élèves, **une attestation de formation des instructeurs Cycliste averti** lui sera alors remise.

La décision de permettre à un participant d'intervenir à titre d'instructeur ou d'institutrice cycliste auprès des groupes de jeunes relève conjointement du mandataire et du formateur. Il est à noter que les instructeurs peuvent être retirés de leurs fonctions à tout moment si ces derniers ne répondent pas aux exigences en matière d'encadrement sécuritaire des élèves.

Par la suite, les instructeurs seront accompagnés par leur mandataire ou des instructeurs d'expérience lors leur première activité afin d'assurer la qualité de leurs interventions sur le terrain. Selon le mandataire, il se peut que les futurs instructeurs soient également invités à assister à des activités sur route à titre d'accompagnateur avant d'eux-mêmes occuper davantage de responsabilités sur le terrain.



CHAPITRE 1

Les instructeurs Cycliste averti

1. Rôles et responsabilités

Voici ci-dessous les principaux rôles des instructeurs Cycliste averti et les responsabilités qui en découlent. Ces rôles sont brièvement décrits ici et seront précisés tout au long des chapitres suivants. CODE D'ÉTHIQUE DES INSTRUCTEURS CYCLISTE

1- Assurer la sécurité du groupe

Connaître, anticiper et prévenir les risques spécifiques à la pratique du vélo avec des jeunes. Adopter une attitude préventive en tout temps.

Comprendre l'influence de l'âge et du stade de développement des jeunes sur leur capacité à assurer leur propre sécurité à vélo.

Savoir vérifier l'état et l'ajustement de son propre équipement et celui des jeunes (vélos, casques, équipement réglementaire).

Avoir sur soi l'équipement de sécurité et savoir intervenir de manière appropriée en cas d'accident, de blessure et bris mécanique.

Connaître et respecter les règles et consignes de sécurité spécifiques aux déplacements à vélo seul(e) et en groupe.

Travailler en équipe avec les autres intervenants accompagnateurs afin de diriger, maintenir l'unité du groupe et effectuer des manoeuvres sécuritaires sur le parcours.

2- Assurer le confort et le bien-être du groupe

Assurer que l'habillement, la préparation physique et l'équipement du groupe sont adéquats en fonction de la température.

Adapter l'activité (lieu et durée des consignes, pauses, etc.) en fonction de la météo afin d'assurer un bon niveau d'attention. Faire des pauses pour boire et des pauses actives au besoin.

Adopter un niveau de langage et un comportement respectueux afin d'assurer le bien-être du groupe.

3- Assurer les apprentissages et l'évaluation des élèves

Communiquer clairement auprès des élèves : obtenir l'attention, utiliser un langage clair, choisir le moment, le positionnement et l'endroit appropriés.

S'arrêter avec le groupe à des endroits sécuritaires et stratégiques afin de transmettre des apprentissages au groupe.

Lors de la sortie de groupe, mettre en place des séances de pratique individuelle pour les élèves pour leur permettre de pratiquer les manœuvres les plus complexes.

Donner des occasions aux élèves de poser des questions et de se pratiquer.

Donner des rétroactions précises aux élèves afin de leur permettre de s'améliorer et ce, même lors de l'examen individuel.

Lors de l'examen individuel sur route, évaluer les élèves selon les 7 critères et fournir une rétroaction écrite (grille d'évaluation) et verbale.

4- Créer un climat d'apprentissage axé sur le plaisir et développement du sentiment de compétence

Avoir une attitude positive, être souriant(e), encourager et féliciter les élèves.

Permettre aux élèves de démontrer leurs connaissances afin qu'ils se sentent bons à vélo. Ex.: poser des questions, organiser des pratiques individuelles, donner des rétroactions.

Encourager et féliciter l'effort et l'amélioration de l'élève plutôt que les aptitudes à vélo comme telles.

5 - Travailler en équipe avec les autres intervenants : instructeurs, enseignants, accompagnateurs

Si des parents ou d'autres bénévoles sont présents, leur expliquer clairement leur rôle et le positionnement attendu aux intersections, s'il y a lieu.

Assurer une bonne communication avec les intervenants tout au long des activités afin d'assurer la sécurité du groupe lors des déplacements et des séances de pratiques individuelles.

Toujours assurer la présence d'un adulte à une intersection afin de pouvoir arrêter un élève au besoin.

En cas de problème, travailler en équipe avec les intervenants afin de mettre en place les protocoles appropriés (urgence, rapatriement).

2. Code d'éthique

Le présent code d'éthique vise à offrir à tous les participants et partenaires impliqués dans le programme Cycliste averti une expérience sécuritaire, positive, propice aux apprentissages et exempte de toute forme de discrimination ou d'abus.

PROFESSIONNALISME

- Être un ambassadeur de Vélo Québec et de ses valeurs : respect de l'environnement, des autres usagers de la route, promotion des transports actifs et de l'activité physique.
- Adopter un comportement professionnel envers les participants et les intervenants : toujours être en état d'encadrer (éviter toute consommation de substances pouvant avoir un effet sur ses capacités), agir de manière respectueuse, transparente et équitable.
- Ne pas critiquer ses collègues ou l'organisation en public. Communiquer ses insatisfactions aux personnes concernées, à Vélo Québec ou au mandataire responsable, de façon respectueuse. Choisir un lieu et un moment propice pour communiquer tout motif de plainte.
- Aviser Vélo Québec ou le mandataire en cas de différend avec le personnel de l'école, ne jamais hausser le ton avec eux.

SÉCURITÉ

- Encadrer le groupe au meilleur de ses connaissances.
- En cas de doute sur l'exécution d'une manœuvre, prendre le temps de s'arrêter pour analyser la situation en amont et pour en discuter avec ses pairs.

SUR LA ROUTE

- Donner l'exemple aux autres cyclistes en adoptant des comportements sécuritaires, courtois et responsables en tout temps, et ce, même en l'absence d'élèves.
- En cas d'altercation avec un autre usager de la route, utiliser un langage calme et respectueux afin de donner l'exemple aux élèves et de promouvoir un meilleur partage de la route.

COMMUNICATIONS

- Utiliser un langage inclusif, qui ne distingue pas les participants ou les partenaires (milieux scolaires) selon leur genre, leur appartenance à une minorité visible ou religieuse, leurs capacités physiques ou leur apparence, leur orientation sexuelle ou leur condition sociale.
- Appeler les enfants par leur prénom et éviter les qualificatifs qui portent à confusion, peuvent être blessants ou discriminants (ex. : « beauté »).
- Cultiver le plaisir des élèves à participer, souligner leurs progrès et encourager leur sentiment de compétence. Fournir les rétroactions de façon constructive, dans une perspective d'amélioration des compétences et sans stigmatisation.

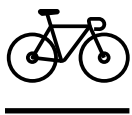
PUBLIC VULNÉRABLE - PRÉVENTION DES ABUS

- Éviter de se trouver seul.e avec un jeune dans un local fermé. Si c'est inévitable, s'assurer de laisser un accès visuel à un tiers.
- Éviter les contacts physiques avec les élèves, sauf en cas de nécessité (ex.: prévenir une chute). Toujours demander avant d'ajuster un casque ou un dossard. Éviter tout témoignage d'affection.
- Utiliser les installations sanitaires réservées au personnel et aux visiteurs lorsqu'il en existe, plutôt que celles utilisées par les élèves.
- Éviter toute attitude ou tout contact qui pourrait avoir une connotation sexuelle.
- En cas de rapatriement, raccompagner l'élève à pied s'il est en mesure de marcher, ou faire appel à un taxi. Ne jamais transporter un élève dans son véhicule personnel.
- Ne pas raccompagner un enfant chez lui/elle ou l'amener chez soi.
- Ne pas conserver ni partager d'informations sur les élèves (noms, prénoms) au-delà des besoins du programme.
- Ne pas prendre contact avec des élèves en dehors des activités Cycliste averti.

3. Précisions par rapport à l'intervention auprès de groupes de jeunes, considérés comme un public vulnérable

Voici quelques exemples de stratégies pouvant aider à assurer la sécurité, l'intégrité et le bien-être des élèves, tout en évitant de poser des gestes maladroits qui pourraient éventuellement être mal interprétés :

- Pour l'ajustement des casques ou dossards, demander à l'élève d'effectuer les ajustements lui-même ou à l'aide d'un ami. Le système « copain-copain » est une bonne méthode pour que les élèves s'entraident pour ajuster leur casque, dossard, tenir la selle, etc.
- Lorsqu'il est nécessaire de stabiliser le vélo d'un élève, comme lors des vérifications avant départ, stabiliser le vélo à partir de l'avant, en coinçant la roue avant entre les genoux et en tenant le guidon avec les mains ou donner des consignes verbalement.
- Éviter de tenir ou de pousser la selle d'un élève.



CHAPITRE 2

Caractéristiques des jeunes cyclistes

1 - Croissance et développement psychomoteur

De 0 à 20 ans, les jeunes sont en pleine croissance et vivent en continu des changements tant au plan neurologique que morphologique. En raison de leur âge et de leur développement, la pratique du vélo peut représenter une tâche complexe pour les jeunes, qui doivent simultanément pédaler, garder l'équilibre, se concentrer, juger des situations et prendre des décisions.

Chez les jeunes en croissance, on observe plusieurs changements au plan morphologique qui peuvent avoir une incidence sur leur capacité à manœuvrer efficacement un vélo, notamment :

- une augmentation de la taille et du poids ;
- des changements dans la répartition du poids corporel (deux structures) : 1) diminution de la proportion de poids de la tête.
2) augmentation de la proportion de poids des **jambes** ;
- une modification du centre de gravité (en lien avec les deux éléments précédents).

Les jeunes doivent s'adapter constamment en fonction de leur corps en croissance, notamment afin de retrouver leur **équilibre**, qui occupe une importance particulière dans l'apprentissage du vélo. La fonction de l'équilibre commence à se développer de façon plus importante durant la première phase de puberté, soit de **11 à 14 ans chez les filles** et de **12 à 15 ans chez les garçons** (Ricotti, 2011 ; Rigal, 2003). Le tableau ci-contre résume les principales habiletés motrices à développer chez les jeunes cyclistes.

Pour les enfants, certaines tâches motrices qui pourraient nous paraître acquises peuvent toutefois représenter un défi pour les élèves, pensons notamment au démarrage et au freinage à vélo. À titre d'exemple, l'une des mesures qu'on mettra en place avec des cyclistes débutants afin de réduire les risques sera de leur demander d'utiliser leur jambe droite (ou celle du côté du trottoir) pour démarrer et freiner. De cette façon, si jamais l'élève fait une chute, celle-ci sera du côté du trottoir et non de la circulation. À la page suivante, on présente une façon décortiquée étape par étape permettant d'enseigner aux élèves à démarrer et freiner.

Habiletés motrices associées à la pratique du vélo

- **Équilibre :**
maîtrise du vélo, circuler en ligne droite, éviter un obstacle.
- **Contrôle postural :**
dissocier les parties du corps pour mieux manœuvrer le vélo
(ex. : haut et bas du corps, gauche et droite, mouvements croisés), effectuer une vérification efficace derrière son épaule tout en maintenant une trajectoire droite.
- **Force des jambes :**
pédaler efficacement, monter une côte à vélo.
- Force des mains :
freiner graduellement à l'aide des deux mains (sans utiliser les pieds).
- **La stabilité des épaules :**
contrôler le guidon, pouvoir lâcher une main du guidon pour signaler ses intentions tout en maintenant une trajectoire droite.

(Rigal, 2003)

Pour monter et descendre de son vélo de façon sécuritaire, il faut :

- Monter et descendre du côté droit (côté trottoir) afin d'éviter de chuter du côté de la circulation.
- Placer les deux mains sur le guidon pour plus de stabilité.
- Freiner d'une main afin de retenir le vélo.
- Incliner le vélo vers soi.



Photos: François Bouchard ©

Pour démarrer à vélo de façon sécuritaire, il faut :

- Placer le pied droit au sol.
- Lever la pédale gauche et placer l'avant du pied gauche sur la pédale, prêt à pédaler.
- Regarder derrière son épaule gauche afin de vérifier que la voie est libre.
- Démarrer en appuyant sur la pédale gauche, puis maintenir une trajectoire droite.



Pour freiner à vélo, il faut :

- Signaler son intention.
- Placer les doigts sur les manettes de freins.
- Freiner simultanément et de façon progressive avec les freins avant (main gauche) et arrière (main droite).
- Maintenir une trajectoire rectiligne.
- Arrêter et poser le pied droit au sol.



2 - Développement cognitif et prises de décisions

Chez les jeunes en développement, la croissance du système nerveux s'effectue par divers mécanismes, notamment par la création d'une gaine de myéline autour des neurones, qui permettent d'accélérer la vitesse de traitement des tâches. Au fur et à mesure que leur cerveau se développe, les jeunes cyclistes deviennent plus habiles à prendre les décisions appropriées afin d'assurer leur sécurité lors de leurs déplacements à vélo.

Chez les enfants, la compréhension d'une situation complexe, comme la traversée d'une intersection achalandée, variera en fonction de leur maturation neurologique, mais également de leur familiarité avec certaines situations vécues. Le tableau ci-contre fournit quelques exemples de tâches cognitives qui seront plus ou moins difficiles pour un jeune cycliste selon son stade de développement.

L'un des principaux éléments à retenir est que plus le développement cognitif d'un enfant est avancé, plus celui-ci acquiert des capacités cognitives qui lui seront utiles pour circuler à vélo. Toutefois, **la compréhension des dangers demeure souvent incomplète** puisque les enfants ne sont pas nécessairement capables de considérer tous les facteurs de risques. Cela aura une incidence importante sur la gestion des risques auprès d'un groupe de jeunes.

3 - Motivations et craintes des élèves en lien avec la pratique du vélo

3.1 - Motivations des jeunes à faire du vélo

La principale motivation des jeunes à entreprendre une activité sportive, comme la pratique du vélo, est **d'avoir du plaisir**. À cet effet, si les jeunes ont du plaisir à participer à une activité sportive, ceux-ci sont d'autant plus susceptibles de persévérer dans cette activité et à vouloir la pratiquer à nouveau.

Le plaisir est intrinsèquement associé au **sentiment de compétence des enfants**, c'est-à-dire à la **perception des enfants de leur niveau d'aptitude**. En effet, les enfants qui ne pensent pas avoir beaucoup d'aptitude pour les sports abandonnent ou ne participent pas alors que les enfants qui s'estiment compétents s'engagent, ont du plaisir et maintiennent leur participation.

Dans cette optique, afin de promouvoir les déplacements à vélo au quotidien chez les élèves, on visera à ce que les activités à vélo soient plaisantes pour les élèves et qu'elles leur permettent de vivre une expérience positive. Pour ce faire, les instructeurs cyclistes doivent mettre en place les conditions propices afin d'offrir un **niveau de défi approprié** aux élèves afin de leur **faire vivre une réussite** et ainsi, leur permettre de **se sentir compétents dans l'activité**.

Liens entre le stade de développement des jeunes cyclistes et la prise de décisions

2 à 7 ans (stade d'intelligence préopératoire):

- penser que les conducteurs automobiles les voient, même s'ils sont cachés par des voitures stationnées;
- percevoir toutes les rues larges comme étant dangereuses et toutes les rues étroites comme étant sécuritaires;
- être davantage intéressé par la couleur d'un véhicule plutôt que de sa vitesse ou sa proximité.

7 à 11 ans (stade de l'intelligence opératoire et concrète):

- comprendre que plus une voiture est éloignée, plus elle paraîtra petite et estimer correctement la distance d'un véhicule en fonction de sa grosseur apparente;
- difficulté à estimer le délai avant l'arrivée d'un véhicule en fonction de sa vitesse;
- difficulté à évaluer des situations complexes qui requièrent plusieurs étapes.

11 ans et plus (stade opératoire formel):

- capacité à évaluer la situation du trafic en tenant compte de la vitesse et de la distance des véhicules.



Le tableau suivant résume les principales motivations associées à la pratique du vélo chez les jeunes cyclistes ainsi que les stratégies d'intervention que les instructeurs peuvent utiliser de façon à susciter l'intérêt des élèves pour la pratique du vélo.

Motivations des jeunes cyclistes	Stratégies d'intervention pour les instructeurs
Avoir du plaisir	- Miser sur le sentiment de compétence (faire vivre une réussite): • Vérifier les habiletés de base avant le départ. Cela est non seulement une question de sécurité, mais également un moyen d'éviter à un élève de vivre un échec. • Faire du renforcement positif: encourager les élèves et faire des éloges sincères. • Formuler des attentes réalistes: parcours de difficulté adaptée aux capacités des jeunes, avoir des objectifs réalistes. - Garder les jeunes actifs: • Ne pas passer trop de temps sur une seule notion et varier les situations d'apprentissage. • Éviter les temps morts, prévoir des séances courtes, mais bien remplies. • Prévoir quelques activités de distraction. - Parler avec les enfants et utiliser de l'humour.
Améliorer leurs aptitudes	- Offrir plusieurs occasions de pratique pour les élèves. - Fournir des explications claires et répéter les notions importantes. - Utiliser des stratégies d'enseignement efficaces lors des pratiques individuelles: • Explications. • Démonstration. • Pratiques individuelles observées. • Rétroactions et évaluation (utiliser la technique de « détection-correction »). - Caractéristiques des rétroactions: • Favoriser une approche positive, mettre l'accent sur les réussites et l'amélioration. • Utiliser la méthode « sandwich ». • Demander aux jeunes de s'autoévaluer à l'occasion.
Appartenir à un groupe	- Permettre aux jeunes d'interagir entre eux, par exemple lors des vérifications en duos. - Allouer du temps pour lier des amitiés (selon la nature de la sortie). - Prévoir des temps libres avant et pendant la sortie (si possible).
Faire des exercices et rester en forme	- Viser l'amélioration de certains déterminants de la condition physique: • Améliorer la capacité cardiorespiratoire et la capacité musculaire: modifier la durée de la randonnée, la vitesse de déplacement, le dénivelé et la fréquence des sorties. • Améliorer la flexibilité: prévoir une séance d'étirements. N.B. Les activités sur route pour le programme Cycliste averti sont généralement peu exigeantes physiquement en raison des nombreux arrêts pour fournir des explications et de la vitesse de déplacement, qui est généralement basse afin de maintenir l'unité du groupe en présence de cyclistes débutants.
Défi compétitif et victoire	- Permettre aux jeunes une certaine forme de compétition. - Aider les jeunes à associer la réussite à l'atteinte des objectifs personnels.

3.2 - Craintes des élèves par rapport au vélo

Il est possible que certains élèves aient des craintes en amont d'une randonnée à vélo, que ce soit par rapport à leur sécurité sur la route (ex. : cohabitation entre automobiles et cyclistes) ou de ne pas se sentir suffisamment expérimentés par rapport à leurs collègues de classe.

Voici quelques conseils qui peuvent aider à mettre les élèves en confiance :

- Lors des consignes de groupe, mentionner que tous les élèves présents possèdent les aptitudes nécessaires afin de réussir les activités sur route. Expliquer qu'il est normal d'avoir des craintes et qu'il ne faut donc pas qu'ils aient peur de s'exprimer s'ils se sentent mal à l'aise. Les instructeurs seront présents pour les aider à faire des apprentissages, pour répondre à leurs questions et pour assurer une randonnée plaisante.
- Pendant la randonnée, si les élèves éprouvent un problème (ex. : un lacet coincé dans la chaîne), ils peuvent dire à haute voix « attention, j'ai un problème ». Le groupe pourra donc s'arrêter pour l'adresser.
- Lors de l'explication d'une manœuvre, mentionner aux élèves qu'ils peuvent choisir de redevenir des piétons en tout temps s'ils ne se sentent pas à l'aise d'effectuer la manœuvre à vélo. En tant que cyclistes, ils peuvent choisir de descendre de leur vélo à tout moment et de marcher à côté de celui-ci sur le trottoir.
- Mentionner aux élèves qu'ils peuvent poser des questions aux instructeurs en tout temps, même pendant leur examen individuel. Puisque l'objectif premier est l'apprentissage, les élèves ne seront pas pénalisés lors de leur examen s'ils posent une question.

4 - Communication auprès d'un groupe de jeunes

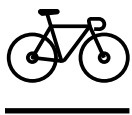
Voici quelques pistes pour assurer une communication efficace auprès d'un groupe d'élèves :

- Utiliser un vocabulaire adapté aux élèves :
 - utiliser un vocabulaire et des exemples qui sont à la portée de l'âge des participants, respectueux et soignés ;
 - utiliser un débit de parole approprié, bien articuler et utiliser des intonations dans la voix ;
 - en présence d'un groupe d'élèves allophones, utiliser un vocabulaire plus simple et ralentir le débit de parole ;
 - faire des liens avec les connaissances qui ont été apprises par les élèves ;
 - assurer régulièrement que l'information a été comprise par les élèves ;
 - utiliser l'humour dans ses propos.

- Choisir le moment opportun pour communiquer une information :
 - avant le départ, transmettre uniquement les informations dont l'enfant aura besoin dès le début de la sortie (consignes pour rouler en groupe, quoi faire en cas de problème, déroulement de la sortie) ;
 - transmettre les informations spécifiques à une manœuvre en temps et lieu, en effectuant un arrêt de groupe en parallèle en amont d'une intersection pour bien expliquer le comportement attendu ;
 - lors d'une pause, rappeler de boire et manger, s'il y a lieu.
- Choisir un endroit et une position appropriés pour s'assurer d'être bien compris :
 - se positionner de façon à être bien entendu : dans la cour, demander aux élèves de descendre du vélo et de se rapprocher ; dans la rue, demander aux élèves de se placer selon la technique d'arrêt en parallèle. Éviter de donner une nouvelle consigne à haute-voix lorsqu'on est à l'avant de la file ;
 - choisir un endroit calme pour transmettre une information et se positionner soi-même face au soleil, ce qui assurera que les élèves ne soient pas eux-mêmes aveuglés et davantage réceptifs ;
 - se placer soi-même face à une distraction afin de ne pas inciter les élèves à être distraits.



- Varier entre les stratégies pour transmettre une information :
 - explications magistrales (ex. : lorsque le feu devient jaune, on s'arrête) ;
 - poser des questions aux élèves (ex. : que doit-on faire lorsque le feu devient jaune ?) ;
 - faire un remue-méninges afin d'amener les élèves à réfléchir sur un concept (ex. : pourquoi croyez-vous qu'il est important de communiquer lorsqu'on est à vélo ?) ;
 - utiliser la formule « mini-prof » (ex. : Alice, pourrais-tu nous expliquer comment signaler nos intentions ?) ;
 - utiliser différents outils pour faire des explications de manœuvres : affiches explicatives, démonstration, faire la narration des étapes lors d'une démonstration, prévoir des séances de pratique individuelle avec rétroactions.



CHAPITRE 3

Prévention des risques chez les jeunes cyclistes

1 - Contexte légal et assurances

Lors d'une sortie à vélo sur route, le Code de la sécurité routière (CSR) doit être respecté par tous les cyclistes. Il appartient à tous les instructeurs de prendre connaissance des règlements en vigueur, de les appliquer lors des sorties à vélo et de veiller à ce que les participants du groupe les respectent également. À l'annexe 1, les articles du CSR relatifs à l'usage d'une bicyclette sont présentés. Pour consulter la version complète et à jour du CSR : <http://canlii.ca/t/19pl>.

L'article 1457 du Code civil du Québec (C.c.Q.) impose à tous, y compris les bénévoles, dans le cadre d'une activité organisée, un devoir de prudence et de diligence. Les instructeurs ont la responsabilité de s'assurer que l'organisation responsable a une assurance qui couvre ses actions, et ce, même s'il ou elle intervient bénévolement.

2 - Identification et mitigation des risques

Les risques associés à la pratique du vélo sur route peuvent se diviser en trois catégories :

1. Les risques associés à **l'environnement** (ex. : pluie, froid, chaleur, orages).
2. Les risques associés à **la nature de l'activité**, soit la pratique de vélo sur route (ex. : circulation automobile, angles morts, trous).
3. Les risques associés à **la personne** (ex. : état de santé, capacité à manœuvrer un vélo, connaissance du Code de la sécurité routière).

Pour chacune de ces catégories de risques, nous avons résumé, dans les tableaux aux pages suivantes, ceux qui sont susceptibles d'être rencontrés lors des activités sur route pour le programme Cycliste averti ainsi que les moyens de prévenir et mitiger ces risques. Le mandataire, les coordonnateurs, les instructeurs et les accompagnateurs ont la responsabilité de connaître ces risques ainsi que les moyens de les gérer afin d'assurer en tout temps la sécurité du groupe au meilleur de leurs connaissances.

Il est à noter qu'en raison de leur âge, de leur stade de développement ainsi que de leurs connaissances souvent limitées du code de la sécurité routière, les jeunes cyclistes de 5 à 14 ans constituent un public **particulièrement vulnérable aux risques liés à la personne**. Par exemple, les jeunes cyclistes peuvent éprouver de la difficulté à manœuvrer un vélo, à anticiper les dangers ou encore à prendre les décisions appropriées avant d'effectuer une manœuvre.

Par ailleurs, l'environnement routier peut avoir une incidence importante sur la gestion des risques chez les jeunes cyclistes, qui sont souvent moins visibles de par leur plus petite taille et sont parfois imprévisibles. Il est donc essentiel que les instructeurs sachent adapter leurs interventions en fonction de cette clientèle afin de prévenir les risques.

N.B. Étant donné la courte durée des activités sur route lors du programme Cycliste averti, la proximité de l'école ainsi que l'accessibilité aux services d'urgence, il est généralement plus facile de prévenir certains risques et de recevoir de l'aide rapidement en cas de besoin. Ainsi, les recommandations suivantes en matière de prévention des risques sont adaptées à cette réalité. Par le fait même, dans le cadre du programme Cycliste averti, les certifications exigées pour les instructeurs (premiers soins, mécanique de vélo et encadrement cycliste) sont moins élevées que pour des instructeurs qui interviennent lors de sorties de plus longue durée ou en milieu éloigné. Veuillez consulter le carnet de formation en encadrement cycliste de Vélo Québec pour une liste exhaustive des risques encourus lors de sorties de plus longue durée ou se déroulant en milieu éloigné ainsi que les méthodes de prévention.

Voici les **principales mesures de prévention** préconisées lors des activités sur route pour le programme Cycliste averti. D'autres mesures plus spécifiques peuvent également s'ajouter en fonction du contexte, comme présenté dans les tableaux aux pages suivantes.

- Préparation minutieuse du trajet en considérant les rues à préconiser et à éviter à l'aide de la trousse de préparation des activités sur route fournie par Vélo Québec ;

- Vérification finale du trajet la veille ou le jour de la sortie ;
- Préparation des élèves en amont des sorties sur route : 6 heures d'enseignements théoriques et 6 heures de pratique en milieu fermé ;
- Validation de l'aptitude des élèves par l'enseignant(e) en éducation physique et à la santé en amont de la sortie sur route ;
- Plan d'urgence et numéros importants communiqué aux personnes appelées à intervenir en cas d'urgence (école, enseignants, instructeurs) ;
- Instructeurs formés à l'encadrement des activités sur route du programme Cycliste averti et ayant fait l'objet d'une vérification des antécédents judiciaires ;
- Ratio d'encadrement adéquat lors des activités sur route.
 - Pour la sortie de groupe : 2 instructeurs formés pour chaque sous-groupe de 10 à 12 élèves. Pour au moins l'un des sous-groupes, un troisième adulte est présent à titre d'accompagnateur « volant ».
 - Pour l'examen individuel : chaque élève est accompagné par un adulte.

- Au moins un intervenant certifié en premiers soins pour toute activité sur route ;
- Trousses de premiers soins et de mécanique de vélo à la disposition des instructeurs ;
- Équipement de visibilité remis aux élèves (dossards) et aux instructeurs (fanions).

Les accidents sont rarement dus à la présence d'un seul facteur de risque. En effet, ils surviennent généralement lorsqu'il y a une combinaison de facteurs de risques physiques (ex. : conditions météorologiques, état de la route) et de facteurs de risques associés à la personne (humains) (ex. : attitude, préparation, fatigue) (LERPA, s.d.). Il est donc important que les instructeurs sachent reconnaître les différents facteurs de risques liés à la pratique du vélo et qu'ils interviennent le plus tôt possible afin de prévenir les accidents.

Prévention des risques lors des activités sur route pour le programme cycliste averti

Risque	Niveau	Gestion du risque
Environnement		
- Conditions météorologiques : • Chaleur excessive: risque de déshydratation, épuisement par la chaleur, coup de chaleur. • Pluie : chaussée glissante, capacité de freinage réduite, visibilité réduite des automobilistes, trous cachés par les flaques d'eau, pertes de chaleur causées par les vêtements mouillés. • Froid : étant donné la courte durée de la sortie, le risque d'hypothermie est plutôt faible, mais on risque plutôt de perdre l'attention des élèves, qui bénéficieront moins des enseignements. ==> Dégradation de l'état de santé. ==> Si chaussée glissante, risque de chutes, de collisions ou d'accidents.	Faible	- Planification des activités sur route comprenant une à deux dates de reprise en cas de météo non favorable. - Partage de la décision de maintenir ou reporter les activités sur route avec les enseignants, la veille ou l'avant-veille des activités sur route. - Dans le courriel de confirmation envoyé aux écoles la veille de la sortie, en fonction des prévisions météo, demander à ce que l'enseignant(e) rappelle aux élèves d'apporter le matériel nécessaire : imperméable, bouteille d'eau ou autre. - Demander aux jeunes d'apporter une bouteille d'eau. - Prévoir des pauses dans des endroits ombragés. - Arrêt à des fontaines publiques et/ou distribution d'eau aux élèves. - Prévoir des sacs poubelle qui peuvent servir d'imperméables de fortune au besoin. Maintenir une distance de deux vélos entre chaque vélo et de freiner graduellement. - Descendre du vélo avant de traverser une surface lisse (pont de bois, passage à niveau). - Éviter de rouler dans les flaques d'eau afin d'éviter les trous. - Demander aux élèves de s'habiller chaudement : chandail chaud, manteau, petits gants, petite tuque.

Risque	Niveau	Gestion du risque
Nature de l'activité : pratique du vélo sur route		
Circulation routière, emportierage, angles morts: Rues et routes amenant à cohabiter avec des véhicules motorisés, incluant des autobus et des poids lourds. Les éléments suivants contribuent à augmenter le niveau de risque chez les jeunes cyclistes (INSPQ, 2011): • vitesse des véhicules moteurs; • volume de circulation; • nombre de voies de circulation; • obstacles visuels (principalement liés au stationnement au bord de la chaussée). Programmation Trajet à vélo comprenant volontairement des défis proches de ceux rencontrés lors de déplacements réels: intersections plus ou moins complexes, manœuvres de virage, traverses... ==> Chutes. ==> Collisions. ==> Accidents.	Élevé	- Élaboration d'un trajet évitant autant que possible: • les rues larges (plus de deux voies) et très achalandées; • les rues/routes où la limite de vitesse permise excède 50 km/h; • les intersections larges non dotées de feux de circulation; • les bretelles d'accès; • les rues empruntées par les d'autobus; • les zones industrielles à forte densité de poids lourds. - Assurer un ratio d'encadrement adéquat. - Équipement de visibilité: dossards pour les élèves, fanions pour les instructeurs. - Trajet documenté et remis aux instructeurs, passé en revue avec eux avant l'activité pour passer en revue les principales difficultés. - Autorisations parentales requises pour tous les élèves participant aux activités sur route, possibilité de refus de la part des parents. - Apprentissages théoriques préalables (6 heures) sensibilisant les élèves aux risques routiers (visibilité, prévisibilité, signalisation des intentions, angles morts, portières, intersections, manœuvres). - Donner des consignes claires aux élèves avant le départ (voir la liste de consignes pour les instructeurs en annexe). Entre autres: • Circuler en ligne droite, à un mètre des voitures stationnées afin d'éviter une collision en cas d'ouverture soudaine d'une portière d'automobile; • Se positionner à l'extérieur des angles morts des voitures à la ligne d'arrêt.
Chantiers de construction Nécessité de dévier du trajet sécuritaire élaboré.	Modéré	- Parcours du circuit par un instructeur le matin même des activités sur route et adaptation du trajet au besoin.
Route sans accotement (milieu rural) Débit élevé de circulation et possibilité de rouler dans le gravier ou les débris en bordure de route. ==> Chutes. ==> Collisions. ==> Accidents.	Élevé	- Prioriser un trajet passant par des rues plus calmes ou des routes possédant un accotement asphalté (voie cyclable). - Éviter les routes dont la vitesse permise est de plus de 50km/h (interdites pour les moins de 12 ans s'ils ne sont pas accompagnés d'un adulte), sauf si accotement. - Maintenir un mètre de la bordure de la route afin d'éviter le gravier et les débris, si cela est sécuritaire en fonction de la vitesse de la circulation.

Risque	Niveau	Gestion du risque
Personnes (élèves)		
- Âge : les enfants de 10 à 12 ans se déplacent davantage à vélo que les plus jeunes (5 à 9 ans), qui se déplacent plutôt à pied. Ils sont ainsi plus touchés par les blessures comme cyclistes. - Développement moteur et cognitif : élèves de 10 à 12 ans, potentiellement inexpérimentés à vélo. Aptitudes motrices et maîtrise du vélo variables. Capacité limitée à analyser et anticiper les situations rencontrées sur la route et prendre les décisions appropriées pour leur sécurité. Connaissances limitées du Code de la sécurité routière. - Examen individuel amenant les élèves à prendre leurs propres décisions de navigation (signalisation, positionnement, vérifications visuelles, franchissement d'intersections). - Inattention du cycliste, non-respect des consignes. ==> Chutes. ==> Collisions. ==> Accidents.	Élevé	- Préparation des élèves en milieu fermé (6 heures) afin de développer les habiletés motrices importantes à vélo : allure, freinage, trajectoire, équilibre. - Évaluation par l'enseignant d'ÉPS avant la sortie sur route, afin de déterminer si l'élève est apte à rouler dans la rue. - Élaboration d'un trajet comportant des défis adaptés au stade de développement des élèves. - Techniques d'encadrement serré telles qu'enseignées en formation. Sortie de groupe d'apprentissage précédant l'examen où l'élève est amené à prendre lui-même les décisions de navigation. - Pour l'examen individuel, accompagnement par un adulte et trajet connu par l'élève, car similaire à celui emprunté lors de la sortie de groupe. - Consignes claires avant le départ. - Ne pas tolérer de comportements dangereux : les instructeurs peuvent choisir de mettre fin à la sortie ou d'organiser un rapatriement au besoin. - Le serre-file roule à la fin du groupe, légèrement à gauche afin d'occuper un espace plus large, protégeant ainsi le groupe arrivant de la circulation arrivant de l'arrière si un cycliste déviait vers la gauche.

Risque	Niveau	Gestion du risque
Personnes (instructeurs)		
Instructeurs en situation d'autorité sur des élèves constituant un public vulnérable, dans un contexte d'activité physique. ==> Propos inappropriés. ==> Comportements inappropriés. ==> Plaintes.	Faible	- Formation comprenant un code d'éthique et des lignes directrices sur les comportements attendus lors des interactions avec un public vulnérable. - Vérification des antécédents judiciaires pour l'ensemble des instructeurs et bénévoles, effectuée par la Sureté du Québec ou l'entité désignée selon la région (si exigée par la commission scolaire). - Pas de situation où les instructeurs se retrouvent seuls avec un ou plusieurs élèves dans un milieu clos.

Risque	Niveau	Gestion du risque
Personnes (vérification du matériel)		
Vélos des élèves en mauvais état mécanique, susceptibles de nuire à la sécurité des jeunes cyclistes. ==> Chutes. ==> Collisions. ==> Accidents.	Modéré	- Vérification de l'état mécanique des vélos par les instructeurs avant toute activité sur route. - Réparations et ajustements sommaires par les instructeurs.
Vélos des élèves trop petits, trop grands; leviers de frein difficilement atteignables. ==> Chutes, perte d'équilibre. ==> Collisions (freinage inefficace).		- Vérification de la taille des vélos par les instructeurs avant toute activité sur route. - Ajustements sommaires par les instructeurs.

3 - Critères d'annulation de sortie, de rapatriement ou de refus d'un cycliste

Lorsque l'une ou l'autre des conditions suivantes sont présentes, la personne responsable de la coordination ou les instructeurs doivent évaluer le contexte et décider s'il devient nécessaire d'annuler, de reporter ou de suspendre l'activité. Les instructeurs peuvent également être amenés à refuser la participation d'un-e élève s'il ou elle présente un risque pour lui ou elle-même ou pour le groupe.

- Conditions météorologiques exceptionnelles :
 - Chaleur excessive : plus de 35°C ;
 - Brouillard opaque ;
 - Pluie diluvienne ;
 - Orages ;
 - Vague de froid.
- Équipement inadéquat :
 - Le vélo ou le casque d'un ou plusieurs élèves est défectueux ou inadéquat (ex. : freins défectueux, vélo trop grand, casque manquant, etc.).
 - Perte ou bris majeur d'équipement en cours de route.
- Groupe mal préparé :
 - Un ou plusieurs élèves ne sont pas aptes à suivre le groupe à vélo sur route (rouler en ligne droite, freiner graduellement à deux mains, contourner un obstacle, regarder derrière l'épaule en conservant une ligne droite) ;
 - Motivation insuffisante ;
 - Mauvaise attitude ou comportement inadéquat.
- État de santé des participants :
 - Accident ou blessures graves nécessitant un transport en ambulance ou un rapatriement ;
 - Changement dans l'état de santé d'un ou plusieurs participants.
- Itinéraire non sécuritaire :
 - Chantier de construction, route fermée, absence d'une voie de contournement.

4 - Plan d'urgence

Le plan d'urgence est un document qui décrit les procédures qui devront être appliquées en cas d'incident ou d'accident et l'information qui sera requise au cours de la situation d'urgence. Bien que l'instructeur ne soit pas responsable de produire ce document, il lui appartient d'en prendre connaissance afin de savoir « qui fait quoi » en cas d'urgence et qui contacter par quel moyen de communication.

Un exemple de plan d'urgence pour les activités sur route du programme Cycliste averti est présenté à l'annexe 3. Il contient entre autres les informations suivantes :

- les protocoles d'intervention en cas d'accident, de blessure mineure ou majeure, de bris mécanique ou de fugue lors d'une activité sur route ;
- la liste de distribution du matériel d'urgence ;
- un formulaire de rapport d'accident et de rapport d'incident ;
- les numéros importants en cas d'urgence.

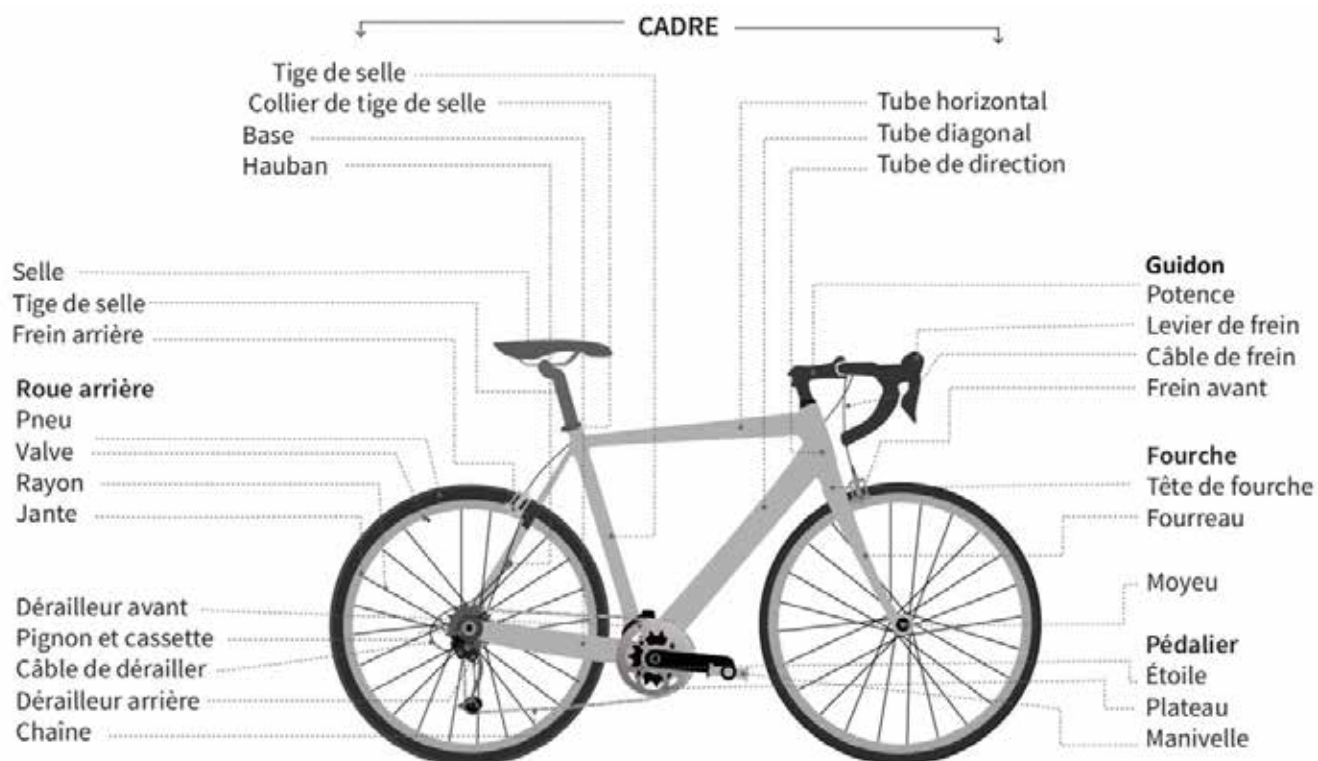
Il est à noter que lors d'une activité sur route pour le programme Cycliste averti, la carte utilisée par les instructeurs comporte plusieurs éléments du plan d'urgence, comme le trajet qui sera emprunté par le groupe et les numéros des personnes à contacter en cas d'urgence (secrétariat, mandataire).



CHAPITRE 4

Équipement et ajustements

1 - Vélo et composantes



2 - Équipement réglementaire

Le Code de la sécurité routière (CSR) du Québec précise que les vélos doivent obligatoirement être munis des huit pièces d'équipement suivantes. Pour plus d'information, consulter saaq.gouv.qc.ca/securite-routiere/moyens-deplacement/velo/velo-equipements/

1. Réflecteur blanc à l'avant
2. Un des accessoires de visibilité suivants sur la roue avant :
 - réflecteur jaune ou blanc fixé aux rayons de la roue avant et visible des deux côtés de la bicyclette
 - pneu dont les deux flancs sont réfléchissants
 - jante dont les deux côtés portent une bande réfléchissante continue sur toute la circonférence

En l'absence de dispositifs réfléchissants sur la roue avant, vous devez installer une bande réfléchissante jaune ou blanche de chaque côté de la fourche.

3. Réflecteur rouge à l'arrière
4. Un des accessoires de visibilité suivants sur la roue arrière :
 - réflecteur rouge ou blanc fixé aux rayons de la roue arrière et visible des deux côtés de la bicyclette
 - pneu dont les deux flancs sont réfléchissants
 - jante dont les deux côtés portent une bande réfléchissante continue sur toute la circonférence

En l'absence de dispositifs réfléchissants sur la roue arrière, vous devez installer une bande réfléchissante rouge ou blanche sur chaque hauban.

5. Réflecteur jaune ou blanc à chaque pédale. Si les pédales ne sont pas munies de tels réflecteurs, le cycliste doit porter une bande réfléchissante autour de chaque cheville ou des chaussures pourvues de bandes réfléchissantes

Si vous faites du vélo après la tombée du jour, le Code de la sécurité routière oblige l'installation d'accessoires additionnels :

6. Un phare ou un feu blanc à l'avant, qui peut être clignotant.
7. Un feu rouge à l'arrière, qui peut être clignotant.

Par ailleurs, les vélos doivent être équipés en tout temps de :

8. Au minimum un frein agissant sur la roue arrière.



3 - Choisir et ajuster un vélo d'enfant

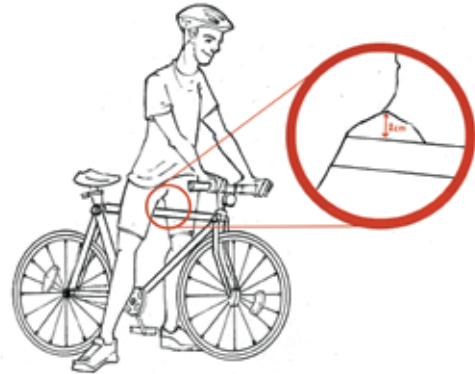
Cette section vise à outiller les instructeurs afin qu'ils puissent effectuer une vérification rapide et efficace des vélos d'enfants le jour d'une activité sur route. Les vélos auront idéalement été vérifiés à l'avance, mais il est tout de même essentiel d'effectuer une vérification finale qui nécessitera au maximum 60 secondes par vélo. À l'annexe 2, une liste de vérification avant départ est présentée à titre de résumé des informations présentées dans cette section.

Les ajustements présentés ici sont ceux qui sont jugés essentiels pour assurer la sécurité des élèves lors d'une activité de courte durée. L'objectif principal est que les élèves puissent bien contrôler leur vélo lors des démarrages et des freinages et qu'ils puissent pédaler efficacement de façon à suivre le groupe sans s'épuiser.

3.1 - Choisir un vélo de taille appropriée

La première étape des vérifications consiste à vérifier que la taille du cadre convient à la longueur des jambes. En effet, un vélo trop grand ou trop petit est difficile à contrôler et le ou la cycliste risque ainsi de se fatiguer plus rapidement et même de se blesser.

Pour vérifier la taille du vélo : demander à la personne d'enfourcher le vélo au-dessus du tube horizontal en gardant les pieds à plat au sol. Il doit y avoir un espace de deux centimètres entre l'entrejambe et le tube horizontal. Cette distance sert à éviter une blessure à l'entrejambe si le ou la cycliste venait à tomber de sa selle vers l'avant.



Âge	Taille de l'enfant (cm)	Longueur des jambes (cm)	Taille des roues (pouces)
6 à 10 ans	120-155	55-65	20
9 à 13 ans	135-165	65-75	24
12 à 14 ans	150-180	70-85	26

N.B. Contrairement aux vélos d'adultes, les tailles des vélos d'enfants sont présentées selon la taille des roues (frezzo.ch).

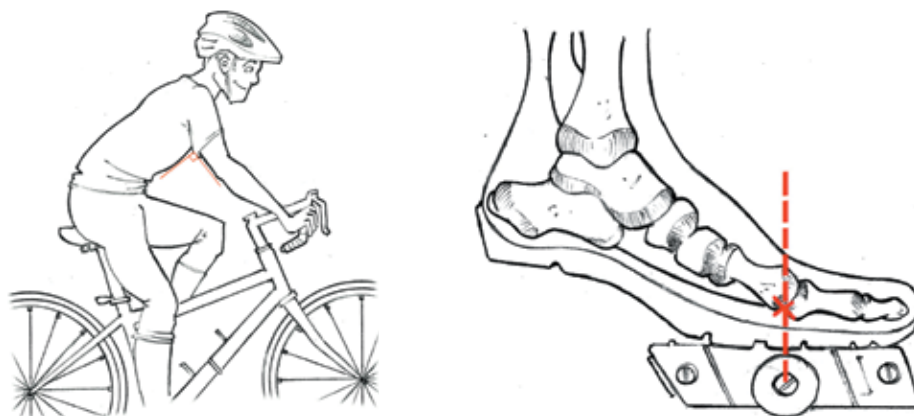
3.2 - Ajustements ergonomiques du vélo

Après avoir vérifié la taille du vélo de l'enfant, on effectuera ensuite les ajustements ergonomiques de base. Pour faciliter les ajustements, l'instructeur peut d'abord **stabiliser le vélo de l'enfant** en coinçant la roue avant entre ses genoux tout en stabilisant le guidon avec les mains. Puis, demander à l'enfant de s'asseoir sur la selle.

Vérifier la hauteur de la selle : lorsque l'enfant est assis sur la selle, il devrait toucher au sol avec la pointe des pieds pour effectuer les arrêts en toute sécurité. Pour une vérification plus précise, descendre l'une des pédales au point le plus bas : le genou devrait être en extension lorsque le talon est posé sur la pédale et légèrement fléchi lorsque le pied est en position pour pédaler. Pour mettre un enfant débutant en confiance, on peut baisser la selle de façon à ce que les pieds soient à plat au sol, puis la remonter dès que le cycliste gagne en aisance.



Vérifier la position sur le vélo : demander à l'enfant de poser les pieds sur les pédales et de faire un tour vers l'arrière. Vérifier que les genoux ne sont pas en extension complète ni trop fléchis et que l'angle formé entre le tronc et les bras est d'environ 90 degrés, comme dans l'image de gauche ci-dessous.



Vérifier l'atteinte des freins : demander à l'enfant de freiner à l'aide du bout des doigts. S'il ou elle doit s'étirer pour atteindre les manettes de freins, on peut alors faire pivoter le guidon ou les leviers de freins vers le haut afin que ceux-ci soient plus facilement atteignables.

3.3 - Vérifications mécaniques de base (ABCDV)

Voici les vérifications mécaniques de base telles qu'elles sont enseignées aux enfants. L'acronyme ABCDV est utilisé pour en faciliter la rétention.

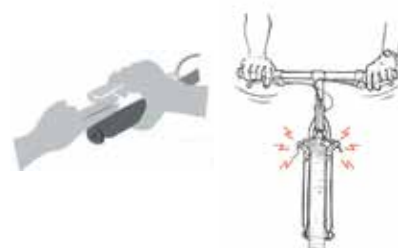
A comme dans Air

Examiner les pneus pour vérifier qu'ils sont **suffisamment gonflés** en les pinçant entre le pouce et l'index. S'il manque d'air, les gonfler à la pression indiquée en PSI sur le pneu. Inspecter également les **signes d'usure**, de **fissures** ou de **trous** sur les pneus.



B comme dans Bons freins

Vérifier que chacun des freins fonctionne correctement : serrer d'abord le frein avant en poussant le vélo vers l'avant. La roue avant devrait se bloquer, et la roue arrière, se soulever. Ensuite, faire la même chose avec la roue arrière. Observer les **patins de freins** : ils devraient toucher la jante et jamais le caoutchouc du pneu. Lorsque l'enfant actionne les freins, il devrait toujours avoir un **espace de deux doigts** entre le frein et le guidon, pour ne pas se pincer les doigts lors du freinage.



B comme dans Bon guidon

Vérifier que le guidon est bien serré (direction), et qu'il n'est pas lâche, ni de gauche à droite ni de haut en bas. Pour cela, coincer la roue avant entre les jambes, et tenter fermement de bouger le guidon. Le guidon ne devrait pas bouger.



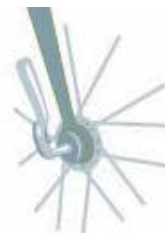
C comme dans Chaîne et pédalier

Vérifier la chaîne et les engrenages. La chaîne doit être bien en place, elle ne doit pas sauter ni présenter de dommages apparents et doit être huilée. Vérifier également qu'elle est suffisamment tendue : cela est particulièrement important sur un vélo doté d'un frein à rétropédalage puisque sur ce type de vélo, le freinage peut être compromis si la chaîne est étirée. Tourner les pédales par en arrière : elles devraient tourner librement (sauf s'il s'agit d'un frein à rétropédalage).



D comme dans Déclenches rapides

Si le vélo est muni de déclenches rapides aux roues ou à la tige de selle, s'assurer que les leviers de celles-ci sont fermement enclenchés. Soulever le vélo et secouer les roues pour s'assurer qu'elles soient bien fixées. En l'absence de déclenches rapides, vérifier que les boulons sont serrés. Vérifier aussi que la selle est suffisamment serrée et qu'elle ne tourne pas sur la tige de selle.

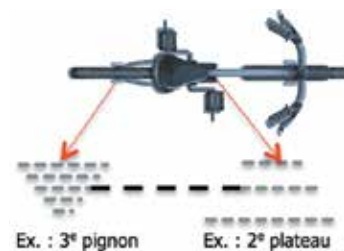


V comme dans Vitesse moyenne

Pour permettre aux élèves débutants de rouler aisément sans devoir changer les vitesses, on peut déjà les ajuster sur un braquet moyen :

Tout en pédalant, à l'aide de la main gauche, changer les vitesses au chiffre 2, ce qui correspond au 2^e plateau. Puis, à l'aide de la main droite, changer les vitesses au chiffre 3, ce qui correspond au troisième pignon.

Règle générale : plus le chiffre est élevé, plus le pédalage sera difficile et plus la vitesse de déplacement sera grande.



V comme dans Vêtements et accessoires

Vérifier que les vêtements et accessoires sont adaptés à la pratique du vélo et surtout, qu'ils ne risquent pas de se coincer dans la chaîne ou la roue du vélo. Voici quelques conseils :

- Bien lacer les chaussures ;
- Évite de porter des pantalons amples ou une veste à la taille ;
- Si l'enfant porte un sac à dos avec de longues sangles, les nouer afin de les raccourcir.



V comme dans Vérification finale

Soulever le vélo à une dizaine de centimètres du sol et le laisser retomber. On ne devrait pas entendre de cliquetis, sinon cela signifie peut-être que des pièces sont mal ajustées.



4 - Choisir et ajuster un casque

Le port du casque n'est pas exigé au Québec, mais il est toutefois exigé pour tous les élèves dans le cadre des activités sur route pour le programme Cycliste averti. Le port du casque réduit l'importance des blessures à la tête en cas d'impact à la tête puisque la force de l'impact est répartie sur la surface du casque. Afin d'assurer une protection adéquate, il est important de choisir le casque approprié et de l'ajuster correctement.

Critères pour le choix d'un casque :

- Les casques destinés à d'autres sports, comme le hockey, le baseball et le football, ne sont pas recommandés, car ils ont été testés et fabriqués pour absorber d'autres types de chocs.
- Vérifier la présence d'un des sigles suivants, qui répondent aux normes de solidité et de performance :
- ACNOR, CSA, CPSC, ASTM, EN ou SNELL.
- Pour offrir une protection maximale, le casque doit épouser la forme du crâne et être bien ajusté. Le casque doit être bien droit et centré sur la tête. Il ne doit pas glisser quand on bouge la tête.
- Un casque a une durée de vie limitée, habituellement de 5 ans, et doit être remplacé après un impact.

L'ajustement du casque est expliqué aux enfants à l'aide de l'acronyme **2-V-1**, tel qu'illustré ci-dessous :

2

Il doit y avoir un espace de deux doigts entre les sourcils et le casque.



V

Les sangles doivent reposer directement sur le visage et former un V sous le lobe d'oreille.



1

La sangle de menton doit être bien serrée tout en permettant d'insérer un doigt entre le menton et la sangle



5 - Habillement, préparation physique et alimentation

Lors des activités sur route pour le programme Cycliste averti, étant donné la courte durée de la sortie ainsi que la proximité de l'école, seulement quelques précautions de base doivent être prises sur le plan de l'habillement, de la préparation physique et de l'alimentation afin d'assurer le bon déroulement de la sortie. À cet effet, le souci principal des instructeurs est d'assurer que les élèves soient suffisamment confortables afin que toute leur attention soit portée sur la sortie comme telle, ce qui aura une incidence sur la sécurité, le confort et les apprentissages des élèves. Par exemple, si un enfant a froid tout au long de la sortie, bien que celui-ci ne soit pas nécessairement en risque d'hypothermie, il risque tout de même d'être moins attentif, ce qui pourrait avoir une incidence sur le respect des consignes de sécurité et les apprentissages retenus. Par ailleurs, l'enfant risque de garder un moins bon souvenir, ce qui ne l'incitera pas nécessairement à vouloir reproduire l'expérience.

N.B. Pour une sortie d'une journée complète ou de plus longue durée, l'habillement, la préparation physique et l'alimentation deviennent toutefois essentiels pour assurer une gestion efficace de l'énergie des participants et sont des incontournables sur le plan de la prévention des risques. Pour davantage d'information, veuillez vous référer à la formation des encadreurs cyclistes offerte par Vélo Québec.

5.1 - Habillement

Les sorties d'éducation cycliste sont généralement peu exigeantes au plan cardiovasculaire puisque la vitesse de déplacement est basse (environ 10km/h) et plusieurs arrêts sont prévus pour donner des explications. Il est donc important de prévoir un habillement permettant d'être confortable pour passer plusieurs heures à l'extérieur, particulièrement par temps froid ou pluvieux. À cet effet, le système multicouches est une option intéressante. Selon ce principe d'habillement, plusieurs vêtements minces sont portés en couches qui peuvent être facilement interchangées de façon à s'adapter aux conditions météorologiques :

- Couche de base : vêtement mince, soit en fibre synthétique ou en laine, qui est porté contre la peau et qui permet d'évacuer facilement l'humidité.
- Couche intermédiaire : vêtement plus épais, par exemple un polar ou un manteau en fibre synthétique ou en duvet, qui isole contre le froid grâce à la couche d'air créée.
- Couche externe : vêtement qui protège contre les intempéries, comme un coupe-vent ou un imperméable.

5.2 - Préparation physique et retour au calme

Avant une sortie à vélo d'intensité moyenne ou élevée, il est recommandé de prévoir une période d'échauffement afin de préparer le corps à réaliser l'activité physique et de prévenir les blessures.

- Débuter par l'activation graduelle du système cardiorespiratoire en prévoyant un jeu actif ou en débutant la sortie à vélo, à un rythme lent pour les dix premières minutes, puis en augmentant graduellement la cadence.
- Mobiliser les principaux muscles sollicités en effectuant, par exemple, des sauts de grenouille et des fentes.
- Effectuer des étirements dynamiques (en mouvement) pour échauffer les articulations. Effectuer, par exemple, des rotations des épaules, des balancements avant-arrière des jambes, la rotation des poignets et du cou.

À la suite d'une sortie à vélo, il est également recommandé de prévoir une séance de retour au calme et d'y inclure des étirements de type statique. Ce type d'étirement aide à réduire les douleurs ressenties à la suite de l'activité. Il est recommandé d'étirer les principaux muscles sollicités pendant l'activité, comme les quadriceps, ischiojambiers, fessiers, deltoïdes et trapèzes, et maintenir chaque étirement pour environ 20 à 30 secondes. Cette période d'étirements peut également être l'occasion de faire un retour de groupe sur l'activité et de faire un retour au calme.

5.3 - Alimentation et hydratation

Afin d'assurer une bonne gestion de l'énergie durant la sortie, il est conseillé que les élèves aient consommé un repas dans l'heure ou les heures précédant l'activité. Étant donné la courte durée et la faible intensité de la sortie, il n'est pas nécessaire que les élèves prévoient autre chose à consommer durant la sortie, à part de l'eau et possiblement une petite collation. Il est important de prévoir des pauses pour permettre aux élèves de boire (éviter de boire en roulant), particulièrement lors des journées chaudes.

L'hydratation est particulièrement importante chez les enfants : puisque leur système de sudation n'est pas encore développé, les enfants peuvent avoir de la difficulté à s'adapter à la chaleur. Par ailleurs, le ratio surface corporelle/poids corporel est très élevé, ce qui fait en sorte que les enfants absorbent davantage de chaleur que les adultes. Il est donc important d'assurer une bonne hydratation des jeunes et de prévoir des pauses à l'ombre lors des journées chaudes et ensoleillées.



CHAPITRE 5

Déplacements sur la route avec un groupe de jeunes

1 - Caractéristiques des routes et voies cyclables

1.1 - Routes accessibles et interdites aux cyclistes

Type de route	Numérotation	Accessibilité
Autoroutes et routes collectrices	Autoroutes : 0 à 99 Routes collectrices : 400 à 999	Interdites aux cyclistes
Routes principales, secondaires et nationales	Routes principales ou nationales : 100 à 199 Routes secondaires : 200 à 399	Accessibles aux cyclistes de façon générale, mais le degré de convivialité est variable : voir outil cartographique sur le site Web selon MTMD. N.B. Certains tronçons peuvent être interdits aux cyclistes (ex. : 132 au niveau de Montréal).

Au Québec, les cyclistes peuvent circuler sur toutes les routes, à l'exception des routes à accès limité (autoroutes) et leurs voies d'accès et de sortie. Le tableau ci-dessous indique la numérotation des autoroutes et routes au Québec qui sont gérées par Transports Québec.

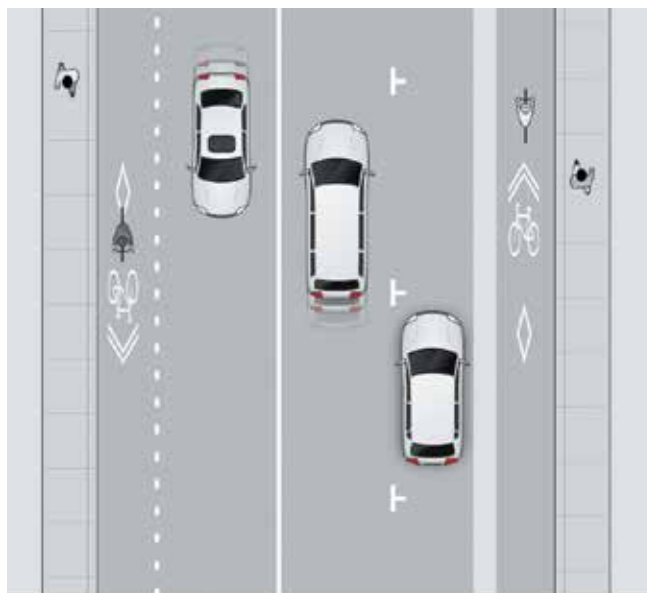
N.B. Au Québec, il est interdit aux enfants de moins de 12 ans de circuler sur les routes dont la vitesse permise est de plus de 50 km/h sauf s'ils circulent sur une voie cyclable ou sont accompagnés d'un adulte.

1.2 - Voies cyclables

Pour accroître leur sécurité, les cyclistes disposent également de quatre types de voies cyclables, soit : 1) la piste cyclable ; 2) la bande cyclable ; 3) l'accotement asphalté et 4) la chaussée désignée. À l'exception de la piste cyclable, les trois autres types de voies cyclables sont aménagés sur route.

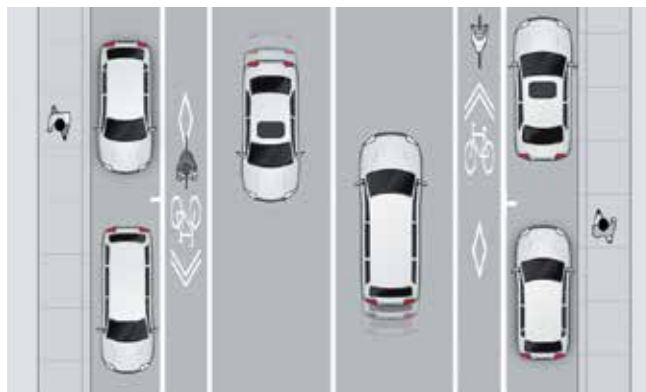
La piste cyclable est une voie séparée physiquement de la circulation motorisée. Elle peut être aménagée en site propre, à même la chaussée ou du trottoir ou encore, complètement séparée des routes et passant dans un champ ou une forêt. Elle est réservée à l'usage des cyclistes ou peut être partagée avec d'autres usagers non motorisés.

La piste cyclable est dotée d'une chaussée revêtue dure et uniforme (asphalte ou poussière) et est de largeur suffisante pour permettre les croisements. Lorsque d'autres activités comme la marche ou le patin y sont permises, on parle de sentier polyvalent (ex. : Parc linéaire Le P'tit Train du Nord).



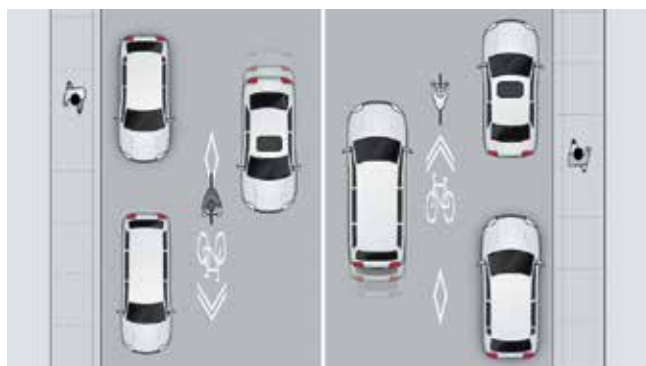
La bande cyclable est une voie réservée aux cyclistes, délimitée par une ligne de séparation, des bornes, un muret ou un revêtement de couleur. Elle est interdite aux voitures, qui peuvent toutefois la franchir pour se stationner. Les bandes cyclables sont ouvertes à l'année et déneigées en hiver, en même temps que le reste de la rue, mais la ligne de séparation n'est pas toujours visible en fonction de la météo.

La bande cyclable est toujours unidirectionnelle et les cyclistes y circulent généralement dans le même sens que les automobiles, sauf sur certaines rues à sens unique, qui comportent une bande cyclable à contresens.

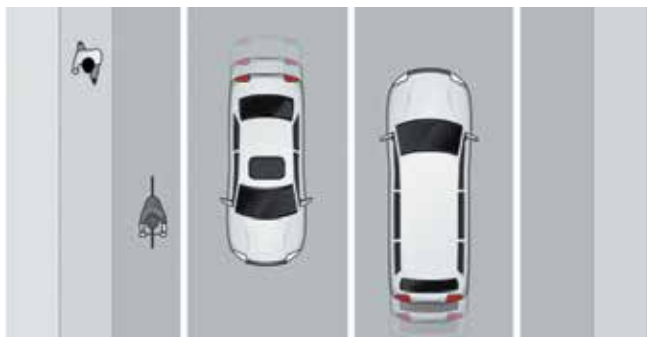


La chaussée désignée est une route officiellement reconnue comme une voie cyclable, partagée par les cyclistes et les automobiles. Elle permet de circuler sur des rues ou des routes peu achalandées. Elle ne comporte pas de corridor réservé aux cyclistes, mais est signalisée au moyen de panneaux. De plus, le pictogramme représentant un vélo est peint sur la chaussée.

La chaussée désignée permet principalement d'indiquer aux cyclistes une rue où il est préférable de circuler pour relier les tronçons des autres voies cyclables.



L'accotement asphalté est une surlargeur de la chaussée et est délimité par une ligne peinte au sol. Il est adjacent aux autres voies de circulation et les cyclistes y circulent dans le même sens que les autres véhicules. L'accotement asphalté est aménagé sur les routes où le stationnement est interdit, et ce, généralement en milieu rural.



La zone avancée pour cyclistes, aussi appelée sas vélo, est une zone d'arrêt réservée aux cyclistes, située à une intersection contrôlée par des feux de circulation, dans laquelle ils peuvent s'immobiliser au feu rouge devant la ligne d'arrêt des automobilistes.



Précisions au sujet des pistes bidirectionnelles

Bien que souvent présentes dans les rues de nos villes, les pistes bidirectionnelles créent des conflits potentiellement dangereux aux intersections et augmentent les risques d'accident entre cyclistes et automobilistes, comme indiqué sur l'illustration ci-contre. Il est essentiel de garder ceci en tête et de faire preuve de prudence lorsque vous circulez sur de telles pistes avec un groupe d'élèves.



1.3 - Routes à privilégier et à éviter lors d'une sortie d'éducation cycliste

Afin de répondre aux objectifs d'une **sortie d'éducation cycliste**, les routes à privilégier dans le parcours doivent en premier lieu être **sécuritaires**, mais elles doivent également offrir des **occasions d'apprentissage** intéressantes afin d'enseigner aux enfants à manœuvrer en toute sécurité certaines intersections plus complexes et ainsi, assurer leur sécurité au-delà de la sortie comme telle. Dans cette optique, il n'est pas nécessairement recommandé de choisir un itinéraire qui emprunte uniquement des pistes cyclables ou l'itinéraire « le plus sécuritaire possible » afin de confronter les élèves à certains **défis qu'ils sont capables de relever**. Toutefois, certaines rues et intersections seront évitées si elles posent un risque pour la sécurité; il est alors bon d'expliquer aux élèves pourquoi et comment les éviter.

Routes à privilégier :

- pistes cyclables et autres voies cyclables;
- voies à vitesse réduite : vitesse permise de 30 à 40 km/h, rues comportant des mesures de réduction de vitesse, comme des dos d'âne allongés ou des tableaux d'affichage de la vitesse des voitures;
- rues moins larges et comportant moins de voies de circulation;
- rues à sens unique.

Routes à éviter :

- rues larges et passantes, où la circulation est dense ou rapide. À titre d'indication, il semble sage d'éviter toute rue comportant plus de deux voies par sens de circulation et les rues dont la vitesse permise est de 50 km/h ou plus;
- axes empruntés par des autobus, camions et poids lourds (circuits d'autobus municipaux, zones industrielles);
- intersections larges, complexes, avec plusieurs embranchements, feux de circulation trop courts, bretelles de virage;
- rues comportant des montées et descentes abruptes. (avec un groupe de jeunes, il vaut mieux éviter les rues nécessitant de changer de vitesses et les freinages dans une côte);
- passages à niveau non perpendiculaires à la chaussée.

Lors de l'élaboration des parcours d'éducation cycliste, on

tentera d'**inclure plusieurs situations d'apprentissage**, dans la mesure où elles concordent avec les critères identifiés ci-dessus et qu'elles sont présentes dans le quartier :

- rues à double sens et à sens unique;
- intersection munie d'un feu de circulation et, le cas échéant, d'un feu de circulation pour piétons;
- intersection munie d'un arrêt pour une seule direction (non prioritaire) et d'un arrêt toutes directions;
- différents types de virages : à droite, à gauche à réaliser en deux temps (à la façon d'un piéton), à gauche à réaliser en une fois (à la façon d'un véhicule), et ce, sur une rue à sens unique et à double sens;
- ajouter, dans la mesure du possible, des points d'intérêt pour les élèves, comme une bibliothèque ou un parc;
- si présents dans le milieu, on peut ajouter :
 - cédez le passage;
 - feu pour cyclistes ou panneau de prescription pour cyclistes;
 - passage à niveau perpendiculaire à la chaussée;
 - pistes et voies cyclables, voies cyclables à contresens, accotements asphaltés et sas vélo;
 - traverse en deux temps d'une voie munie d'un terre-plein central.

N.B. Il est possible que les instructeurs soient amenés à intervenir auprès de groupes de jeunes dans un contexte récréatif ou éducatif, mais où l'objectif n'est pas d'enseigner la sécurité à vélo aux élèves. Par exemple, dans le cadre d'un cours d'éducation physique et à la santé, on pourrait chercher à offrir une occasion aux élèves d'approprier le vélo, sans nécessairement chercher à les rendre autonomes à court terme.

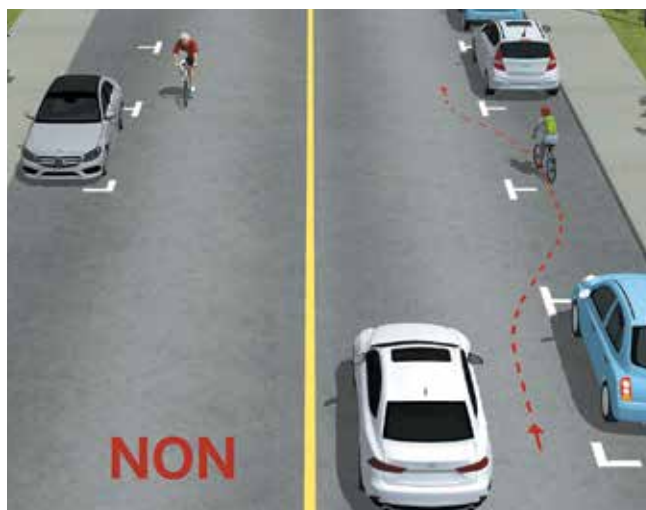
2 - Règles de sécurité à vélo

2.1 - Règles de sécurité de base

- circuler en ligne droite;
- s'il y a plus d'une voie de circulation, circuler dans celle de droite;
- maintenir la droite de la voie en conservant toutefois une distance d'un mètre avec les voitures stationnées ou de la bordure de la chaussée pour éviter l'emporiage et les obstacles en bordure de chaussée;
- ne pas zigzaguer entre les voitures stationnées pour éviter de disparaître du champ de vision des automobilistes et de devoir réintégrer la circulation;
- pour prévenir l'emporiage, porter une attention particulière aux éléments suivants:
 - les feux arrière des véhicules: s'ils s'allument, cela présage un mouvement;
 - les occupants des véhicules: ils peuvent ouvrir leur portière à tout moment;
- il est possible de rouler dans l'accotement s'il est asphalté;
- rouler dans le même sens que la circulation, sauf si indication contraire (ex.: bande cyclable à contresens);
- demeurer à califourchon sur son vélo et en tenant constamment son guidon;
- lorsqu'on circule en groupe, circuler à la file simple, maximum 15 cyclistes à la fois.



Maintenir une trajectoire droite entre les voitures stationnées.



Ne pas zigzaguer entre les voitures stationnées.



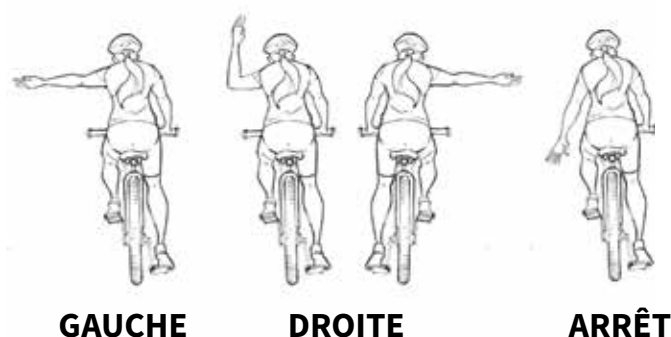
Maintenir la droite de la voie, sauf pour effectuer un dépassement ou un virage à gauche.

2.2 - Code gestuel et changements de direction

Avant d'effectuer un dépassement, un changement de direction ou une manœuvre, les cyclistes doivent signaler leurs intentions, tout en ayant vérifié au préalable qu'il n'y avait pas de danger.

Comme présenté dans l'illustration ci-contre, on utilisera la main gauche pour signaler un arrêt et un virage à gauche. Pour ce qui est du virage à droite, l'une ou l'autre des mains peuvent être utilisées³.

Pour effectuer un déplacement de façon sécuritaire, par exemple, pour dépasser une voiture stationnée, il est recommandé de le faire de la façon suivante :



1

Faire une vérification visuelle derrière l'épaule gauche



2

Signaler son intention d'aller à gauche



3 et 4

Vérifier à nouveau derrière l'épaule gauche et dépasser lorsqu'il n'y a pas de danger

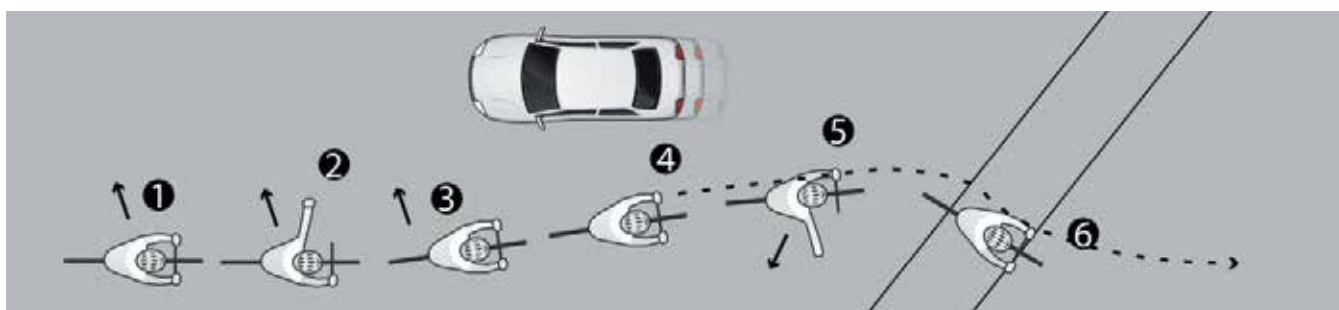


5 et 6

Signaler son intention et regagner la droite de la voie



De la même façon, lorsqu'on franchit un passage à niveau non perpendiculaire à la chaussée, on voudra également s'assurer de le faire en toute sécurité en effectuant les mêmes étapes que décrites ci-dessus.



³ **N.B.** Il est recommandé de signaler un virage à droite de la main gauche pour être mieux vu des automobilistes, qui roulent généralement à notre droite. Cela permet, par le fait même, de garder la main droite sur le frein arrière. Toutefois, lorsqu'on se trouve à gauche de la circulation (p. ex. sur une piste cyclable aménagée à gauche de la chaussée, une bande cyclable à contresens ou une bretelle d'entrée à droite), il est alors recommandé d'utiliser la main droite pour signaler, ce qui assurera ainsi une meilleure visibilité.

2.3 Le virage à gauche

Il existe deux façons d'effectuer un virage à gauche. Le choix de la technique dépend de l'intensité de la circulation, de la vitesse des véhicules, du nombre de voies de la rue et des aptitudes cyclistes. Le plus important lors du choix de la technique est d'assurer que le cycliste se sente à l'aise et de savoir que ce qu'il ou elle fait est sécuritaire.

Première technique : tourner à gauche en deux étapes, à la manière d'un piéton.

Étapes :

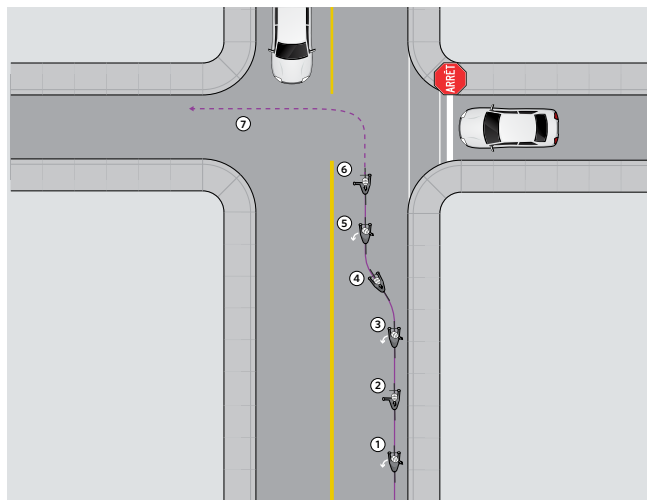
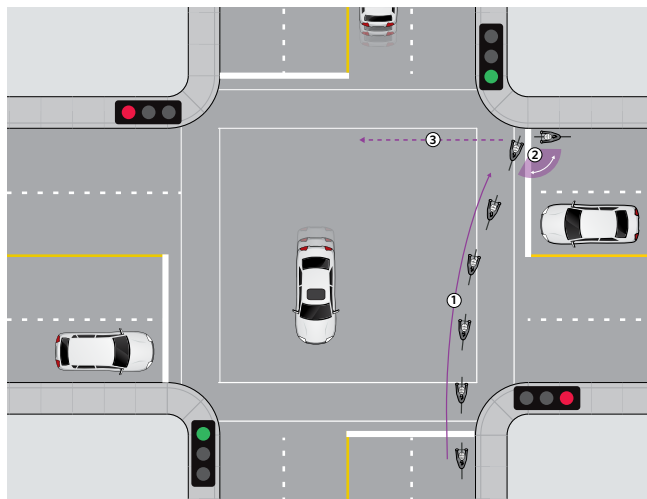
1. Tout en restant sur son vélo, traverser la rue devant soi pour se rendre de l'autre côté.
2. De là, se positionner dans le coin, dans le sens de la direction souhaitée.
3. Lorsque la voie est libre ou que le feu de circulation est vert, traverser la rue dans l'autre direction.

Cette technique est conseillée lorsque la rue sur laquelle on circule présente un volume ou un débit de circulation élevé, ce qui rend le positionnement au centre de la rue difficile.

Deuxième technique : tourner à gauche en une seule étape, à la manière d'un véhicule.

1. Vérifier par-dessus son épaule (avant de signaler).
2. Signaler son intention.
3. Vérifier à nouveau par-dessus son épaule (avant de se déplacer).
4. Se déplacer au centre ou à gauche de la voie lorsqu'elle est libre de manière à occuper l'espace (on souhaite éviter que les véhicules nous dépassent par la gauche à cette étape).
5. Vérifier par-dessus son épaule (afin d'établir un contact avec un éventuel automobiliste derrière).
6. Tourner et rejoindre la droite de la rue transversale après s'être assuré de ne pas couper la voie des usagers arrivant en sens inverse.

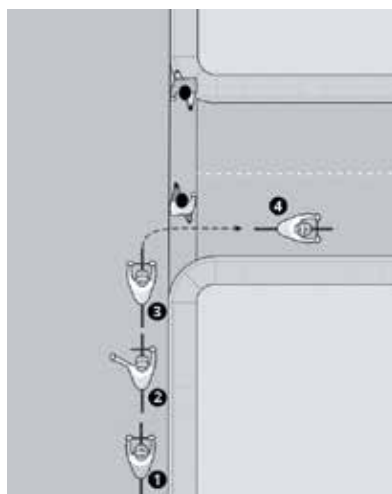
Cette technique est conseillée sur les rues résidentielles calmes et les intersections en T.



2.4 Le virage à droite

Voici les étapes pour effectuer un virage à droite :

1. Tout en restant à droite de la chaussée, vérifier par-dessus son épaule (avant de signaler).
2. Signaler son intention.
3. Vérifier à nouveau par-dessus son épaule.
4. Tourner et rejoindre la droite de la rue transversale après s'être assuré de ne pas couper la voie aux piétons qui traversent devant.





Au Québec et dans les autres provinces canadiennes, le virage à droite au feu rouge est permis, sauf sur l'île de Montréal ou lorsqu'un panneau l'interdit. Toutefois, dans un contexte d'encadrement serré, et particulièrement avec un groupe de jeunes, cette manœuvre est fortement déconseillée. En effet, il y a de fortes chances que le groupe en entier n'ait pas le temps d'effectuer le virage avant l'arrivée d'autres voitures ayant priorité, ce qui complexifie la gestion du groupe.

Lorsqu'on effectue un virage à droite à un feu rouge, il faut d'abord s'immobiliser avant la ligne d'arrêt, puis vérifier le passage de piétons et de véhicules engagés dans l'intersection, qui ont priorité en raison du feu vert. Une fois que la voie est libre et sécuritaire, il est possible d'effectuer un virage à droite.

2.5 Signalisation et marquage au sol

Signalisation

Le Code considère le **vélo** comme un **véhicule à part entière** soumis aux mêmes règlements que ceux régissant la **conduite d'un véhicule automobile**. Tout comme les autres usagers de la route, les cyclistes doivent respecter la signalisation partout et en tout temps. Des exemples de panneaux de signalisation sont présentés à l'annexe 4.

Lorsqu'une signalisation pour cyclistes est présente, ceux-ci sont tenus de la respecter. S'il n'y a pas de signalisation pour cyclistes, ils doivent alors respecter celle pour les automobilistes.

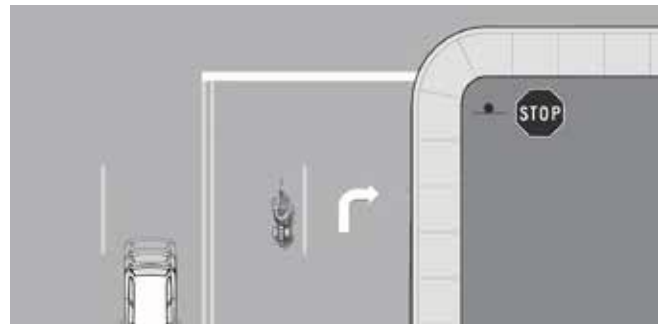
Face à un feu pour piétons à un feu rouge, le cycliste est autorisé à poursuivre sa route (à moins qu'une signalisation le lui interdise). Dans ce cas, il doit s'immobiliser, accorder la priorité aux piétons et circuler à une vitesse raisonnable et prudente.

Marquage au sol

Les cyclistes doivent respecter le marquage au sol. À cet effet, les cyclistes sont généralement tenus **de rouler dans la voie de droite et à droite de celle-ci**, sauf dans les situations suivantes.

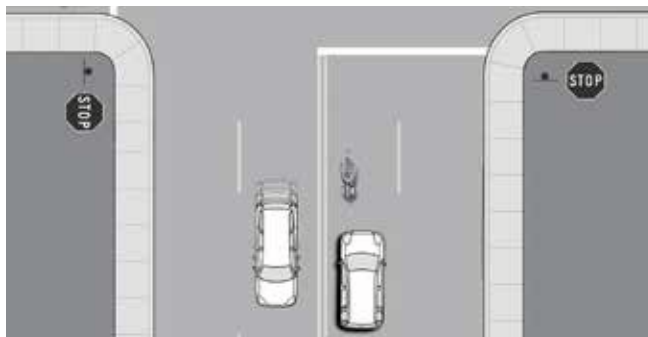
Scénario 1 : Continuer tout droit en présence d'une voie de virage à droite

S'il y a une voie réservée au virage à droite, le cycliste doit utiliser la voie adjacente et se placer à droite de cette voie de manière à respecter la règle principale d'occuper la droite de la voie dans laquelle on est censé être. (S'il veut tourner à droite, il doit rester dans la voie de droite.)



Scénario 2 : Tourner à gauche

S'il n'y a aucun marquage ou un marquage indiquant que la voie de gauche permet de continuer tout droit ou de tourner à gauche, le cycliste doit se placer dans la voie de gauche et au centre/à gauche de celle-ci de manière à éviter qu'un véhicule le dépasse par la gauche.



Aucun marquage



Marquage indiquant que la voie de gauche permet de continuer tout droit ou de tourner à gauche

S'il y a une **voie réservée au virage à gauche**, le cycliste doit se placer à droite de celle-ci de manière à respecter la règle principale d'occuper la droite de la voie dans laquelle on est censé être.

2.6 - Positionnement à l'extérieur des angles morts

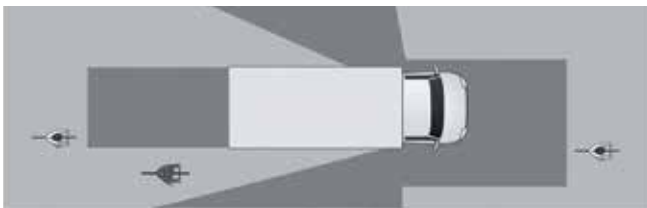
Les angles morts des véhicules constituent l'un des plus grands obstacles pour les cyclistes, particulièrement à proximité des poids lourds. Il est donc impératif de se positionner à l'extérieur de ceux-ci et de s'assurer d'être vu par les conducteurs. Voici quelques conseils pour réduire le risque d'accident en lien avec les angles morts :

Être visible : avoir les réflecteurs et l'éclairage obligatoires. Toujours s'assurer de voir les yeux du conducteur.

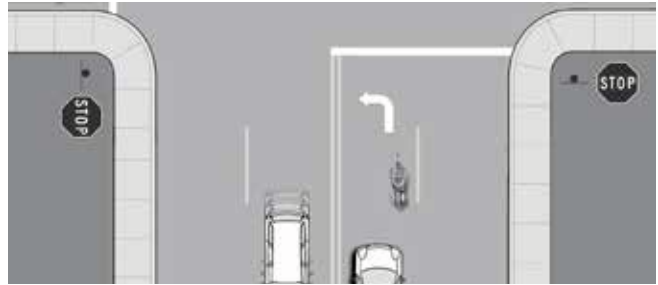
À l'arrêt, se positionner à l'extérieur des angles morts des véhicules : soit devant le véhicule, derrière celui-ci ou bien sur le côté vers l'avant du véhicule.



Être particulièrement vigilant aux abords des camions et poids lourds : les angles morts de ces véhicules sont beaucoup plus grands que sur une automobile. Il faut donc se positionner **loin devant ou loin derrière**, mais jamais sur le côté. Faire particulièrement attention aux virages très larges de ces véhicules.



En ce qui a trait aux **autobus**, on peut se placer devant ou derrière, mais surtout, **ne pas le dépasser par la droite**. Si le groupe se retrouve accidentellement sur le côté (près du trottoir), il est préférable d'attendre que l'autobus reparte avant de repartir. Avec un groupe de jeunes, on évitera les rues empruntées par les autobus.



Selon le CSR, **un véhicule qui tourne à droite** à une intersection doit **céder le passage à un cycliste continuant tout droit**. Cette situation constitue toutefois l'une des plus à risque de collision, puisque si le conducteur automobile ne vérifie pas son angle mort, il y a un risque, pour un cycliste désirant continuer tout droit, de se retrouver coincé entre le trottoir et le véhicule qui tourne à droite. Il est donc fortement recommandé de ne pas se positionner à droite d'un véhicule arrêté à un feu rouge, même si celui-ci n'a pas activé son clignotant. Il vaut mieux se positionner loin devant ou loin derrière ce véhicule, ou encore, le contourner par la gauche si cela peut-être fait en toute sécurité. Il n'est toutefois **pas permis de se positionner à gauche** d'un véhicule désirant tourner à droite lors de l'attente au feu rouge puisque les cyclistes sont tenus de maintenir la droite de la voie.



2.7 - Priorités de passage aux intersections

Avant de s'engager dans une intersection, il est obligatoire de laisser passer les piétons, les cyclistes et les véhicules qui s'apprêtent à s'y engager ou qui s'y trouvent déjà.

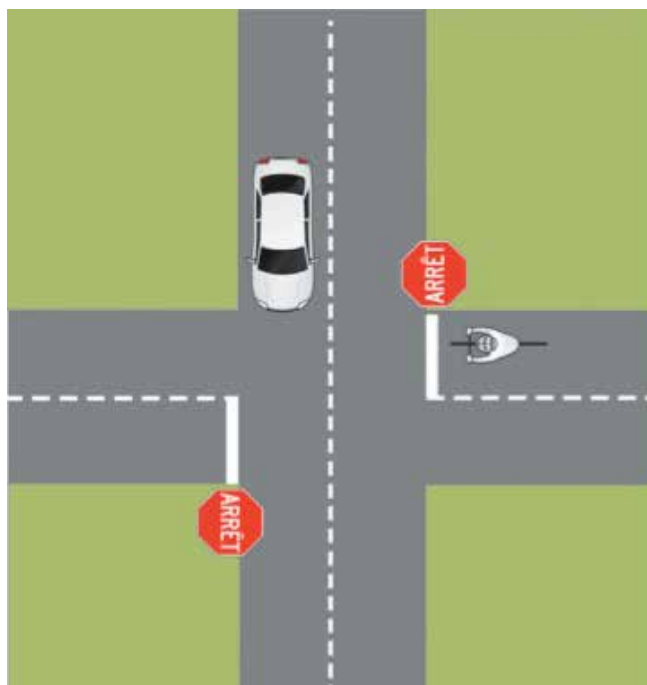
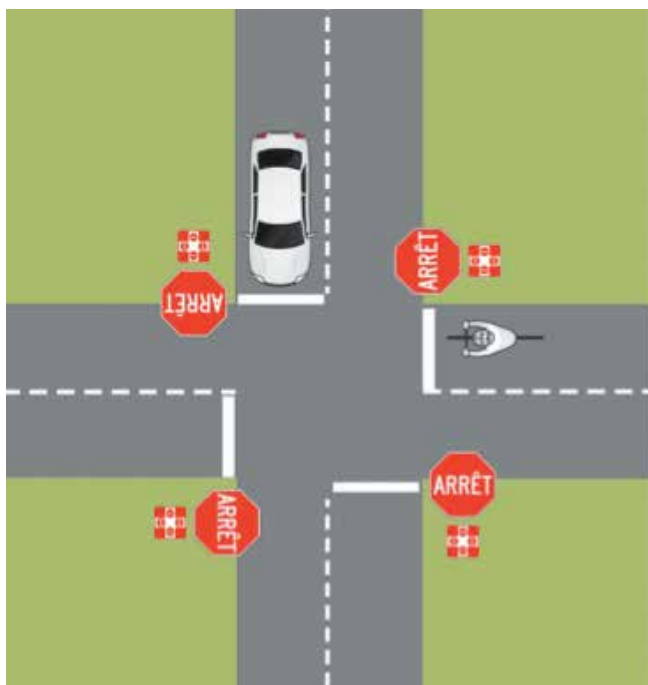
Aux intersections avec des panneaux d'arrêt dans toutes les directions :

- Le premier véhicule qui fait un arrêt complet a la priorité, qu'il soit à vélo ou en véhicule motorisé.
- Si un autre véhicule a la priorité, le cycliste peut lui signifier qu'il lui cède le passage par un geste de la main.
- Si le cycliste a la priorité, avant de s'engager dans l'intersection, il peut établir un contact visuel avec le conducteur de l'autre véhicule et s'assurer que celui-ci lui cède le passage.
- Piétons : signal de la main.
- En groupe, le premier cycliste doit effectuer un arrêt complet. À son tour de passage, le premier cycliste s'assure que le groupe soit uni, puis s'engage dans l'intersection, suivi de tous les cyclistes l'un après l'autre (comme un autobus).

Aux intersections comportant un arrêt une seule direction :

- Les usagers de la route qui ont un arrêt sont alors non prioritaires, il faut donc céder le passage à tous les usagers qui n'ont pas d'arrêt.
- En groupe, le premier cycliste doit effectuer un arrêt complet. Lorsque la voie est libre, le premier cycliste s'engage dans l'intersection, suivi des cyclistes derrière, qui doivent tous vérifier de chaque côté avant de s'engager. Les cyclistes continuent à s'engager un à un dans l'intersection tant et aussi longtemps que la voie demeure libre. Si un véhicule arrive dans la voie prioritaire, les cyclistes qui ne sont pas encore engagés dans l'intersection doivent s'arrêter : il n'y a aucune façon de justifier la présence de cyclistes dans l'intersection s'ils sont non prioritaires.

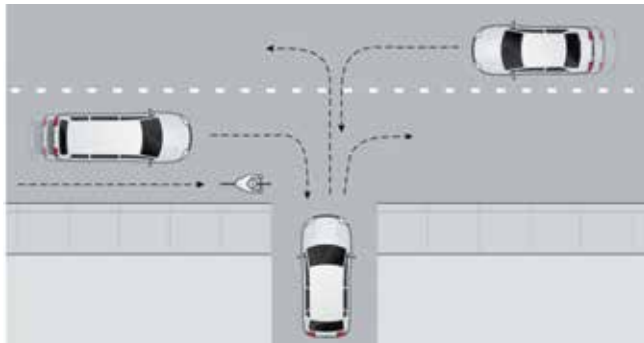
N.B. Même si le groupe n'a pas la priorité de passage à une intersection, il est probable que certains automobilistes s'arrêtent pour permettre le passage aux cyclistes. Avant de s'y engager, il faut toutefois assurer que les autres voitures se sont également immobilisées afin d'éviter toute collision.



2.8 - Obstacles à éviter sur la route

Les grilles d'égout et les trous devraient être contournés par la gauche, en effectuant les étapes recommandées pour contourner un obstacle. Porter attention aux flaques d'eau, qui peuvent cacher un trou.

Les entrées privées : lorsqu'on s'engage sur la route à partir d'une entrée (maison, commerce, etc.), il faut vérifier si la voie est libre. Aussi, sur une route où il y a de nombreuses entrées, il faut se méfier des voitures qui pourraient en sortir et nous couper la voie.



Les ponts de bois, souvent rencontrés dans les chemins de campagne, représentent un danger pour les cyclistes puisque l'ouvrage est souvent inégal et particulièrement glissant une fois mouillé. Les interstices entre les planches peuvent bloquer une roue et entraîner une chute. Il est recommandé de traverser à pied.

Rouler sous la pluie : l'eau sur la chaussée élimine une grande partie de l'adhérence des pneus et facilite le roulement, mais rend la chaussée plus glissante. De plus, le freinage devient dangereux et moins efficace. Les consignes à suivre sont de ralentir, augmenter la distance entre chaque cycliste, freiner graduellement de manière continue et ne pas suivre un vélo doté de freins à disque.



Maintenir une distance d'environ un vélo avec le cycliste devant soi. En cas de pluie ou dans une côte descendante, maintenir deux vélos de distance avec ce dernier.

2.9 - Cinq principes clés de sécurité à vélo à intégrer

Lors des sorties réalisées auprès des groupes de jeunes, on mettra l'accent sur les principes de sécurité suivants. La plupart des bons comportements à adopter pourront être rattachés à un des cinq concepts suivants, qui sont essentiels pour assurer sa sécurité à vélo :

1) Être visible : s'assurer que les autres pourront faire attention à nous dans leurs propres manœuvres sur la route. Cela est particulièrement important quand on cohabite avec des véhicules qui circulent vite : ils doivent pouvoir nous voir de loin pour réagir en conséquence. Exemple de bon comportement : équiper son vélo de réflecteurs et de phares.

2) Être prévisible : se comporter de façon prévisible permettra aux autres usagers de savoir à quoi s'attendre et pourront donc agir en conséquence. Exemples de bons comportements : signaler ses intentions et circuler dans le sens de la circulation.

3) Être attentif : quand on circule sur la route, il y a beaucoup d'éléments à prendre en compte : le marquage au sol, les panneaux, les piétons, les autres cyclistes, les automobilistes, les feux de circulation et même le petit chien qui est dans le chemin ! On doit donc garder tous ses sens en éveil pour pouvoir bien évaluer la situation et éviter les distractions. Exemples de bons comportements : regarder à droite et à gauche, vérifier en arrière avant de faire un virage, ne pas porter des écouteurs.

4) Respecter les règles : les règles de sécurité routière assurent la sécurité de tous, si tout le monde les respecte. Ainsi, nous savons tous que nous pouvons traverser sur une lumière verte ; c'est la compréhension commune et le respect de tous qui font en sorte que nous pouvons nous déplacer en sécurité. De plus, la courtoisie rend nos déplacements plus plaisants ! Exemples de bons comportements : s'arrêter à un feu rouge, respecter les priorités de passage.

5) Anticiper : bien que tout le monde s'efforce d'avoir des comportements prévisibles, il faut parfois imaginer ce qui pourrait ne pas se dérouler exactement comme nous l'avons prévu : ce jeune enfant risque-t-il de traverser sans prévenir ? Cette auto risque-t-elle de tourner à droite sans mettre son clignotant ? Exemples de bons comportements : circuler à un mètre des autos stationnées pour éviter une portière ouverte, éviter de se retrouver dans les angles morts d'un véhicule.

2.10 - Comportements interdits

Les comportements suivants sont interdits. Il est à noter qu'un cycliste qui ne se conforme pas aux règles du CSR est passible d'amendes.

- circuler en sens inverse de la circulation ;
- circuler sur les autoroutes ou les voies d'accès ;
- circuler sur le trottoir ;
- circuler entre deux rangées de véhicules en mouvement ;
- circuler en consommant des boissons alcoolisées ;
- circuler avec des facultés affaiblies ;
- circuler avec un système de freinage défectueux ;
- emprunter une propriété privée pour éviter une signalisation.

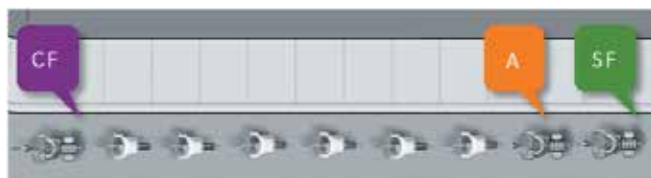
Exemples d'infractions

- omettre de s'immobiliser à un feu rouge ou à un arrêt obligatoire ;
- effectuer un virage à droite au feu rouge alors que la signalisation l'interdit ;
- omettre de céder le passage aux usagers qui ont la priorité à l'intersection ;
- circuler avec des écouteurs ou un baladeur ;
- circuler sans être à l'extrême droite de la chaussée ;
- omettre de signaler ses intentions ;
- transporter un passager sur un vélo non adapté à cette fin.

3 - Stratégie d'encadrement avec un groupe de jeunes

Avec un groupe de jeunes, on préconisera un **encadrement serré**. Ce dernier se réalise en petit groupe de 15 cyclistes maximum incluant les intervenants, où tous les cyclistes roulent en file simple. Cette stratégie est optimale avec un groupe de jeunes puisqu'elle permet de manœuvrer chacune des intersections en groupe et d'intervenir fréquemment pour fournir des explications. Des exemples de cartes sont présentés à l'**annexe 5**.

3.1 - Ratio d'encadrement et positionnement des intervenants



Le ratio d'encadrement recommandé est de deux instructeurs formés pour 10 à 12 élèves. Ceux-ci se positionnent à l'avant et à l'arrière de la file et occupent respectivement les rôles

de **chef de file (CF)** et de **serre-file (SF)**. En présence d'un groupe supérieur à 13 jeunes, il faut alors former des sous-groupes qui seront séparés sur la route. Dans au moins un des sous-groupes, il est recommandé qu'un troisième adulte soit présent à titre **d'accompagnateur-trice (A)** afin de pouvoir aider à effectuer une intervention ou un rapatriement en cas de besoin. L'accompagnateur-trice est généralement en avant-dernière position, devant le serre-file. Toutefois, si le trajet comporte un long tronçon sans intersection, l'accompagnateur pourrait alors se positionner au milieu de la file, de façon à mieux répartir les intervenants dans le groupe.

3.2 - Rôles des intervenants

- À l'avant du groupe, le ou la chef de file (CF) :
 - dirige le groupe sur l'ensemble du parcours ;
 - adopte un rythme qui convient à l'ensemble du groupe et repart lentement des arrêts ;
 - prévoit les manœuvres et arrête le groupe aux endroits appropriés pour fournir des explications ;
 - anticipe la signalisation à respecter et est la première personne à effectuer le code gestuel ;
 - regarde fréquemment derrière son épaule pour assurer en tout temps l'unité du groupe.
- À l'arrière du groupe, le serre-file (SF) :
 - roule légèrement à gauche afin de voir le groupe et assurer une bonne visibilité ;
 - observe les cyclistes et anticipe les problèmes potentiels ;
 - aux intersections, remonte la file et se positionne vis-à-vis le CF. Le SF peut diriger les cyclistes et les arrêter au besoin, mais ne dirige pas la circulation automobile. Le SF demeure à la ligne d'arrêt et évite de se mettre en danger ;
- Attend avec les cyclistes retenus à un feu rouge ou à un arrêt et reprend sa position à la fin du groupe uniquement lorsque l'ensemble des cyclistes a franchi l'intersection.



- En avant-dernière position, l'accompagnateur-trice (A) :
 - occupe temporairement le rôle de SF chaque fois que le SF remonte la file ;
 - aide les instructeurs aux intersections complexes ou lors des pratiques individuelles et se positionne à l'endroit désigné par le CF ;
 - peut être amené à accompagner un-e élève en cas de rapatriement.

Les intervenants doivent **travailler en équipe** afin d'assurer

les **déplacements sécuritaires et efficaces** de groupe sur le réseau routier. Les intervenants, en particulier le serre-file, doivent se déplacer régulièrement aux endroits où ils seront les plus utiles pour intervenir et donner des consignes.

Quel que soit le type d'intersection à traverser, l'équipe d'encadrement doit **toujours assurer la présence d'un-e intervenant-e à la ligne d'arrêt** afin de donner des consignes ou d'arrêter le train cycliste au besoin. En effet, les intersections présentent souvent un risque plus élevé et **il ne faut jamais tenir pour acquis que les cyclistes réagiront de façon appropriée en cas d'imprévu**. Dans le cadre d'un programme d'éducation cycliste, on veillera à faire **pratiquer les jeunes à prendre des décisions**, par exemple en leur demandant de traverser quand ils pensent qu'il est sécuritaire de le faire et seulement les arrêter pour éviter qu'ils se mettent en danger. **N.B.** Les instructeurs **ne doivent jamais gérer la circulation automobile**; ils doivent seulement gérer les cyclistes du groupe et s'engager dans l'intersection uniquement lorsqu'ils ont la priorité ou que la voie est libre.



Positionnement des instructeurs lors d'une pratique individuelle.

4 - Positionnement du groupe lors des arrêts en bordure de route

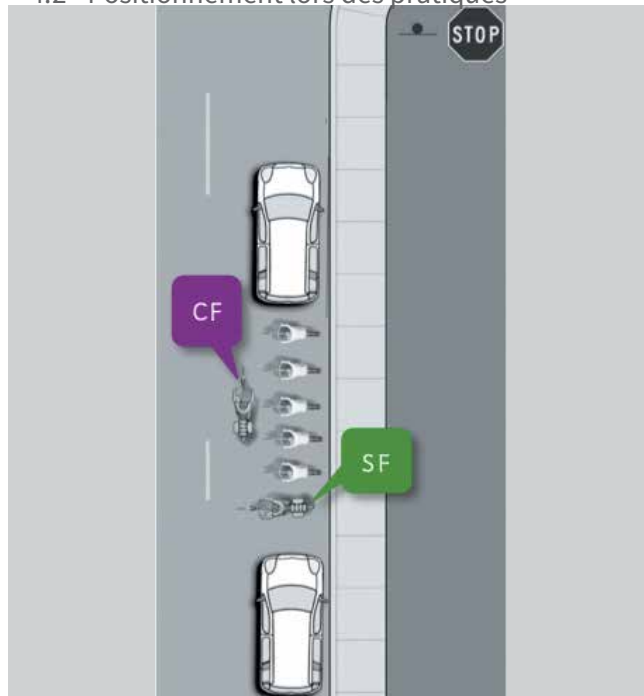
Lors d'une sortie de groupe à vélo, les instructeurs devront effectuer des arrêts en bordure de la chaussée à plusieurs reprises, notamment chaque fois qu'ils désirent fournir une explication au groupe ou analyser une intersection complexe avant de s'y engager. À cet effet, il vaut mieux s'arrêter plusieurs mètres avant la ligne d'arrêt avec son groupe puisqu'une pause prolongée à la ligne d'arrêt peut causer de la confusion pour les autres usagers de la route et rendre difficile la réinsertion dans la circulation par la suite.

4.1 - Positionnement « en parallèle » lors

des explications

L'illustration ci-dessous présente le positionnement optimal du groupe pour donner des explications, où tous les cyclistes sont parallèles les uns aux autres en bordure de la chaussée et font face au chef de file. Ce positionnement réduit l'espace occupé par le groupe sur la chaussée et facilite la communication auprès des élèves, et ce, sans gêner la circulation.

4.2 - Positionnement lors des pratiques



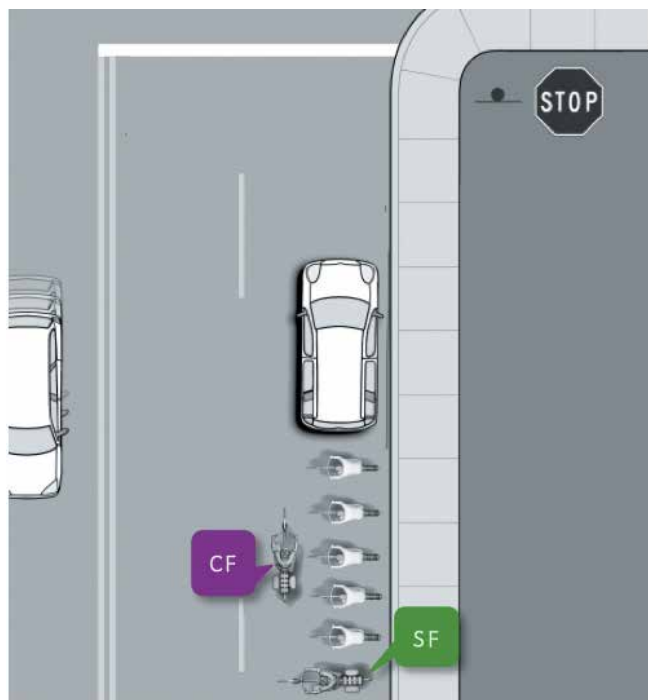
Positionnement du groupe « en parallèle » lors d'une explication.

individuelles

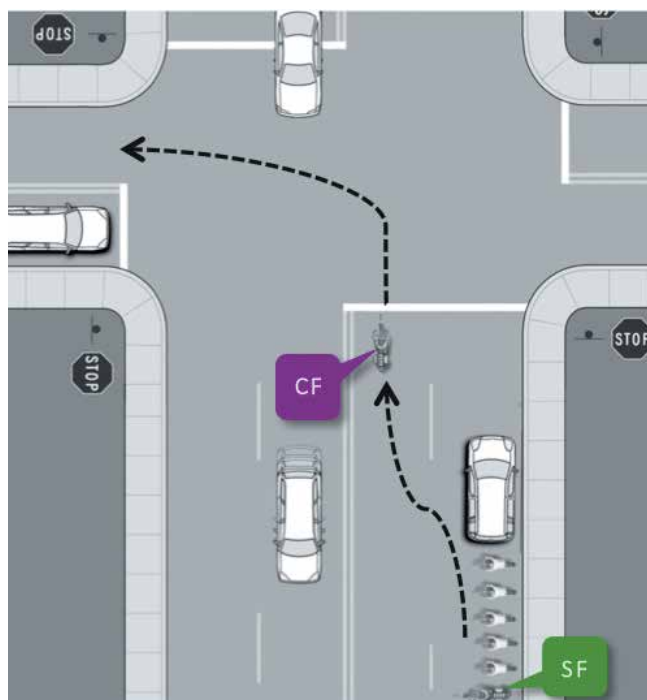
Lors d'une sortie de groupe sur route, certaines intersections seront ciblées afin de permettre aux élèves de pratiquer individuellement une manœuvre particulière. Ces pratiques individuelles sont une occasion privilégiée d'observer les élèves et de leur offrir des rétroactions individualisées. Afin d'assurer le déroulement efficace et sécuritaire des pratiques individuelles, voici le positionnement recommandé à chacune des étapes (voir également l'illustration à la page suivante).

Positionnement des intervenants lors d'une séance de pratique individuelle

Étape 1 : arrêt en parallèle et explications par le CF.



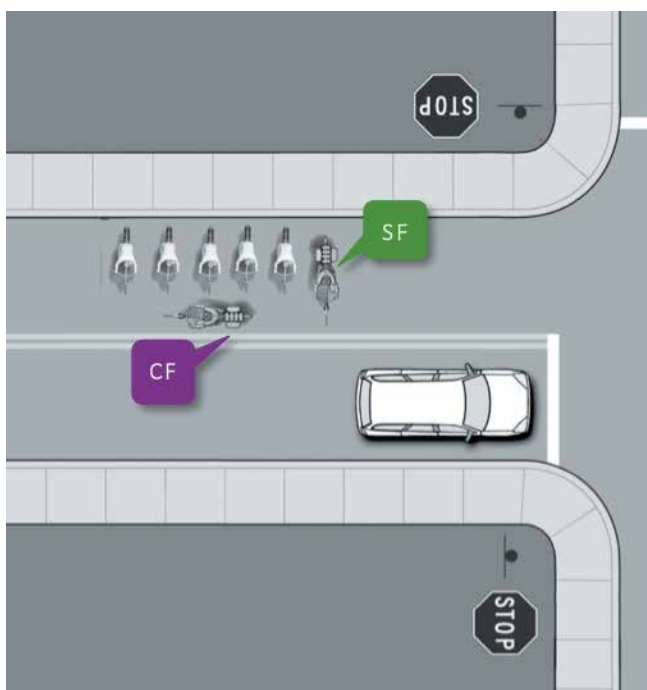
Étape 2 : démonstration par le CF et narration des étapes par le SF.



Étape 3 : positionnement des intervenants et déroulement de la pratique individuelle.



Étape 4 : rétroaction en groupe.



*Positionnement des intervenants

SF : demeure à la ligne d'arrêt.

CF (option 1) : accueille les élèves et fait une rétroaction.

CF (option 2) : envoie les élèves un par un faire la pratique.

5 - Manœuvres en groupe aux intersections

Lorsque vient le temps de franchir une intersection avec un groupe de jeunes, plus d'une solution est possible afin de traverser en toute sécurité. Les manœuvres présentées dans cette section sont celles que nous recommandons; elles ont été déterminées suite à des discussions avec des formateurs et encadreurs expérimentés. Par contre, rappelons que les instructeurs peuvent choisir d'effectuer une manœuvre différemment si des conditions particulières l'exigent; il leur revient de prendre les décisions finales quant aux manœuvres et au positionnement des intervenants afin d'assurer la sécurité du groupe.

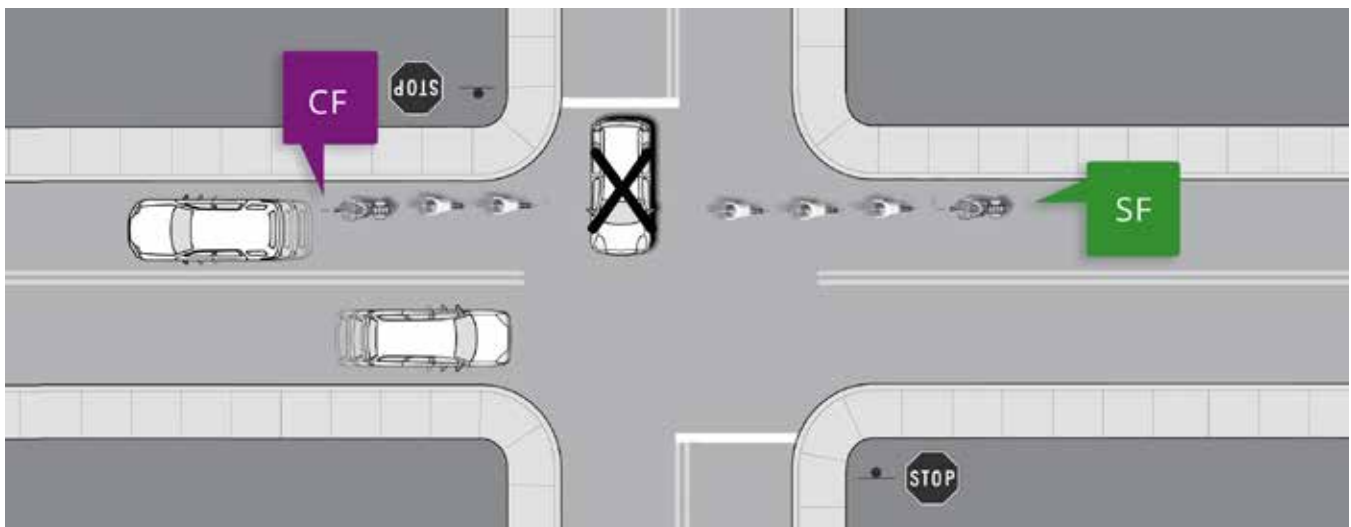
5.1 Traverser une intersection sans signalisation

À l'approche d'une intersection sans signalisation (arrêt ou feu), il est essentiel d'assurer l'unité du groupe avant de traverser.

Le chef de file doit donc vérifier suffisamment à l'avance avant l'intersection que le groupe est toujours uni. Si le groupe ne l'est pas, le chef de file doit ralentir (ou s'arrêter avant l'intersection) pour laisser le temps au groupe de s'unir et pouvoir traverser l'intersection en groupe uni.

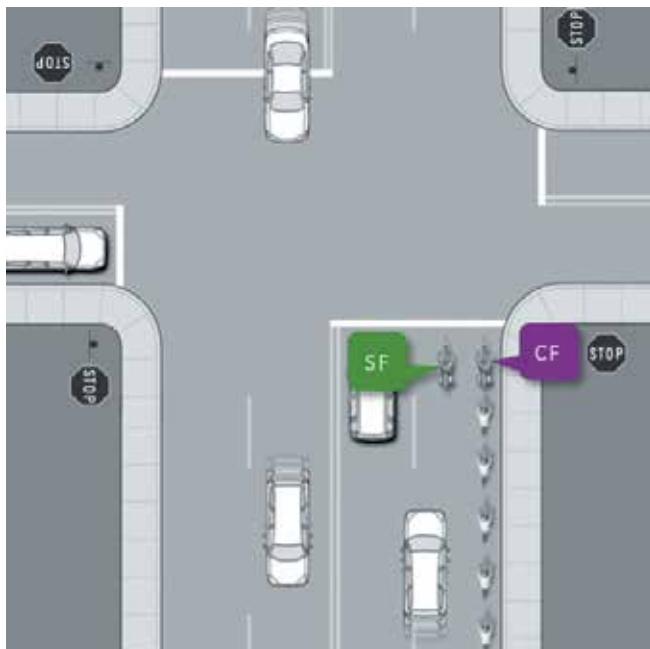
N. B. : Afin d'éviter de s'arrêter aux intersections n'ayant pas de signalisation, nous conseillons au chef de file de vérifier fréquemment que le groupe est uni et d'ajuster la vitesse pour garder l'unité du groupe. Un bon truc est de positionner l'élève le plus lent du groupe derrière le chef de file.

L'illustration ci-dessous présente le problème qui risque de survenir si le groupe n'est pas uni à l'intersection, alors qu'un véhicule essaie de traverser dans un écart entre les cyclistes.

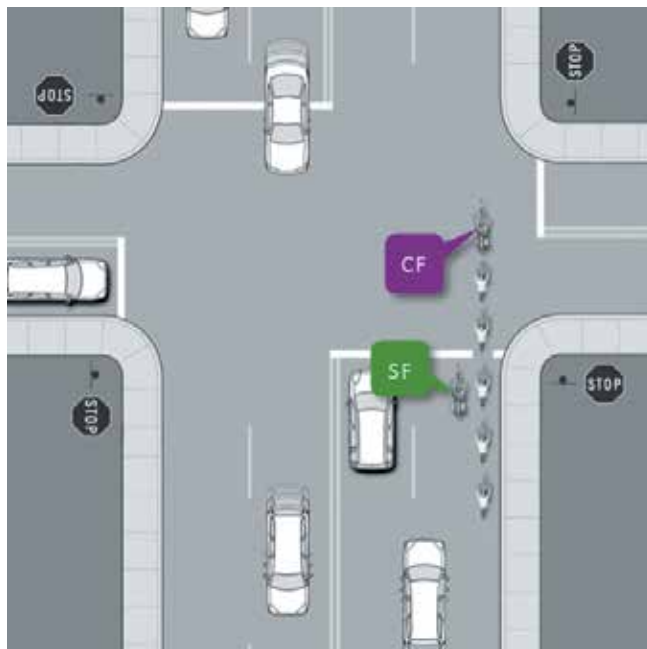


5.2 - Traverser une intersection comportant un arrêt toutes directions

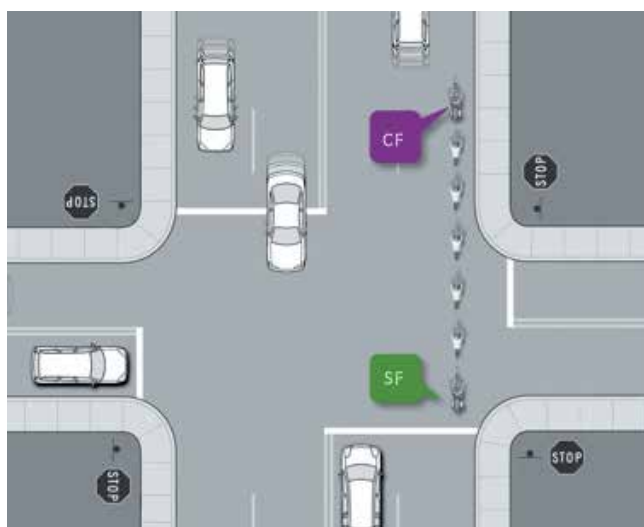
Étape 1 : le CF s'arrête avant la ligne d'arrêt et attend le SF, qui se positionne à sa gauche.



Étape 2 : à leur tour de passage, le CF s'engage dans l'intersection, suivi des autres cyclistes. Le SF demeure à la ligne d'arrêt.

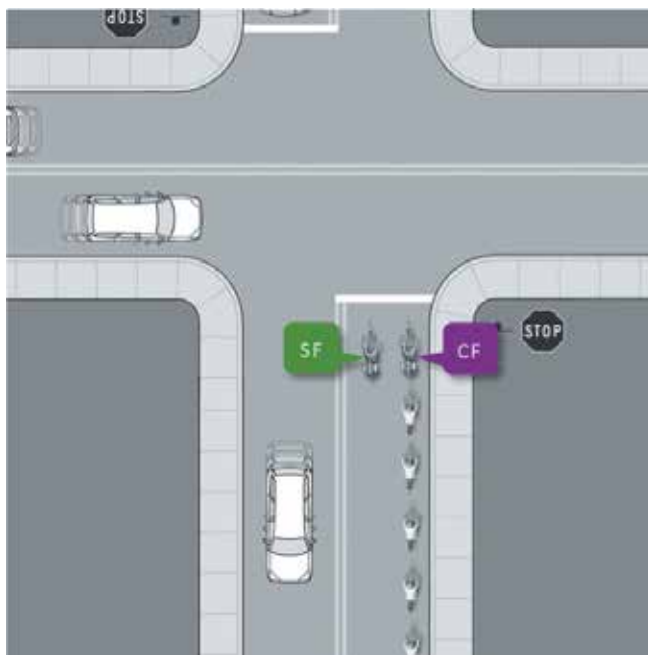


Étape 3 : lorsque tous les cyclistes sont engagés dans l'intersection, le SF s'y engage aussitôt afin de suivre le dernier cycliste sans laisser d'écart avec ce dernier. Puis, le groupe poursuit sa trajectoire.

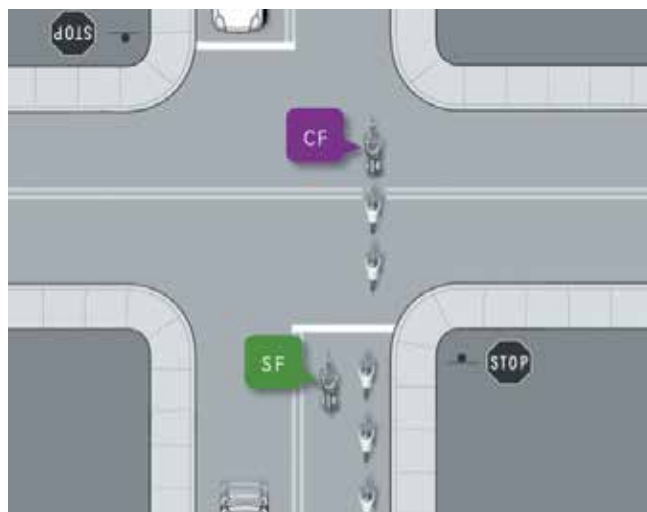


5.3 - Traverser une intersection comportant un arrêt une seule direction

Étape 1 : le CF s'arrête avant la ligne d'arrêt, puis attend l'arrivée du SF, qui se positionne à sa gauche.



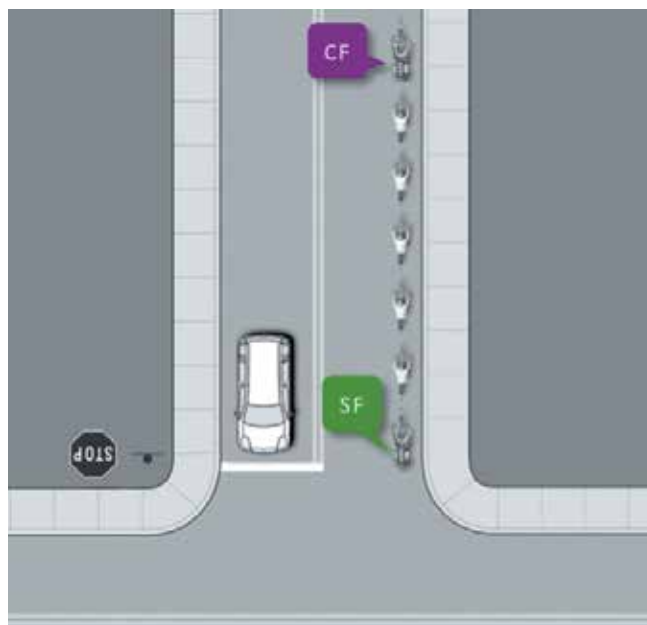
Étape 2 : lorsque la voie est libre, le CF s'engage dans l'intersection. Les cyclistes suivent tant et aussi longtemps que la voie demeure libre. Lorsque ce n'est plus le cas, les cyclistes qui sont déjà engagés continuent leur trajectoire alors que les autres attendent avant la ligne d'arrêt que la voie soit libre à nouveau. Le SF arrête le groupe au besoin.



Étape 3 : lorsque tous les cyclistes sont engagés dans l'intersection, le SF s'y engage aussitôt et suit le dernier cycliste sans laisser d'écart avec ce dernier. Puis, le groupe poursuit sa trajectoire.

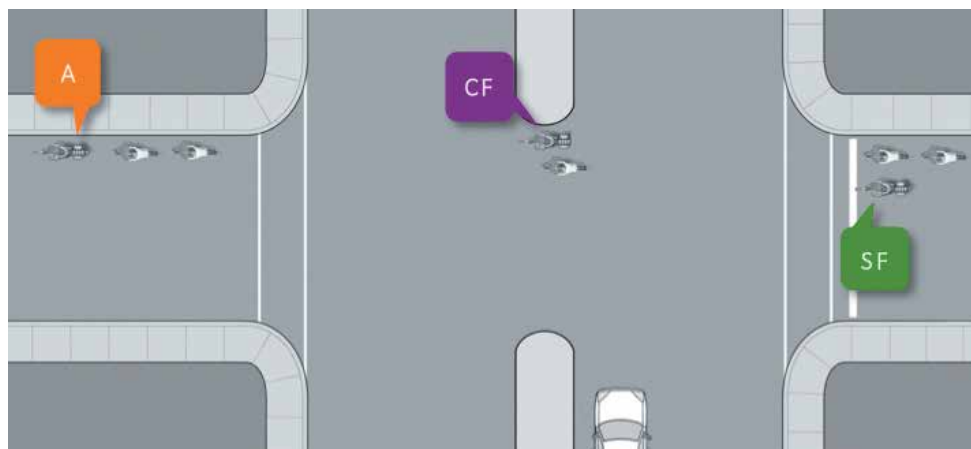
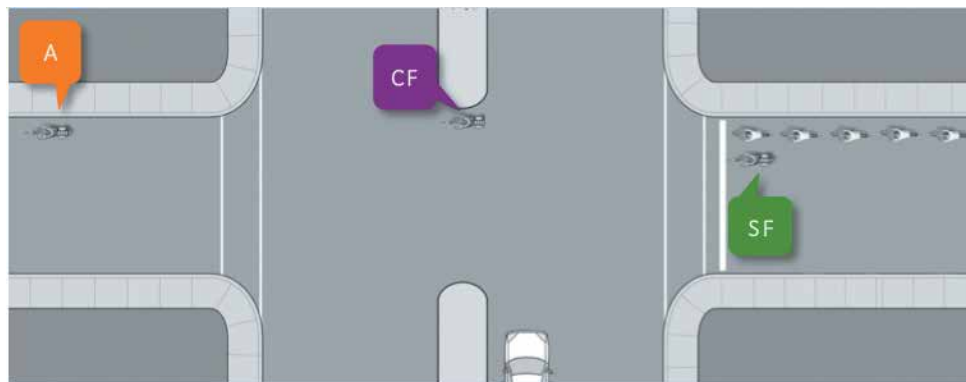


Étape 4 : lorsque le groupe est réuni, le groupe poursuit sa trajectoire.



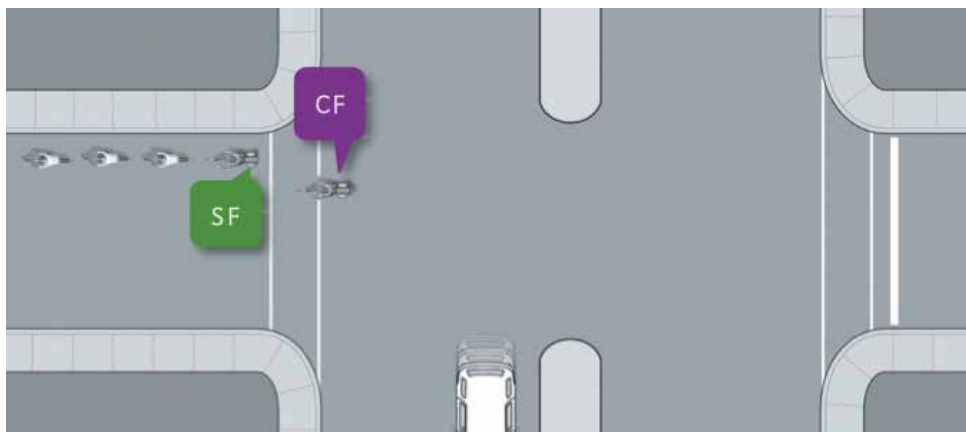
5.4 - Traverser une intersection non prioritaire comportant un terre-plein central

Étape 1 : le SF s'avance à la ligne d'arrêt, à gauche du CF, pour gérer la première portion de la traversée. Une fois le SF positionné, le CF s'avance jusqu'au terre-plein central pour y accueillir les cyclistes un par un et gérer la deuxième portion de la traversée. L'accompagnateur (A) effectue la traversée afin d'accueillir les cyclistes de l'autre côté. S'il n'y a pas d'A, il sera important de spécifier aux élèves où s'arrêter pour attendre le groupe une fois qu'ils auront franchi l'intersection.



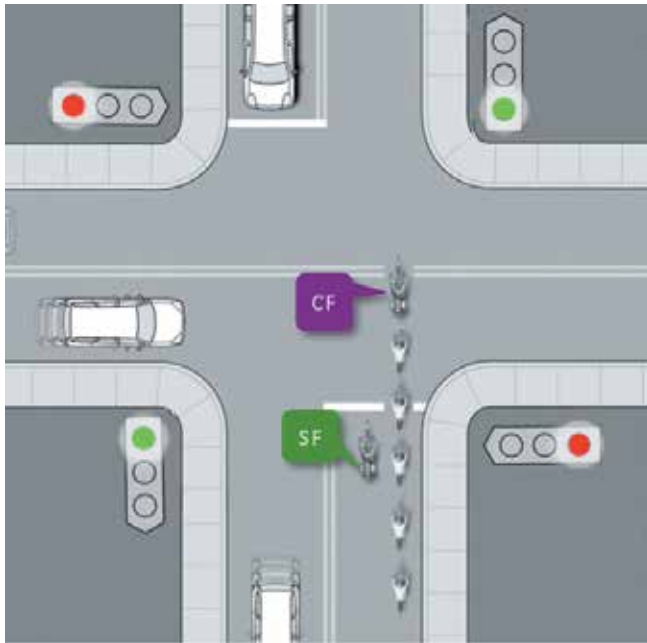
Étape 2 : les cyclistes s'engagent un à un dans l'intersection en effectuant un arrêt vis-à-vis du terre-plein central (traversée en deux temps). Le SF doit s'assurer que le cycliste précédent a quitté le terre-plein avant de permettre au cycliste suivant de s'engager.

Étape 3 : lorsque tous les cyclistes ont effectué la traversée, le CF et le SF s'engagent dans l'intersection, puis les trois intervenants reprennent leurs positions respectives dans la file avant de reprendre la route.

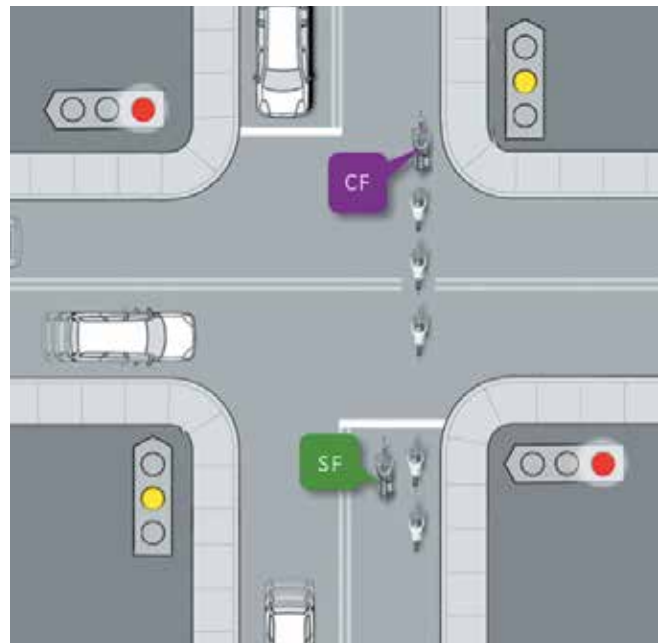


5.5 - Traverser une Intersection comportant un feu de circulation (groupe séparé au feu rouge)

Étape 1 : le CF s'arrête avant la ligne d'arrêt (même sur un feu vert afin d'attendre que le SF s'avance à son niveau). Le CF s'engage alors dans l'intersection, suivi du groupe.



Étape 2 : si le feu devient jaune, les cyclistes qui sont déjà engagés poursuivent leur trajectoire alors que ceux qui ne sont pas déjà engagés s'arrêtent avant la ligne d'arrêt.



Étape 3 : au passage du feu vert, le reste du groupe s'engage dans l'intersection, le SF le dernier.

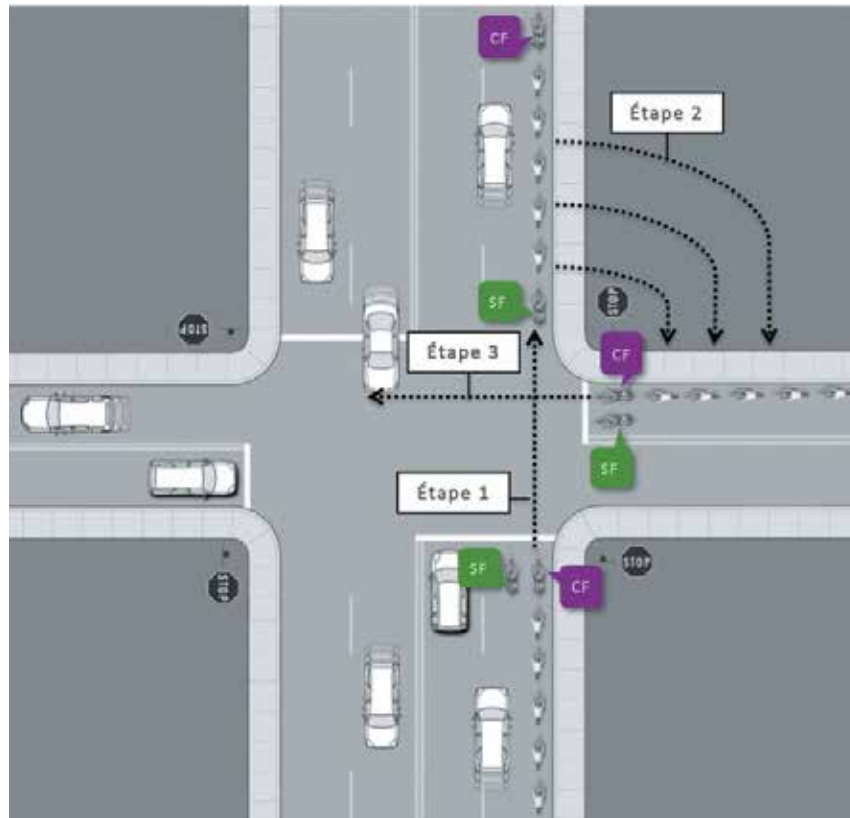


Étape 4 : lorsque le groupe est réuni, il poursuit sa trajectoire.



5.6 - Virage à gauche à la façon d'un piéton (en deux temps) en groupe

Aux intersections achalandées, le virage à gauche en L est généralement la manœuvre la plus sécuritaire avec un groupe de jeunes. Pour réaliser ce type de virage, il faut effectuer une première traversée en ligne droite en dépassant l'intersection de plusieurs mètres, de façon à ce que le groupe en entier dégage l'intersection. Puis, les cyclistes descendent de leur vélo et se repositionnent à pied dans l'autre direction avant d'effectuer une deuxième traversée.

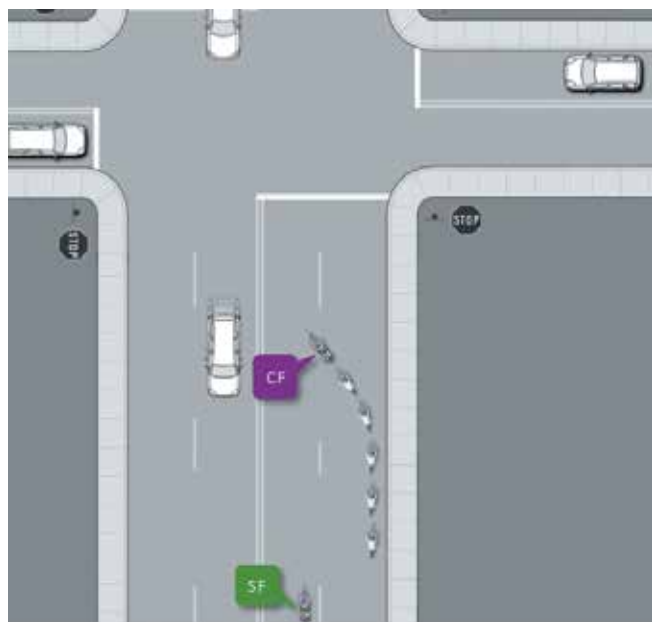


5.7 - Virage à gauche à la façon d'une automobile en groupe

Si les conditions suivantes sont réunies, on recommande d'effectuer un virage à gauche à la façon d'une automobile puisque cette manœuvre nécessite moins de temps et d'étapes que le virage de type piéton :

- l'intersection est peu achalandée ;
- la visibilité est bonne ;
- l'intersection comporte une voie par direction ou les rues sont à sens unique ;
- les instructeurs jugent que le groupe peut effectuer ce type de virage de façon sécuritaire.

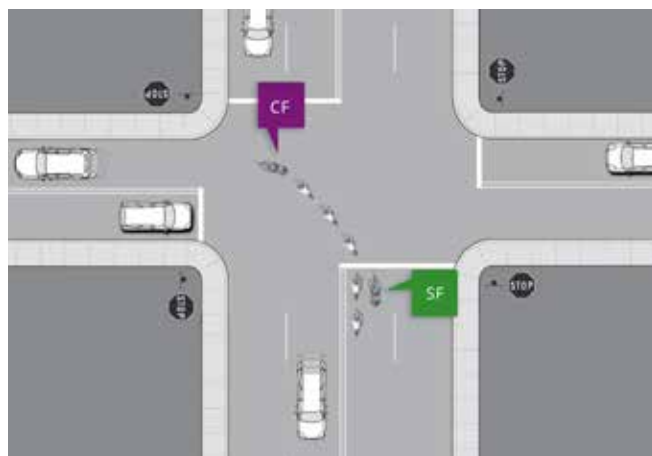
Étape 1 : à l'approche de l'intersection, le SF vérifie derrière son épaule, signale son intention de se décaler vers la gauche, puis se positionne dans la voie de gauche. Le CF se coordonne avec le SF afin de se décaler également vers la gauche, suivi des cyclistes.



Étape 2 : le CF s'arrête avant la ligne d'arrêt et le SF s'avance à gauche du CF. La particularité est que le groupe est positionné dans la voie de gauche, au centre ou à gauche de celle-ci. L'objectif est de se préparer à effectuer le virage à gauche et d'occuper l'espace afin d'éviter qu'un véhicule s'insère à leur gauche.

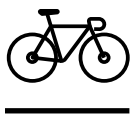


Étape 3 : à leur tour de passage, le CF s'engage dans l'intersection, effectue un virage large à gauche et regagne la droite de la voie.



Étape 4 : tous les cyclistes suivent le CF (s'il s'agit d'un arrêt toutes directions), suivis du SF. Puis, le groupe poursuit sa trajectoire.





CHAPITRE 6

Examen individuel sur route

Dans le cadre du programme Cycliste averti, deux activités sur route sont prévues avec chacune des classes, soit 1) la sortie de groupe sur route et, environ une à deux semaines plus tard, 2) l'examen individuel sur route. Dans cette section, des précisions seront apportées par rapport au déroulement et aux critères d'évaluation de l'examen individuel sur route.

1 - Déroulement

- En début de période, donner les consignes au groupe en entier soit en classe ou dans la cour.
- Il se peut que des parents ou autres bénévoles soient présents pour cette activité. L'un des instructeurs sera alors responsable d'expliquer aux bénévoles leur rôle et s'il y a lieu, où se positionner sur le parcours.
- Chaque élève sera jumelé à un instructeurs pour faire le circuit d'examen sur route à vélo. Prévoir environ 30 minutes pour faire passer l'examen d'un élève. Donc, calculer deux élèves par heure pour chaque instructeur.
- Chaque duo instructeur-élève quittera la cour d'école à intervalles de 3 minutes afin de se séparer sur la route.
- Pendant la période, il y aura en tout temps 4 à 5 élèves en examen et les élèves en attente peuvent soit se pratiquer dans la cour ou demeurer en classe. Lorsqu'un duo revient dans la cour, l'instructeurs complète l'évaluation de l'élève à l'aide de la grille d'évaluation ou de l'application Nestforms, puis repart avec le prochain élève.
- À la fin de la période, terminer par un retour de groupe, en mettant l'accent sur les apprentissages faits par les élèves, les bons coups observés et préciser les principaux éléments à pratiquer. Rappeler aux élèves qu'ils recevront un bulletin individuel dans les semaines qui suivront.

2 - Rôles des intervenants

- Les instructeurs (à vélo) sont jumelés à un-e élève pour effectuer le parcours (ratio de 1:1). L'accompagnateur-trice circule derrière l'élève et lui mentionne les étapes du parcours. Il ou elle lui peut conseiller l'élève au besoin durant le parcours et à la fin, lui fournit des rétroactions et fait son évaluation.
- Le rôle de coordonner les départs est généralement assumé par l'enseignant-e titulaire, mais peut également être assumé par l'un des instructeurs. Cette personne est responsable de jumeler chaque élève à un instructeurs et pour leur examen à partir de la cour d'école. Cette personne est généralement aussi responsable de noter les résultats d'évaluation à la fin de chaque examen. Cette personne indique, sur la grille d'évaluation, le numéro de dossard de l'élève, le nom de l'élève et le nom de l'accompagnateur-trice. Dès qu'un duo instructeur-élève complète son circuit, elle complète la grille d'évaluation à l'aide des informations fournies par l'accompagnateur et indique autant de commentaires que possible. Ces commentaires serviront à donner une rétroaction personnalisée à chaque élève dans son bulletin.

3 - Grilles et critères d'évaluation

La grille d'évaluation permet de recueillir les informations qui serviront à compléter les bulletins individuels des élèves. Elle est présentée à la page 60.

- La grille d'évaluation est confiée au preneur de notes, qui demeurera dans la cour d'école. Elle sert à recueillir l'information des instructeurs, qui auront observé les élèves tout au long du parcours, selon sept critères d'évaluation.



Vélo Québec

Examen individuel sur route Instructions pour les instructeurs

- Se positionner en arrière de l'élève, légèrement à sa gauche, pour le protéger de la circulation arrivant de derrière.
- Donner les instructions de direction à l'avance. Pour les manœuvres sur fond rouge, spécifier la manœuvre précise attendue. Pour les autres, laisser à l'élève le choix de la meilleure méthode.
- Veiller à ne pas obstruer la vue de l'élève lorsqu'il ou elle regarde par-dessus son épaule.
- S'assurer que l'élève maintienne une ligne droite, à environ un mètre des autos stationnées.
- S'assurer que l'élève jette un regard en arrière et signale son intention avant un virage.
- À l'approche d'une intersection (feu de circulation, arrêt) ou d'un virage, remonter au niveau de l'élève au besoin pour lui donner des instructions. On peut donner des rétroactions pendant l'examen afin qu'il puisse se corriger. L'élève peut aussi poser des questions.

Critères d'évaluation	Description des critères
1 - Maîtrise du vélo	a. Trajectoire droite sans zigzaguer, incluant lors des vérifications visuelles. b. Freinages graduels et à deux mains, sans perdre l'équilibre.
2 - Positionnement sécuritaire sur la route	c. Distance sécuritaire des autos stationnées (1 mètre) sans être trop au centre de la rue. d. Adopte la bonne position aux intersections (ne se rabat pas sur le trottoir).
3 - Signalisation des intentions	e. Signaux clairs (code gestuel) et maintenus suffisamment longtemps (2 à 3 secondes), ni trop tôt, ni trop tard. f. Signale ses arrêts. g. Signale ses virages à gauche et à droite. h. Signale ses déplacements pour contourner un obstacle ou une automobile stationnée.
4 - Vérifications visuelles	i. Vérification visuelle derrière l'épaule avant de se déplacer au centre de la voie ou de contourner un obstacle.
5 - Analyse de l'environnement	j. À l'approche d'une intersection, analyse son environnement et s'adapte à la signalisation : arrêt ou pas. k. Avant de s'engager dans une intersection, vérifie de chaque côté de la rue et s'assure d'avoir suffisamment de temps pour effectuer sa manœuvre. Au besoin, s'avance au-delà de la ligne d'arrêt afin de bien voir la circulation arrivant dans chaque direction. l. Analyse et comprend les priorités de passage : cède sa place lorsqu'il n'a pas la priorité et prend sa place dès qu'il a la priorité. m. Adapte ses virages en fonction du type d'intersection : rue à sens unique ou à double sens et ne dépasse pas le centre de la voie.

Examen individuel sur route

Instructions pour les accompagnateurs

Critères d'évaluation (suite)	Description des critères
6- Interactions avec les autres usagers	n. Contacts visuels avec les autres usagers de la route. o. Communique visuellement et gestuellement lorsque nécessaire. p. Respecte la priorité des piétons. q. Ne coupe pas la voie aux usagers continuant tout droit (ex. : lors d'un virage à gauche sans arrêt).
7- Manœuvres complexes	Virage à gauche en un temps (type automobile) : - Étape 1 : vérification visuelle derrière l'épaule, signalisation de l'intention d'aller à gauche et déplacement au centre de la voie. - Étape 2 : respect de la signalisation selon le type d'intersection. S'il y a un arrêt, l'élève fait son signe d'arrêt, puis pose son pied au sol. S'il n'y a pas d'arrêt, l'élève ne s'arrête pas, sauf si un véhicule arrive en face. - Étape 3 : seconde vérification visuelle derrière son épaule, seconde signalisation de l'intention de tourner à gauche, vérification de chaque côté, puis virage large à gauche afin de reprendre la droite de la voie. Virage à gauche en deux temps (type piéton) : - Étape 1 : Respecte la signalisation et les étapes nécessaires pour effectuer la première traversée en ligne droite - Étape 2 : Utilise la technique appropriée de son choix, soit à vélo (« banane ») ou à pied, afin de se repositionner dans l'autre direction sans nuire à la circulation des piétons et des véhicules. - Étape 3 : Respecte la signalisation et les étapes nécessaires pour effectuer la deuxième traversée en ligne droite.

Grille d'évaluation pour l'examen individuel sur route

Noah		ÉLÈVE		Mackenzie	
Louis		ACCOMPAGNATEUR		Bartek	
Bravo !		-	Maitrise du vélo		
		+	Positionnement sur route		
		+/-	Signalisation des intentions		
			Vérifications visuelles		
			Analyse environnement		
			Interactions usagers		
			Manœuvres complexes		
Amadou		ÉLÈVE		Sophia	
Chantale		ACCOMPAGNATEUR		Anne	
			Maitrise du vélo		
			Positionnement sur route		
			Signalisation des intentions		
			Vérifications visuelles		
			Analyse environnement		
			Interactions usagers		
			Manœuvres complexes		

***Compléter cette grille par +, +/- ou -**

RÉFÉRENCES

- Burigusa, G. et Lavoie, M. (2012).** *Promotion du transport actif et sécuritaire à l'école primaire*. Institut national de santé publique du Québec. Repéré à https://www.inspq.qc.ca/sites/default/files/publications/1243_securiteelevesdeplacementsmaisonecole.pdf
- Burigusa, G., Lavoie, M., Maurice, P., Hamel, D. et Duranceau A. (2011).** *Sécurité des élèves du primaire lors des déplacements à pied et à vélo entre la maison et l'école au Québec*. Institut national de santé publique du Québec. Repéré à https://www.inspq.qc.ca/pdf/publications/1243_SecuriteElevesDeplacementsMaisonEcole.pdf
- Caron Santha, J. (s.d).** *L'apprentissage du vélo*. Repéré à <http://www.educatout.com/edu-conseils/ergotherapie/l-apprentissage-du-velo.htm>.
- Chouinard, J.M. (2015).** *Formation des encadreurs 2015*. Présentation réalisée dans le cadre d'une formation en encadrement cycliste Vélo Québec.
- CHUS Ste-Justine (2015).** *La sécurité à vélo*. Repéré à : <https://promotionsante.chusj.org/fr/Dossiers-thematiques/Prevenir-les-blessures/La-securite-en-velo>
- Code de la sécurité routière, RLRQ c C-24.2**, <<http://canlii.ca/t/69ksg>> consulté le 2015-12-14
- Conseil québécois du loisir. (2013).** *Le plein air, c'est dans ma nature!* Manuel d'organisation de clubs de plein air pour adolescents dans les milieux communautaire, municipal et scolaire.
- Conseil québécois du loisir et Vélo Québec Association. (2008).** *Guide de pratique et d'encadrement sécuritaire d'activités de plein air. Vélo: normes, exigences et procédures*.
- Gilbert et al. (2010).** *Pour un aménagement et des transports favorables aux jeunes. Guide à l'intention des villes du Québec*. Repéré à <http://www.kidsonthefmove.ca/uploads/Pour%20un%20amenagement%20et%20des%20transports%20favorables%20aux%20jeunes%202.0c.pdf>
- Gould, D. et Weinberg, R.S. (1997).** *Contribution du sport au développement psychologique des enfants, dans Psychologie du sport et de l'activité physique*.
- Jeunes en forme Canada (2013).** *Conduisons-nous nos enfants à adopter des habitudes malsaines? Bulletin de l'activité physique chez les jeunes*. Repéré à https://www.participation.com/sites/default/files/downloads/Participation%20-%20Bulletin%20-%202013%20FR_1.pdf
- Jeunes en forme Canada. (2014).** *Le Canada est-il dans la course? Comment le niveau d'activité physique des enfants et des jeunes Canadiens se compare à celui des 14 autres pays. Bulletin de l'activité physique chez les jeunes*. Repéré à https://www.participation.com/sites/default/files/downloads/Participation%20-%20Bulletin%20-%202014%20Sommaire%20FR_0.pdf
- Ledoux, M., Lacombe, N. et St-Martin, G. (2009).** *Nutrition, sport et performance, 2e édition*. Vélo Québec Ed. Québec.
- Laboratoire d'expertise et de recherche en plein air (LERPA). s.d.** *La dynamique des accidents*. Repéré à http://lerpa.uqac.ca/pdf/dynamique_accident.pdf
- Peden, M., Oyegbite, K., Ozanne-Smith, J., Hyder, A.A., Branche, C., Fazlur Rahman, A.K.M., Rivara, F. et Bartolomeos, K., (2008).** *Rapport mondial sur la prévention des traumatismes chez l'enfant*. OMS. Genève.
- Québec en forme. (2012).** *Pour que les jeunes adoptent les modes de transport actif*. Repéré à http://www.quebecenforme.org/media/264514/QEF_Fiche-D%C3%A9tail%C3%A9_transport_actif_2012.pdf
- Rigal, R. (2003).** *Motricité humaine. Fondements et applications pédagogiques. Tome 2, Développement moteur (3e édition)*. Presses de l'Université du Québec.
- Ricotti, L. (2011).** *Static and Dynamic Balance in Young Athletes. Journal of Human Sport & Exercise* 6(4), 616-628. doi: 10.4100/jhse.2011.64.05
- Société de l'assurance automobile du Québec (SAAQ). (s.d).** *Guide de sécurité à vélo. 7e édition*. <https://saaq.gouv.qc.ca/fileadmin/documents/publications/guide-securite-velo.pdf>

Société de l'assurance automobile du Québec. (s.d.) *Pédaler prudemment et respecter le Code*. Repéré à <https://saaq.gouv.qc.ca/securite-routiere/moyens-deplacement/velo/pedaler-prudemment/>

Société de l'assurance automobile du Québec (SAAQ). (s.d.). *Une journée à vélo. Guide d'organisation d'une randonnée à vélo avec des jeunes*. Repéré à <https://saaq.gouv.qc.ca/fileadmin/documents/publications/journee-velo.pdf>

Statistique Canada. 2014 *Enquête canadienne sur les mesures de la santé (ECMS)*. Repéré à http://www23.statcan.gc.ca/imdb/p2SV_f.pl?Function=getSurvey&SDDS=5071 insp

Thibault, G. (2013). *En pleine forme : conseils pratiques pour s'entraîner et persévérer*. Vélo Québec Éditions.

Vélo Québec. (2009), *Aménagements en faveur des piétons et des cyclistes*, Montréal, 368 pages.

Vélo Québec. (2015). *L'état du vélo au Québec en 2015*. Repéré à http://www.velo.qc.ca/files/file/expertise/VQA_EDV2015_fr_lr.pdf

Ville de Montréal. (2005). *Cadre de référence pour la sécurité dans les sorties de camps de jour*. Montréal : les Formations Remue-Méninges.

Vélo Québec. (2011). *Carnet de cours - Formation en encadrement cycliste*. Vélo Québec Association.

Vélo Québec. (1998). *Guide à l'usage des clubs cyclistes*. Montréal.

ANNEXE 1

Code de la sécurité routière du Québec

Règles relatives à l'utilisation d'une bicyclette

RLRQ, c. C-24.2 (À jour au 15 janvier 2019)

Voici les extraits du Code de la sécurité routière s'appliquant à l'utilisation d'une bicyclette, accompagnés d'un texte commenté facilitant la compréhension des textes légaux. L'instructeur, en tant que responsable d'un groupe de cyclistes, doit connaître ces règles et les appliquer lors de ses encadrements sur route. Il ou elle doit également sensibiliser les cyclistes dont il a la supervision à l'importance de respecter ces règles et ces normes de sécurité en vigueur au Québec.

Dans le présent code, à moins que le contexte n'indique un sens différent, on entend par les mots :

« chaussée » : la partie d'un chemin public normalement utilisée pour la circulation des véhicules routiers ;

« chemin public » : la surface de terrain ou d'un ouvrage d'art dont l'entretien est à la charge d'une municipalité, d'un gouvernement ou de l'un de ses organismes, et sur une partie de laquelle sont aménagées une ou plusieurs chaussées ouvertes à la circulation publique des véhicules routiers et, le cas échéant, une ou plusieurs voies cyclables.

Art. 212

En outre de l'équipement prescrit au présent titre, les véhicules routiers et les bicyclettes doivent être munis de tout accessoire et équipement qu'une loi ou un règlement en vigueur au Québec oblige un fabricant à apposer.

Art. 213

Tout équipement visé au présent code doit être tenu constamment en bon état de fonctionnement.

En outre des chemins publics, le présent article s'applique sur les chemins soumis à l'administration du ministère des Ressources naturelles et de la Faune ou entretenus par celui-ci, sur les chemins privés ouverts à la circulation publique des véhicules routiers ainsi que sur les terrains de centres commerciaux et autres terrains où le public est autorisé à circuler.

Art. 232

Toute bicyclette doit être munie :

- 1° d'un réflecteur blanc à l'avant;
- 2° d'un réflecteur rouge à l'arrière;
- 3° d'un réflecteur jaune ou blanc à chaque pédale;
- 4° à la roue avant, soit d'un réflecteur jaune ou blanc fixé aux rayons de la roue et visible des deux côtés de la bicyclette, soit d'une bande réfléchissante jaune ou blanche fixée de chaque côté de la fourche, soit d'un pneu dont les deux flancs sont réfléchissants, soit d'une jante dont les deux côtés portent une bande réfléchissante continue sur toute la circonférence;
- 5° à la roue arrière, soit d'un réflecteur rouge ou blanc fixé aux rayons de la roue et visible des deux côtés de la bicyclette, soit d'une bande réfléchissante rouge ou blanche

fixée sur chaque hauban, soit d'un pneu dont les deux flancs sont réfléchissants, soit d'une jante dont les deux côtés portent une bande réfléchissante continue sur toute la circonférence.

Malgré le premier alinéa, une bicyclette n'a pas à être munie du réflecteur visé au paragraphe 3° de cet alinéa dans le cas où le cycliste porte une bande réfléchissante autour de chaque cheville ou des chaussures pourvues de bandes réfléchissantes.

Tout équipement ou objet placé sur une bicyclette qui a pour effet de masquer un réflecteur prescrit ou son substitut doit être muni d'un réflecteur ou d'une bande réfléchissante.

Une remorque tirée par une bicyclette doit être munie soit de deux réflecteurs rouges à l'arrière, aussi éloignés que possible l'un de l'autre, soit d'une bande réfléchissante rouge placée de façon aussi horizontale que possible sur toute la largeur de la remorque.

Art. 233

Toute bicyclette doit également, la nuit, être munie d'un phare blanc ou d'un feu blanc à l'avant et d'un feu rouge à l'arrière, lesquels peuvent être clignotants.

Art. 233.1

Il est interdit à une personne qui fait le commerce de bicyclettes de vendre, d'offrir en vente, de louer ou d'offrir en location une bicyclette à moins qu'elle ne respecte les exigences prévues au premier alinéa de l'article 232.

Toutefois, dans le cas où la bicyclette est munie de pédales automatiques ou n'est munie d'aucune pédale, l'interdiction prévue au présent article ne s'applique pas en ce qui concerne les réflecteurs prévus au paragraphe 3° du premier alinéa de l'article 232.

Art. 235

Les phares blancs prescrits au présent chapitre doivent être solidement fixés au véhicule et ajustés de façon à donner, dans des conditions atmosphériques normales et sur une route horizontale, un éclairage permettant au conducteur du véhicule de distinguer une personne ou un objet à une distance de 150 mètres.

Toutefois, l'éclairage doit permettre au conducteur d'un cyclomoteur de distinguer une personne ou un objet à une distance de 90 mètres et au cycliste à une distance de 10 mètres.

Art. 237

Les phares, les feux et les réflecteurs visés au présent chapitre doivent être visibles d'une distance d'au moins 150 mètres et conformes aux normes établies par règlement.

Ils doivent être dégagés de toute matière obstruante en diminuant l'efficacité.

Lorsqu'un équipement installé sur un véhicule en masque les phares, les feux ou les réflecteurs, le véhicule ou l'équipement doit être muni de phares, de feux ou de réflecteurs équivalents placés aux endroits où ils peuvent être visibles.

Art. 247

Toute bicyclette et toute trottinette doivent être munies d'au moins un système de freins agissant sur la roue arrière. Ce système doit être suffisamment puissant pour bloquer rapidement la rotation de la roue, sur une chaussée pavée, sèche et plane.

Art. 249

Un agent de la paix qui a des motifs raisonnables de croire qu'un système de freins d'un véhicule routier ou d'une bicyclette est défectueux ou inopérant, peut exiger que ce véhicule soit conduit dans un endroit convenable et retenu aux frais du propriétaire jusqu'à ce que la situation ait été corrigée.

Art. 276

Le propriétaire dont la bicyclette n'est pas conforme aux exigences de l'un des articles 212, 232, 233, du deuxième alinéa de l'article 235 ou de l'un des articles 237 ou 247 commet une infraction et est passible d'une amende de 80 \$ à 100 \$.

Le cycliste dont la bicyclette n'est pas munie du réflecteur visé au paragraphe 3° du premier alinéa de l'article 232 et qui ne porte pas une bande réfléchissante autour de chaque cheville ou des chaussures pourvues de bandes réfléchissantes visées au deuxième alinéa de cet article commet une infraction et est passible d'une amende de 80 \$ à 100 \$.

Art. 286

Quiconque contrevient à l'un des articles 210, 211 ou 211.1 commet une infraction et est passible d'une amende de 600 \$ à 2 000 \$.

Toutefois, si le véhicule en cause est une bicyclette, l'amende est de 80 \$ à 100 \$.

Le propriétaire d'un véhicule lourd qui contrevient à l'article 211 commet une infraction et est passible d'une amende de 700 \$ à 2 100 \$.

Art. 288

Pour l'application du présent titre, un chemin à accès limité est un chemin public sur lequel on ne peut s'engager ou qu'on ne peut quitter qu'aux endroits spécialement prévus à cette fin.

En outre, pour l'application du présent titre, une trottinette, à l'exception d'une trottinette motorisée, et un tricycle d'adulte sont assimilés à une bicyclette.

Art. 295

La personne responsable de l'entretien d'un chemin public peut, au moyen d'une signalisation appropriée:

- 1° déterminer des zones d'arrêt;
- 2° interdire les demi-tours aux endroits qu'elle détermine;
- 3° installer des passages pour piétons ou pour cyclistes;
- 4° réserver des voies de circulation à l'exécution exclusive de certaines manœuvres ou à l'usage exclusif des bicyclettes, de certaines catégories de véhicules routiers ou des seuls véhicules routiers qui transportent le nombre de personnes indiqué par une signalisation appropriée;
- 4.1° régir la circulation des bicyclettes sur une voie cyclable;
- 4.2° interdire, restreindre ou autrement régir la circulation des bicyclettes sur une voie où circulent des véhicules routiers ou aux endroits où circulent des piétons;
- 5° indiquer les passages à niveau où le conducteur d'un véhicule routier visé à l'article 413 est dispensé des obligations imposées par cet article;
- 6° interdire l'équitation ou la restreindre à une partie du chemin public;
- 7° interdire, restreindre ou autrement régir l'immobilisation ou le stationnement des véhicules routiers;
- 8° réserver des espaces de stationnement aux personnes handicapées;
- 9° réserver des espaces pour la recharge en énergie des véhicules routiers électriques ou hybrides rechargeables.

Art. 310

Toute personne est tenue de se conformer à la signalisation installée en vertu du présent code.

Art. 312

Nul ne peut circuler sur une propriété privée afin d'éviter de se conformer à une signalisation.

Art. 335

Le conducteur d'un véhicule routier qui suit un autre véhicule routier ou une bicyclette doit le faire à une distance prudente et raisonnable en tenant compte de la vitesse, de la densité de la circulation, des conditions atmosphériques et de l'état de la chaussée.

Art. 341

Le conducteur d'un véhicule routier ne peut dépasser un cycliste à l'intérieur de la même voie de circulation, à moins qu'il ne puisse le faire sans danger après avoir réduit la vitesse de son véhicule et après s'être assuré qu'il peut maintenir une distance raisonnable entre son véhicule et le cycliste lors de la manœuvre.

Le conducteur d'un véhicule routier ne peut effectuer cette manœuvre lorsque la partie de la chaussée sur laquelle il doit empiéter n'est pas libre sur une distance suffisante, notamment lorsqu'un véhicule vient à sa rencontre ou à sa hauteur. En ce cas, il doit demeurer dans sa voie et réduire la vitesse de son véhicule, notamment en restant derrière le cycliste. Il doit faire de même dans les cas visés aux articles 345 et 348.

Est une distance raisonnable 1,5 m sur un chemin dont la limite de vitesse maximale autorisée excède 50 km/h ou 1 m sur un chemin dont la limite de vitesse maximale autorisée est de 50 km/h ou moins.

Le présent article s'applique au conducteur d'un véhicule routier lorsqu'il croise ou dépasse un piéton, avec les adaptations nécessaires. Il s'applique également à un tel conducteur lorsqu'un cycliste ou un piéton circule sur l'accotement ou sur une voie cyclable qui n'est pas séparée de la chaussée par un terre-plein ou un autre dispositif physique surélevé.

341.1

Le conducteur d'un véhicule routier doit réduire la vitesse de son véhicule à l'approche d'un groupe de participants à un événement exceptionnel, à une épreuve ou à une compétition sportive, escorté par des véhicules, et venant en sens inverse.

Le conducteur doit également:

1° sur une chaussée à circulation dans les deux sens, s'éloigner le plus possible du groupe de participants tout en demeurant dans la voie sur laquelle il circule;

2° sur une chaussée à deux voies ou plus de circulation dans les deux sens, circuler de manière à laisser au moins une voie libre entre son véhicule et le groupe de participants. Au besoin, il doit changer de voie après s'être assuré de pouvoir le faire sans danger.

Le présent article ne s'applique pas à ce conducteur lorsque la voie sur laquelle il circule, adjacente à celle occupée par le groupe de participants, en est séparée par un terre-plein ou un autre dispositif physique surélevé.

Art. 344

Le conducteur d'un véhicule routier peut franchir une marque visée à l'article 326.1, dans la mesure où cette manœuvre peut être effectuée sans danger, pour dépasser une machine agricole, un véhicule routier muni d'un panneau avertisseur de circulation lente, un véhicule à traction animale, un cycliste ou un piéton ou pour effectuer le retour à la droite à la suite d'un dépassement.

Le conducteur d'un véhicule routier peut, de la même manière, franchir une telle marque lorsqu'il croise un piéton.

Art. 349

Le conducteur d'un véhicule routier ou le cycliste qui effectue un virage à une intersection doit céder le passage aux piétons et aux cyclistes qui traversent la chaussée qu'il s'apprête à emprunter.

Art. 350

Le conducteur d'un véhicule routier ou le cycliste qui s'apprête à effectuer un virage à gauche doit céder le passage à tout véhicule qui circule en sens inverse et qui se trouve à une distance telle qu'il y aurait danger à effectuer cette manœuvre.

Art. 359

À moins d'une signalisation contraire, face à un feu rouge, le conducteur d'un véhicule routier ou le cycliste doit immobiliser son véhicule avant le passage pour piétons ou la ligne d'arrêt ou, s'il n'y en a pas, avant la ligne latérale de la chaussée qu'il s'apprête à croiser. Il ne peut poursuivre sa route que lorsqu'un signal lui permettant d'avancer apparaît.

Un feu rouge en forme de flèche peut être utilisé pour régir l'immobilisation pour une manœuvre particulière.

En vig.: 2019-04-18

Malgré le premier alinéa et à moins d'une signalisation contraire, le cycliste qui fait face à un feu pour piétons à un feu rouge peut poursuivre sa route. Il doit toutefois s'immobiliser avant le passage pour piétons ou la ligne d'arrêt ou, s'il n'y en a pas, avant la ligne latérale de la chaussée qu'il s'apprête à croiser et s'assurer qu'il peut effectuer sa manœuvre sans danger. Il doit alors circuler à une vitesse raisonnable et prudente et accorder la priorité aux piétons. En ce cas, l'article 444, à l'exception du premier alinéa, s'applique au cycliste avec les adaptations nécessaires.

Art. 359.1

Malgré l'article 359 et à moins d'une signalisation contraire, le conducteur d'un véhicule routier ou le cycliste peut, face à un feu rouge, effectuer un virage à droite après avoir immobilisé son véhicule avant le passage pour piétons ou la ligne d'arrêt ou, s'il n'y en a pas, avant la ligne latérale de la chaussée sur laquelle il veut s'engager et après avoir cédé le passage aux piétons engagés dans l'intersection de même qu'aux véhicules routiers et cyclistes engagés ou si près de s'engager dans l'intersection qu'il s'avérerait dangereux d'effectuer ce virage.

Le ministre des Transports peut, par arrêté publié à la Gazette officielle du Québec, désigner le territoire d'une municipalité ou toute partie de son territoire où le virage à droite à un feu rouge est interdit.

Art. 360

À moins d'une signalisation contraire, face à un feu rouge clignotant, le conducteur d'un véhicule routier ou le cycliste doit immobiliser son véhicule et céder le passage à tout véhicule qui, circulant sur une autre chaussée, s'engage dans l'intersection ou se trouve à une distance telle qu'il y a danger d'accident.

Art. 361

À moins d'une signalisation contraire, face à un feu jaune, le conducteur d'un véhicule routier ou le cycliste doit immobiliser son véhicule avant le passage pour piétons ou la ligne d'arrêt ou, s'il n'y en a pas, avant la ligne latérale de la chaussée qu'il s'apprête à croiser, à moins qu'il n'y soit engagé ou en soit si près qu'il lui serait impossible d'immobiliser son véhicule sans danger. Il ne peut poursuivre sa route que lorsqu'un signal lui permettant d'avancer apparaît.

Un feu jaune en forme de flèche peut être utilisé pour régir l'immobilisation pour une manœuvre particulière.

Art. 362

À moins d'une signalisation contraire, face à un feu jaune clignotant, le conducteur d'un véhicule routier ou le cycliste doit diminuer la vitesse de son véhicule et doit, après avoir cédé le passage aux véhicules routiers, aux cyclistes et aux piétons déjà engagés dans l'intersection, poursuivre sa route.

Art. 363

À moins d'une signalisation contraire, face à un feu vert, clignotant ou non, le conducteur d'un véhicule routier ou le cycliste doit, après avoir cédé le passage aux véhicules routiers, aux cyclistes et aux piétons déjà engagés dans l'intersection, poursuivre sa route.

Art. 364

À moins d'une signalisation contraire, face à une flèche verte, le conducteur d'un véhicule routier ou le cycliste doit, après avoir cédé le passage aux véhicules routiers, aux cyclistes et aux piétons déjà engagés dans l'intersection, circuler dans le sens indiqué par la flèche.

Art. 368

Le conducteur d'un véhicule routier ou le cycliste qui fait face à un panneau d'arrêt doit immobiliser son véhicule et se conformer à l'article 360.

À un passage à niveau, il ne peut poursuivre sa route qu'après s'être assuré qu'il peut franchir ce passage sans danger.

Art. 369

À une intersection réglementée par des panneaux d'arrêt installés pour une seule chaussée, le conducteur d'un véhicule routier ou le cycliste qui fait face à un panneau d'arrêt, doit immobiliser son véhicule et céder le passage aux piétons et aux cyclistes qui traversent ou longent la chaussée qu'il s'apprête à croiser ou à emprunter.

Art. 370

À une intersection réglementée par des panneaux d'arrêt pour toutes les directions, le conducteur d'un véhicule routier ou le cycliste doit immobiliser son véhicule et céder le passage à tout véhicule qui a rejoint l'intersection avant lui. Il doit également céder le passage aux piétons qui traversent ou longent la chaussée qu'il s'apprête à croiser ou à emprunter.

Art. 371

Le conducteur d'un véhicule routier ou le cycliste qui fait face à un signal lui ordonnant de céder le passage doit accorder la priorité de passage à tout véhicule qui circule sur la voie sur laquelle il veut s'engager et qui se trouve à une distance telle qu'il y a danger d'accident.

§ 6. — Signalement des manœuvres

Art. 372

Le conducteur d'un véhicule routier qui s'apprête à effectuer un virage, à changer de voie de circulation, à faire demi-tour ou à réintégrer la chaussée en provenance de l'accotement ou d'une aire de stationnement doit signaler son intention à l'aide des feux de changement de direction et s'assurer qu'il peut effectuer cette manœuvre sans danger.

Art. 373

Le conducteur d'un véhicule routier doit, lorsque le véhicule qu'il conduit est exempt de l'obligation d'être muni de feux de changement de direction ou lorsque ces feux sont défectueux, signaler son intention à l'aide de signaux manuels.

Il doit alors pour tourner à droite, placer l'avant-bras verticalement vers le haut à l'extérieur du véhicule et pour tourner à gauche, placer le bras horizontalement à l'extérieur du véhicule.

Art. 374

Le conducteur d'un véhicule routier doit, lorsque le véhicule qu'il conduit est exempt de l'obligation d'être muni de feux de freinage ou lorsque ces feux sont défectueux, signaler son intention d'arrêter son véhicule ou d'en diminuer la vitesse en plaçant l'avant-bras verticalement vers le bas à l'extérieur du véhicule.

Art. 375

Dans les cas visés aux articles 372 à 374, le conducteur d'un véhicule routier doit signaler son intention d'une façon continue et sur une distance suffisante pour ne pas mettre en péril la sécurité des usagers du chemin public.

Art. 376

Le conducteur d'un véhicule routier qui en dépasse un autre doit signaler son intention au moyen des feux de changement de direction et peut, en outre, la signaler au moyen d'appels de phares.

Art. 386

Sauf en cas de nécessité ou lorsqu'une autre disposition du présent code le permet, nul ne peut immobiliser un véhicule routier aux endroits suivants:

- 1° sur un trottoir et un terre-plein;
- 2° à moins de 3 m d'une borne d'incendie;
- 3° à moins de 5 m d'un poste de police ou de pompiers ou à moins de 8 m de ce bâtiment lorsque l'immobilisation se fait du côté qui lui est opposé;
- 4° dans une intersection, sur un passage pour piétons ou pour cyclistes identifié par une signalisation appropriée et sur un passage à niveau ni à moins de 5 m de ceux-ci;
- 4.1° dans un carrefour giratoire;
- 5° dans une zone de débarcadère et dans une zone réservée exclusivement aux véhicules routiers affectés au transport public de personnes, dûment identifiées comme telles;
- 6° sur une voie élevée, sur un pont, sur un viaduc et dans un tunnel;
- 7° sur un chemin à accès limité, sur une voie d'entrée ou de sortie d'un tel chemin et sur une voie de raccordement;
- 7.1° sur une voie de circulation réservée exclusivement à certains véhicules;
- 8° devant une rampe de trottoir aménagée spécialement pour les personnes handicapées;
- 9° dans un endroit où le stationnement est interdit par une signalisation installée conformément au présent code.

Art. 402

À moins d'une signalisation contraire, le conducteur d'un véhicule routier ou le cycliste doit, à une intersection ou à une bifurcation, céder le passage à tout véhicule qui circule à sa droite sur la chaussée qu'il s'apprête à croiser ou à emprunter et qui se trouve à une distance telle qu'il y aurait danger à effectuer cette manœuvre.

Art. 404

Le conducteur d'un véhicule routier ou le cycliste qui quitte une propriété privée pour traverser un chemin public ou s'y engager, doit céder le passage à tout véhicule ou piéton qui circule sur ce chemin.

Art. 405

Le conducteur d'un véhicule routier ou le cycliste qui circule sur un chemin public et qui veut accéder à une propriété privée doit céder le passage à tout véhicule routier, cycliste ou piéton qui circule sur ce chemin.

Art. 406

Le conducteur d'un véhicule routier ou le cycliste doit céder le passage à tout véhicule d'urgence dont les signaux lumineux ou sonores sont en marche, en réduisant la vitesse de son véhicule, en serrant à droite le plus possible et, si nécessaire, en immobilisant son véhicule.

Art. 408

Le conducteur d'un véhicule routier ou le cycliste doit céder le passage à un piéton qui traverse en face d'un feu fixe représentant une silhouette blanche d'un piéton ou d'un feu clignotant pour piétons.

Art. 409

À une intersection réglementée par des feux de circulation, le conducteur d'un véhicule routier ou le cycliste doit céder le passage à un piéton qui fait face à un feu vert.

Art. 410

Lorsqu'un piéton s'engage ou manifeste clairement son intention de s'engager dans un passage pour piétons, le conducteur d'un véhicule routier doit immobiliser son véhicule pour lui permettre de traverser. À un tel passage, le cycliste doit également accorder la priorité aux piétons.

Art. 411

À un passage à niveau, le conducteur d'un véhicule routier ou le cycliste doit immobiliser son véhicule à au moins 5 mètres de la voie ferrée lorsqu'une signalisation, une barrière abaissée ou un employé de chemin de fer signale l'approche d'un véhicule sur rails ou qu'il peut apercevoir ou entendre un tel véhicule qui approche du passage à niveau.

Art. 424

Le conducteur d'un véhicule routier doit, durant la nuit ou lorsque les conditions atmosphériques le nécessitent, allumer les phares et les feux intégrés de son véhicule.

Le premier alinéa s'applique également au cycliste à l'égard du phare et du feu dont elle doit être munie.

Art. 430

Nul ne peut ouvrir la portière d'un véhicule routier à moins que ce véhicule ne soit immobilisé et sans s'être assuré qu'il peut effectuer cette manœuvre sans danger.

Art. 434.0.1

Nul ne peut, alors qu'une bicyclette assistée est en mouvement, s'y agripper ou être tiré ou poussé par la bicyclette et le cycliste ne peut tolérer une telle pratique.

Art. 443.1

Il est interdit à tout conducteur d'un véhicule routier et à tout cycliste de faire usage d'un téléphone cellulaire ou de tout autre appareil portatif conçu pour transmettre ou recevoir des informations ou pour être utilisé à des fins de divertissement, ou de faire usage d'un écran d'affichage, sauf dans les cas suivants:

- 1° le conducteur du véhicule routier utilise un dispositif mains libres;
- 2° le conducteur du véhicule routier ou le cycliste consulte l'information affichée sur un écran d'affichage, y compris celui d'un appareil portatif, ou actionne une commande de l'écran alors que celui-ci satisfait à l'ensemble des conditions suivantes:
 - a) il affiche uniquement des informations pertinentes pour la conduite du véhicule ou liées au fonctionnement de ses équipements usuels;
 - b) il est intégré au véhicule ou installé sur un support, amovible ou non, fixé sur le véhicule;
 - c) il est placé de façon à ne pas obstruer la vue du conducteur du véhicule routier ou du cycliste, nuire à ses manœuvres, empêcher le fonctionnement d'un équipement ou en réduire l'efficacité et de manière à ne pas constituer un risque de lésion en cas d'accident;

d) il est positionné et conçu de façon à ce que le conducteur du véhicule routier ou le cycliste puisse le faire fonctionner et le consulter aisément.

Pour l'application du premier alinéa, le conducteur du véhicule routier ou le cycliste qui tient en main, ou de toute autre manière, un appareil portatif est présumé en faire usage.

Le gouvernement peut, par règlement, préciser les modalités d'application du présent article, notamment définir le sens de certaines expressions. Il peut également prévoir d'autres exceptions aux interdictions qui y sont prévues ainsi que d'autres normes applicables aux écrans d'affichage.

Art. 443.2

Le cycliste ne peut porter aucun écouteur. Le conducteur d'un véhicule routier ne peut porter qu'un écouteur à une seule oreille.

Pour l'application du premier alinéa, ne constitue pas un écouteur l'appareil qui est intégré dans un casque protecteur et qui permet à ceux qui le portent de communiquer entre eux sans les empêcher de capter les bruits de la circulation environnante.

Le gouvernement peut, par règlement, prévoir des exceptions à l'interdiction prévue au premier alinéa.

Art. 443.7

Les articles 443.1 et 443.2 ne s'appliquent pas:

1° à un conducteur d'un véhicule routier, si son véhicule est stationné de manière à ne pas contrevenir aux dispositions du présent code ou d'une autre loi;

2° à un cycliste, s'il est immobilisé en bordure de la chaussée ou sur l'accotement de façon à ne pas gêner la circulation.

Art. 444

Lorsque des feux pour piétons sont installés à une intersection, un piéton doit s'y conformer.

En face d'une silhouette blanche d'un piéton fixe, un piéton peut traverser la chaussée.

En face d'une main orange fixe, un piéton ne peut s'engager sur la chaussée.

En face d'un feu clignotant, un piéton qui a déjà commencé à traverser la chaussée doit presser le pas jusqu'au trottoir ou à la zone de sécurité.

En face d'un feu clignotant accompagné d'un décompte numérique, un piéton peut s'engager sur la chaussée seulement s'il est en mesure d'atteindre l'autre trottoir ou la zone de sécurité avant que le feu ne passe à la main orange fixe.

Art. 460

Le conducteur d'un véhicule routier ou un cycliste qui approche d'un autobus ou minibus affecté au transport d'écoliers dont les feux rouges intermittents sont en marche ou lorsqu'il est fait usage de son signal d'arrêt obligatoire doit immobiliser son véhicule à plus de 5 mètres de l'autobus ou du minibus et ne peut le croiser ou le dépasser que lorsque les feux rouges intermittents sont éteints et le signal d'arrêt obligatoire escamoté, et qu'après s'être assuré qu'il peut le faire sans danger.

Le premier alinéa ne s'applique pas à un conducteur d'un véhicule routier et à un cycliste lorsqu'ils croisent un autobus ou un minibus affecté au transport d'écoliers sur une chaussée adjacente séparée par un terre-plein ou un autre dispositif physique surélevé.

Art. 477

Le conducteur d'une motocyclette ou d'un cyclomoteur doit circuler assis sur son siège et tenir constamment le guidon.

Le cycliste doit circuler à califourchon et tenir constamment le guidon.

Art. 478

Nul ne peut conduire une motocyclette ou un cyclomoteur:

1° entre deux rangées de véhicules circulant sur des voies contiguës;

2° entre le bord de la chaussée et un autre véhicule circulant dans la même voie;

3° entre un véhicule circulant dans la même voie et un véhicule stationné à droite ou à gauche de celle-ci.

Le paragraphe 1° du premier alinéa s'applique au cycliste, sauf lorsque la voie sur laquelle il circule est contiguë à une voie réservée à l'exécution du virage à droite.

Art. 479

Nul ne peut conduire sur un chemin à accès limité ou sur ses voies d'entrée ou de sortie une motocyclette munie d'un moteur d'une cylindrée de 125 cm³ ou moins ou d'un moteur électrique d'une puissance nominale de 11 kW ou moins, un cyclomoteur, une bicyclette ou un autre véhicule non motorisé.

Art. 485

Le cycliste ne peut transporter aucun passager à moins que la bicyclette ne soit munie d'un siège fixe à cette fin.

Art. 486

Les cyclistes qui circulent en groupe de deux ou plus doivent le faire à la file. En aucun cas, la file ne peut comporter plus de 15 cyclistes.

Art. 487

Le cycliste doit circuler aussi près que possible de la bordure ou du côté droit de la chaussée et dans le même sens que la circulation, en tenant compte de l'état de la chaussée et des risques d'emporiage.

Il peut également circuler sur l'accotement dans le même sens que la circulation.

Le premier alinéa ne s'applique pas au cycliste lorsqu'il s'apprête à effectuer un virage à gauche, s'il est autorisé à circuler à contresens ou en cas de nécessité.

Art. 488

Le cycliste doit se conformer à toute signalisation.

Art. 489

Nul ne peut consommer des boissons alcoolisées alors qu'il circule à bicyclette.

Art. 490

Avant de tourner, le cycliste doit signaler son intention d'une façon continue et sur une distance suffisante, à moins qu'une telle manœuvre ne mette en péril sa sécurité.

Lorsqu'il tourne à droite, le cycliste doit placer l'avant-bras gauche verticalement vers le haut ou placer le bras droit horizontalement. Lorsqu'il tourne à gauche, il doit placer le bras gauche horizontalement.

Art. 491

Sous réserve de l'article 479, nul ne peut circuler à bicyclette sur un chemin public sur lequel la vitesse maximale permise est de plus de 50 km/h, sauf dans l'un des cas suivants:

1° il emprunte une voie cyclable protégée de la chaussée par un aménagement destiné à éviter le passage de la chaussée à la voie cyclable et inversement, ou ayant cet effet;

2° il est âgé d'au moins 12 ans;

3° il participe à une excursion dirigée par une personne majeure.

Art. 492.1

Le cycliste ne peut circuler sur un trottoir, sauf en cas de nécessité ou à moins que la signalisation ne le prescrive ou ne le permette. Il doit alors circuler à une vitesse raisonnable et prudente et accorder la priorité aux piétons.

Art. 496.3

L'article 341 s'applique sur une rue partagée et une vélorue. Le conducteur d'un véhicule routier est toutefois dispensé de respecter la distance raisonnable prescrite s'il existe un espace suffisant pour lui permettre de dépasser ou de croiser un cycliste ou un piéton sans danger.

SECTION II RUE PARTAGÉE

Art. 496.4

Nul ne peut conduire un véhicule routier sur une rue partagée à une vitesse excédant 20 km/h.

Art. 496.5

Un piéton peut circuler sur une rue partagée, à l'endroit de son choix. Il peut y circuler dans tous les sens et la traverser en tout lieu, à tout moment.

Art. 496.6

Le conducteur d'un véhicule routier ou le cycliste doit céder le passage à tout piéton qui circule sur une rue partagée.

SECTION III VÉLORUE

Art. 496.7

Nul ne peut conduire un véhicule routier sur une vélorue à une vitesse excédant 30 km/h.

Art. 496.8

Un cycliste peut circuler sur une vélorue, sur toute la largeur de la voie dans le sens de la circulation, lorsque la chaussée est à deux sens. Il peut en faire de même sur une chaussée à sens unique.

Art. 496.9

Lorsqu'il est autorisé à circuler à contresens, un cycliste doit circuler le plus près possible de la bordure ou du côté droit de la chaussée d'une vélorue.

Art. 496.10

Deux cyclistes sont autorisés à circuler côte à côte sur une vélorue, sauf s'ils circulent à contresens.

Art. 504

Le cycliste qui contrevient à l'un des articles 346, 349, 350, 358.1, 359 à 364, 367 à 371, 402, 404 à 406, 408 à 411 ou 421, au deuxième alinéa de l'article 424 ou à l'un des articles 442, 443.1, 443.2, 460, 477 à 479, 485 à 492.1, 496.6, 496.9 et 496.10 commet une infraction et est passible d'une amende de 80 \$ à 100 \$.

Art. 509

Quiconque contrevient à l'un des articles 320, 322, 326, 331, 335, 339, 351 à 358, 364.1, 365, 372 à 376, 386, 388.1, 391 ou 407, à l'un des articles 415, 416, 417.1, 418, 421.1, 473.1, 483, 492.4 à 492.6 ou 502 et toute personne autre que le cycliste qui contrevient à l'un des articles 349, 350, 358.1, 359, 359.1, 360, 361, 362 à 364, 367 à 371, 402, 404, 405, 408 à 411, 421, 424, 442, 443.2, 477, 478, 479 ou 496.6 commet une infraction et est passible d'une amende de 100 \$ à 200 \$.

Art. 626

Une municipalité peut, par règlement ou, si la loi lui permet d'en édicter, par ordonnance:

16° permettre la circulation à contresens de bicyclettes, sur toute ou partie d'une voie de circulation à sens unique d'un chemin public dont l'entretien est à sa charge, dans les conditions qu'elle détermine, pourvu que cette permission soit clairement indiquée par une signalisation installée aux intersections de cette voie de circulation.

ANNEXE 2

Listes pour instructeurs Cycliste averti

Lorsqu'on encadre un groupe de cyclistes, il est nécessaire d'avoir avec soi diverses pièces d'équipement afin d'assurer son propre confort ainsi que le bon déroulement de la randonnée, mais aussi afin d'intervenir auprès du groupe en cas de blessure, de bris mécanique ou autre incident. Les listes suivantes comprennent tout le matériel utile pour faire face aux situations que l'on rencontre le plus couramment lors des randonnées en groupe. Certains items pourraient être ajoutés ou enlevés de cette liste en fonction du milieu de pratique (urbain ou rural) et de l'éloignement, de la durée de la randonnée et de la taille du groupe. Dans le cadre des sorties pour le programme Cycliste averti, selon le rôle attribué à l'instructeur-rice, il se peut qu'il ou elle n'ait seulement à transporter qu'une partie des éléments ci-dessous.

1 - Contenu d'une trousse de mécanique de base

Chaque instructeur-trice doit au minimum transporter sur soi le nécessaire pour changer une crevaison sur son propre vélo, incluant deux chambres à air de la bonne dimension. De plus, les instructeurs agissant à titre de soutien technique doivent transporter l'équipement présenté ci-dessous afin d'effectuer les ajustements et certaines réparations mineures sur les vélos

Nécessaire pour réparer une crevaison :

- ☐ Clés à pneu en plastique (3)
- ☐ Chambres à air de rechange pour son vélo et de différents formats : 700mm (vélos hybrides) et 26" (montagne)
- ☐ Rustines de différentes grandeurs et colle fraîche et/ou rustines autoadhésives
- ☐ Râpe ou papier sablé
- ☐ Pompe avec adaptateurs pour valve Presta et Schrader

Outils :

- ☐ Clé à molette
- ☐ Jeu de clés hexagonales (Allen keys) (au moins : 4, 5, 6 mm)
- ☐ Clés à rayons
- ☐ Clés ouvertes (8, 9, 10, 15 mm)
- ☐ Pince-étau (vise-grip) avec bout allongé ou pince à ouvertures multiples
- ☐ Pince coupante
- ☐ Dérive-chaîne universel
- ☐ Tournevis plat et cruciforme
- ☐ Canif de type « suisse »

*N.B. Un outil multifonctionnel de bonne qualité peut remplacer plusieurs articles ci-dessus.

Pièces de rechange :

- ☐ Assortiment de vis, boulons et œillets de rechange (cadre, cales, porte-bagage, porte-bouteille, etc.)
- ☐ Maillon de chaîne (1)
- ☐ Câble de frein universel (1)*
- ☐ Câble de dérailleur universel (1)*

Autres :

- ☐ Lubrifiant pour la chaîne et graisse
- ☐ Ruban adhésif électrique
- ☐ Essuie-tout ou chiffon
- ☐ Nettoyant pour les mains
- ☐ Attaches de plastique (ty-wraps)*

2 - Contenu d'une trousse de premiers soins de base

Les instructeurs possédant une certification en premiers soins peuvent être amenés à intervenir en cas d'accident ou de blessure. Le rôle de l'instructeur-trice n'est pas celui du médecin ou de l'ambulancier, mais il ou elle doit être en mesure de soigner des blessures mineures. Sa trousse doit donc contenir des accessoires pouvant nettoyer une plaie et panser des blessures pour que la personne blessée puisse terminer sa randonnée. Alternativement, il peut s'agir de stabiliser la personne blessée ou d'immobiliser une partie du corps jusqu'à l'arrivée des secours.

Contenu minimal obligatoire :

- ☐ Un manuel de secourisme

Les instruments suivants :

- ☐ Ciseaux à bandage
- ☐ Pince à écharde

Les pansements suivants (ou de dimensions équivalentes):

- ☐ Pansements adhésifs (diachylons) de tailles assorties, stériles et enveloppés séparément (10, dont 3 pour jointures ou bouts de doigts)
- ☐ Compresses de gaze (101,6 mm × 101,6 mm) stériles enveloppées séparément (4)
- ☐ Rouleaux de bandage de gaze stérile enveloppés séparément (2)
- ☐ Bandages triangulaires (1 ou 2)
- ☐ Pansements compressifs (101,6 mm × 101,6 mm) stériles enveloppés séparément (1)
- ☐ Rouleau de diachylon (25 mm × 9 m) (1)
- ☐ Gants d'examen en nitrile (à porter lors de toute intervention et rapidement accessibles)

Antiseptique:

- ☐ Tampons antiseptiques enveloppés séparément (ex.: chlorure de benzalconium) (10)

Autre contenu fortement recommandé :

- ☐ Seringue de plastique pour l'irrigation des plaies
- ☐ Masque portatif pour pratiquer la respiration artificielle
- ☐ Désinfectant à mains
- ☐ Rouleaux de ruban adhésif pour la peau (25mm x 4,5 m)
- ☐ Sachets de sucre

Éléments facultatifs :

- ☐ Glace instantanée
- ☐ Pansements pour la prévention des ampoules (ex. : coussinets en moleskine)
- ☐ Savon neutre ou hibitane
- ☐ Serviettes hygiéniques

3 - Équipement personnel de l'instructeur

Vêtements :

- ☐ Vêtement deux pièces imperméables
- ☐ Protection contre le froid et les intempéries : vêtements chauds (ex. : combinaison, polar), chaussettes chaudes, tuque, gants
- ☐ Gants de vélo (facultatif)
- ☐ Bandana ou casquette

Équipement de vélo :

- ☐ Vélo en parfait état et muni de l'équipement réglementaire
- ☐ Casque de vélo
- ☐ Porte bagages et sacoches de vélo (éviter de porter un sac à dos)

- ☐ Cadenas de vélo
- ☐ Montre
- ☐ Calepin et crayon
- ☐ Sifflet

Protection contre le soleil :

- ☐ Lunettes de soleil
- ☐ Crème solaire

Si l'instructeur en possède :

- ☐ Fanion
- ☐ Attaches de type Ty-Wraps
- ☐ Dossard fluorescent
- ☐ Porte-carte
- ☐ Eau et collations
- ☐ Trousses de premiers soins et de mécanique de vélo adaptées au type de randonnée (s'il y a lieu)
- ☐ Téléphone cellulaire (facultatif)
- ☐ Avertisseur sonore : sonnette ou klaxon (facultatif)
- ☐ Serre-pantalons (facultatif)

4 - Liste de vérification avant-départ pour les activités sur route

Nous avons dressé une liste de vérification que les instructeurs peuvent utiliser le jour de la sortie afin de minimiser les risques liés au trajet et à l'utilisation de l'équipement (vélos, casques, vêtements et accessoires). Cette liste s'applique aux vérifications faites le matin même, celles-ci devant prendre 30 à 60 secondes par vélo.

Le matin de la sortie – entre instructeurs et accompagnateurs

- ☐ Parcourir le circuit pour assurer qu'il n'y a pas d'obstacles.
- ☐ Installer un fanion vertical sur le vélo des instructeurs et accompagnateurs.
- ☐ Rappeler le déroulement de la sortie, les étapes du trajet et les obstacles anticipés.
- ☐ Rappeler les rôles de chacun (SF/CF/A) et réviser le positionnement lors des manœuvres.
- ☐ Revoir la procédure d'intervention et de rapatriement en cas de bris mécanique ou de blessure.
- ☐ Avoir en sa possession la carte du parcours.
- ☐ Avoir en sa possession les numéros importants en cas d'urgence.

Au moins un par sous-groupe a en sa possession le matériel pour intervenir cas d'urgence ou de bris mécanique : plan d'urgence, trousse de premiers soins, trousse de mécanique.

Vérification de la taille du vélo et ajustements ergonomiques de base.

- ☐ Taille : au moins 2 cm entre l'entrejambe et le tube horizontal (deux pieds à plat au sol).
- ☐ Selle : l'enfant peut toucher le sol avec le bout des pieds (ou les pieds à plat au sol au besoin).
- ☐ Guidon : l'enfant peut atteindre aisément les poignées et les leviers de freins.
- ☐ Freins : espace suffisant entre les leviers de freins et le guidon pour éviter que les doigts se coincent.
- ☐ Inspection mécanique des vélos (A-B-C-D-V) *30 à 60 secondes.
- ☐ Air : pneus suffisamment gonflés.
- ☐ Bons freins : fonctionnent bien et il y a suffisamment d'espace pour éviter que les doigts se coincent.
- ☐ Bon guidon : vérifier que la direction est bien serrée (en coinçant la roue avant entre les genoux).
- ☐ Chaîne et pédalier : la chaîne est bien tendue, le pédalier fonctionne, les vitesses passent bien.
- ☐ Déclenche rapide : bien serrée.
- ☐ Vitesse moyenne : ajuster les vitesses à un braquet moyen (ex. : 2e plateau – 3e pignon).
- ☐ Vêtements et accessoires : vérifier qu'ils ne risquent pas de se prendre dans la roue.

Vérification finale : soulever le vélo de quelques centimètres et le laisser retomber.

Ajustement du casque (2-V-1)

- ☐ Deux doigts d'espace au maximum entre le sourcil et le casque.
- ☐ Les sangles sont à plat sur le visage forment deux « V » autour des oreilles.
- ☐ Un doigt d'espace entre le menton et la sangle.

Autres considérations

- ☐ Habillement adéquat en fonction de la température.
- ☐ Bouteilles d'eau remplies et collation sur soi (selon la durée de la sortie).
- ☐ Dossards remis à tous les cyclistes (s'il y a lieu).
- ☐ Présence de l'équipement obligatoire sur les vélos (réflecteurs).
- ☐ Si cela n'a pas été fait au préalable, valider l'aptitude des jeunes à participer à la sortie sur route : circuler en ligne droite, contourner un obstacle, freiner graduellement à deux mains, vérifier derrière l'épaule.

5 - Liste des informations à communiquer aux élèves

Mot de bienvenue

- ☐ Souhaiter la bienvenue et présenter les instructeurs.
- ☐ Expliquer le déroulement général (durée, objectifs, arrêts prévus, éléments positifs, difficultés à anticiper).

Consignes générales pour rouler en groupe (peut se faire sous forme de questions).

- ☐ Circuler en file simple, à un vélo de distance entre chaque cycliste (on ne se dépasse pas dans la file).
- ☐ Circuler à droite de la chaussée, à un mètre des voitures stationnées.
- ☐ Maintenir une trajectoire droite sans zigzaguer entre les voitures stationnées.
- ☐ Maintenir deux vélos de distance entre chacun dans les descentes ou si la chaussée est mouillée.
- ☐ Demeurer à califourchon sur le vélo et maintenir les deux mains sur le guidon (sauf pour signaler).
- ☐ Rappeler le code gestuel et expliquer pourquoi deux signaux sont possibles pour le virage à droite.
- ☐ Toujours signaler ses intentions, sauf pour freiner d'urgence : la priorité est de freiner et non de signaler.
- ☐ Être attentif aux signaux et messages des autres cyclistes et transmettre le signal ou l'information.
- ☐ En cas de problème, ne pas hésiter à le dire à voix haute : « attention, j'ai un problème » !
- ☐ Respecter la signalisation (arrêts, feux, marquage au sol, prescription pour cyclistes).
- ☐ Si le feu de circulation devient jaune, les cyclistes doivent s'immobiliser à la ligne d'arrêt. Ceux déjà engagés dans l'intersection poursuivent leur trajectoire et attendront le groupe de l'autre côté.
- ☐ Respecter les consignes des instructeurs en tout temps ; les comportements dangereux ne sont pas tolérés.
- ☐ Ajouter des consignes au besoin (écouteurs interdits, descendre du vélo aux passages à niveau, autres).

Rappel des notions de sécurité

- ☐ Être visible, prévisible et attentif en tout temps.
- ☐ Éviter de se trouver dans les angles morts des véhicules.
- ☐ Aux intersections, analyser la signalisation et les priorités de passage pour savoir bien se comporter. Respecter les priorités de passage y compris celle des piétons et communiquer verbalement et gestuellement avec les autres usagers de la route au besoin.

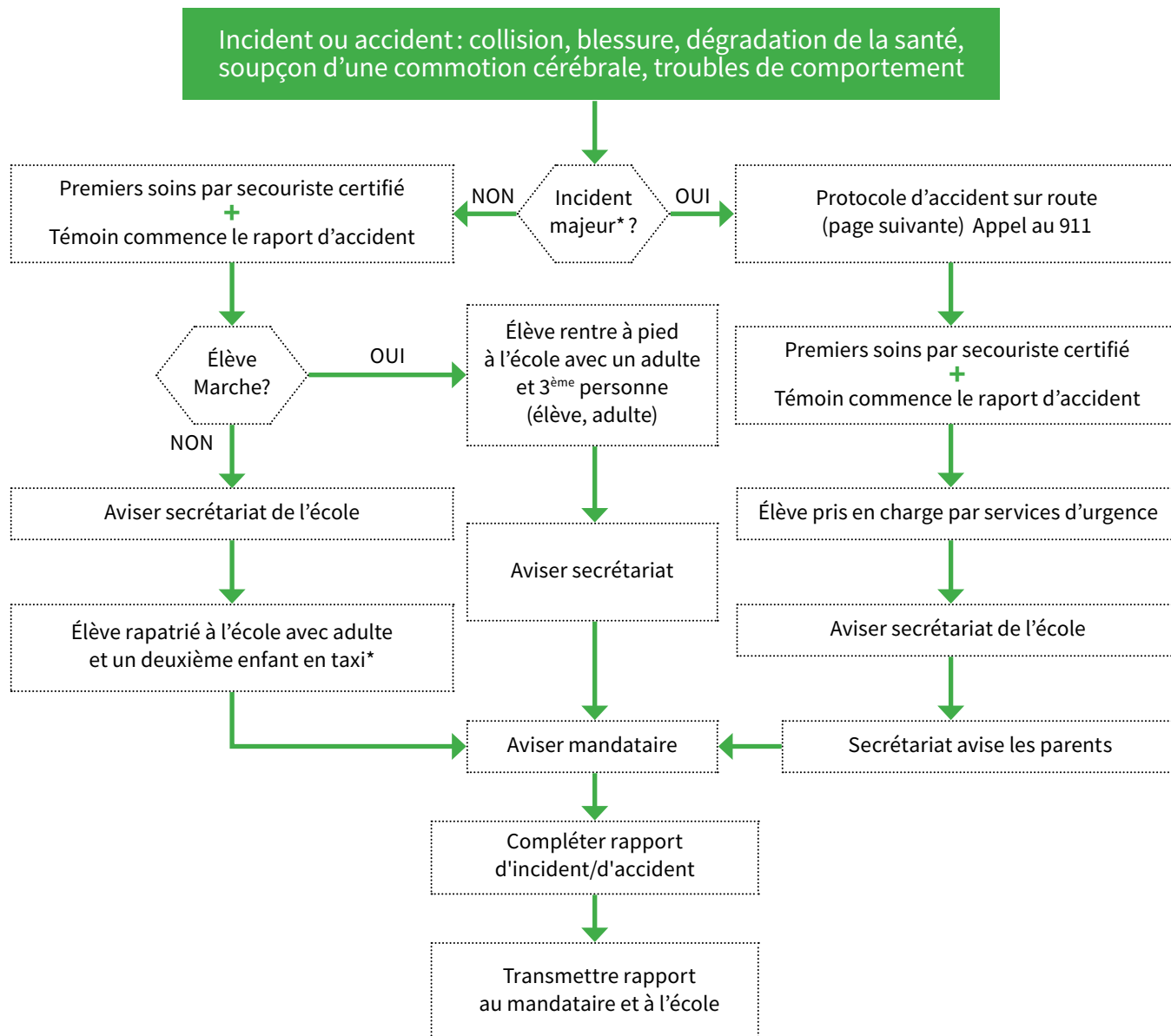
ANNEXE 3

Plan d'urgence

1 - Distribution du matériel d'urgence

Quoi ?	Qui ?	Commentaires
Copie du plan d'urgence.	- Coordonnateur-trice de l'activité sur route (copie protégée des intempéries ou plastifiée). - Personne désignée à l'école (ex. : secrétariat, direction).	- Envoyer également une copie du plan d'urgence aux instructeurs et aux personnes concernées de l'école (direction, secrétariat, enseignants) en amont de la sortie afin qu'ils puissent en prendre connaissance.
Copie des numéros d'urgence	- Tous les instructeurs et le ou la coordonnateur-trice.	- Le ou la coordonnateur-trice remet une copie des numéros d'urgence à tous les instructeurs.
Trousse de premiers soins	- Un adulte par sous-groupe.	
Trousse de mécanique	- Un adulte par sous-groupe.	
Téléphone cellulaire	- Un adulte par sous-groupe.	
Fanion et sifflet	- Tous les instructeurs.	- Le fanion peut être utile pour créer un périmètre de sécurité en cas d'accident sur route. Le sifflet peut être utilisé par le SF afin de signaler un incident au reste du groupe.

2 - Protocole d'intervention en cas d'incident médical ou comportement inadéquat



*Incident majeur

- Personne inconsciente ou en état de choc.
- Signes et symptômes de commotion cérébrale.
- Obstruction voies respiratoires / difficulté à respirer.
- Saignement important ou non contrôlé.
- Fracture, luxation.
- Crise d'épilepsie, crise d'hypoglycémie, autres

*Rapatriement en véhicule

Demander si possible un taxi pouvant transporter les vélos. Dans le cas contraire, barrer les vélos sur les lieux de l'incident pour les récupérer ultérieurement.
NB: ne jamais transporter un élève dans son véhicule personnel à moins d'en avoir eu l'autorisation.

3 - Protocole en cas d'accident sur route impliquant une automobile

Demeurer calme.

Assurer sa propre sécurité et celle du groupe :

- Trouver un endroit sécuritaire pour s'arrêter avec le groupe : descendre des vélos et s'éloigner de la route.
- S'identifier comme secouriste responsable.

Assurer la sécurité de la personne blessée :

- Éviter de déplacer la personne blessée, sauf si elle se trouve dans une situation de danger imminent.
- Établir un périmètre de sécurité à l'aide de feux d'urgence ou de tissus de couleur vive. Le schéma ci-contre illustre comment les membres du groupe peuvent se positionner pour ralentir et dévier la circulation :

- Trois personnes se placent en amont, à approximativement 10, 25 et 40 mètres de la personne blessée.
- Deux personnes se placent à proximité de la personne blessée.
- Une autre personne se place en aval, à environ 25 mètres de la personne blessée.

N.B. Ceci représente le scénario idéal, avec 6 adultes (dans un contexte d'encadrement régulier). Dans le contexte de Cycliste averti, un seul adulte occupera la position "1". Le deuxième adulte s'occupera d'appeler les services d'urgence et de gérer le groupe. Ne pas demander aux élèves d'établir ce périmètre.

- Certaines situations peuvent exiger de créer un abri temporaire pour la personne blessée. Dans ces cas, demander aux membres du groupe de participer en créant un « écran solaire » ou un parapluie.

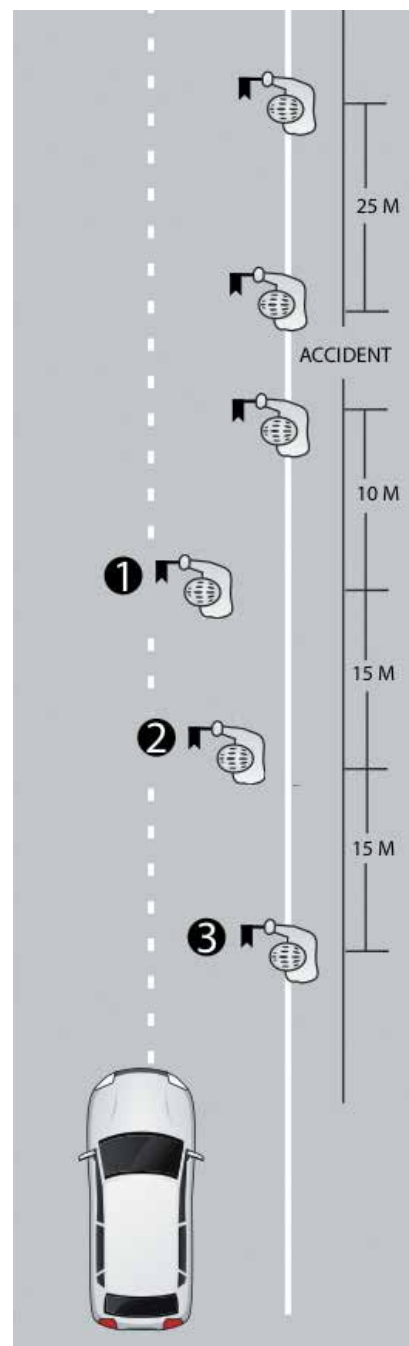
Appeler les secours : 911 ou Sûreté du Québec: 310-4141 ou *4141 sur un téléphone cellulaire.

Mettre en branle le protocole d'intervention approprié :

- Désigner une personne pour administrer les premiers soins et rester avec le blessé jusqu'à l'arrivée des secours.
- Désigner une personne calme et responsable pour gérer le groupe et le rassurer. Ne jamais laisser le groupe seul.
- Appeler les personnes responsables : coordonnateur et secrétariat d'école.
- Au besoin, désigner une personne qui demandera aux membres de l'extérieur de ne pas s'attrouper.
- Commencer la rédaction du rapport d'accident et transmettre les informations aux secouristes dès leur arrivée.
- Faire transporter la personne blessée dans un véhicule adéquat vers un centre hospitalier et barrer son vélo.

Particularités en cas d'accident avec une automobile :

- Signifier au conducteur que vous êtes blessé ou qu'il y a un ou des blessés et appeler la police. Lors des accidents impliquant un véhicule automobile où il y a des blessés, la police doit intervenir (pas de constat à l'amiable).
- Signifier à la police que vous êtes blessé, ou qu'il y a des blessés, afin que la



requête soit traitée en priorité.

- Noter le numéro d'immatriculation de la voiture, le numéro de rapport de police et les coordonnées des témoins oculaires.

Rédiger un rapport d'accident et le remettre à la personne responsable (de préférence, en présence de la personne blessée).

4 - Protocole de gestion des commotions cérébrales

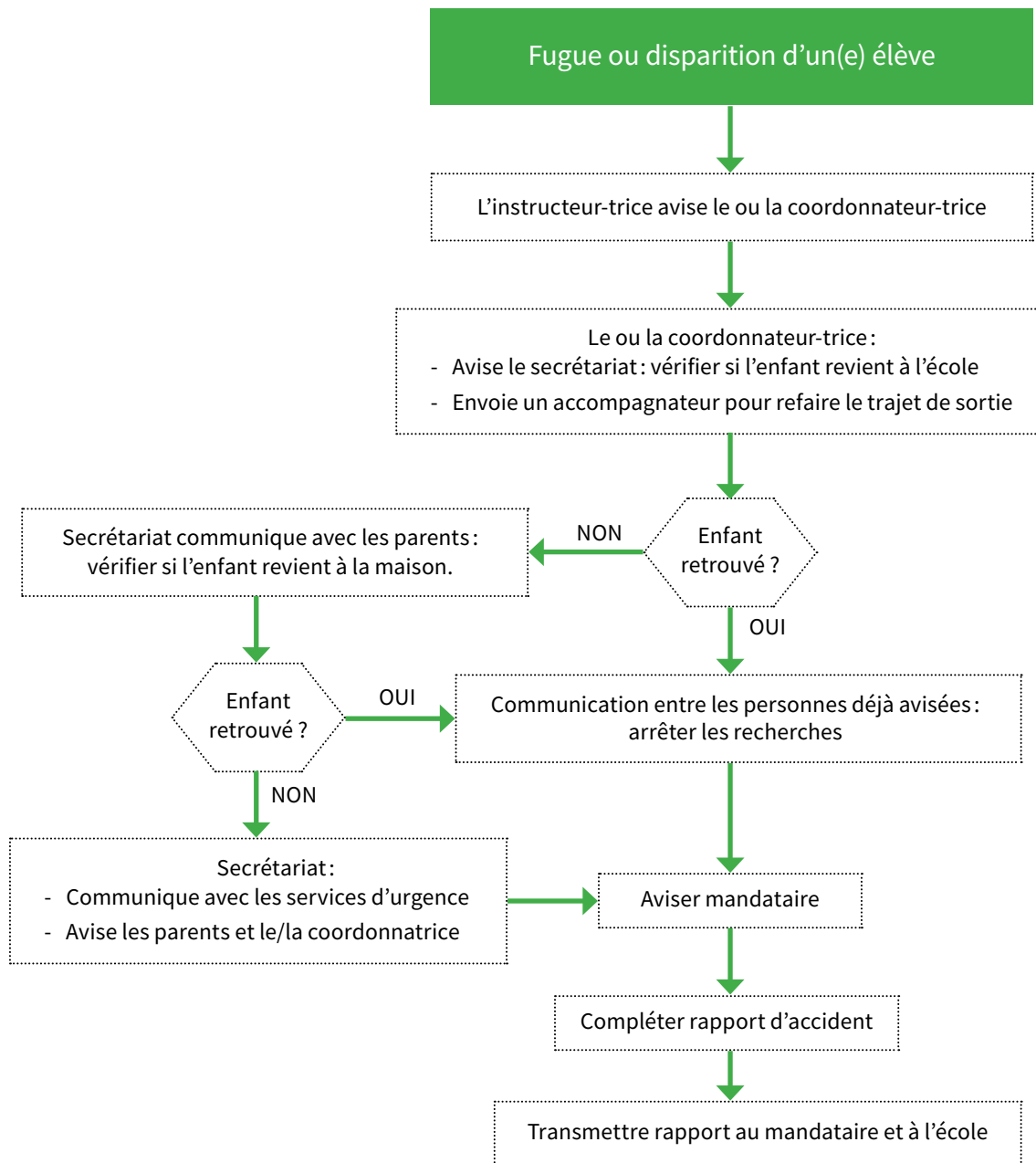
Voici la première étape d'intervention auprès d'un participant chez qui on soupçonne une commotion cérébrale, soit la détection, tel que recommandé dans le Protocole de gestion des commotions cérébrales pour le milieu de l'éducation et dans le cadre d'activités récréatives et sportives (Gouvernement du Québec, 2019). Les étapes subséquentes de ce protocole ne sont pas présentées ici, car elles relèvent de la responsabilité de l'école, des services médicaux ou des parents.

Ici, la personne responsable désigne le secrétariat ou la direction d'école. Si l'incident se produit sur le parcours, le ou la coordonnateur-trice ou l'instructeur-trice devient la personne responsable jusqu'à ce que l'élève soit pris en charge par l'école ou les services d'urgence.

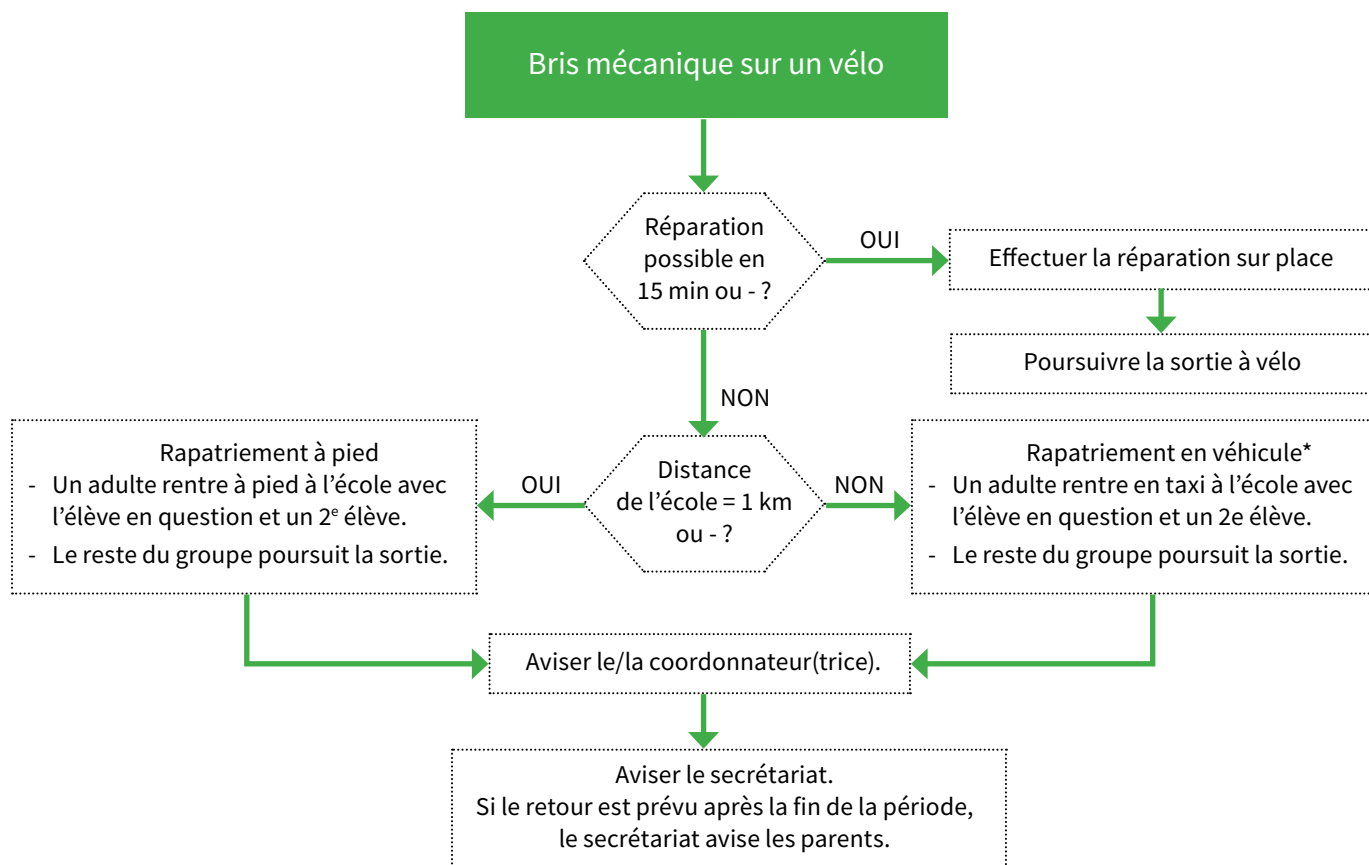
- 1. Signaler l'incident à la personne responsable.** Si un enfant fait une chute à vélo ou cogne sa tête au sol ou sur un objet, même s'il porte un casque, l'enfant lui-même ou tout adulte témoin de l'incident doit le signaler à la personne responsable, qui pourra alors retirer le participant de l'activité. N.B. Même en l'absence de signes et symptômes, on ne peut pas éliminer la possibilité d'une commotion cérébrale puisque les manifestations peuvent survenir jusqu'à 48h après l'incident.
- 2. Retrait du participant de l'activité.** Dès qu'on soupçonne une commotion cérébrale chez un participant, il faut agir avec prudence : en retirant immédiatement le participant de l'activité, en ne le laissant jamais seul, en le dirigeant vers la personne responsable (coordonnateur, puis secrétariat) pour une vérification des signes et des symptômes. Prévoir un rapatriement à pied ou en taxi en l'absence de signaux d'alerte ou en ambulance en présence de signaux d'alerte.
- 3. Vérifier les signes et symptômes et compléter la fiche (à la fin du document).** Le ou la coordonnateur-trice ou l'instructeur-trice doit vérifier la présence de signes et symptômes en utilisant la fiche de suivi à la fin du document, tout en considérant les deux situations ci-dessous.

En présence de signaux d'alerte	En l'absence de signaux d'alerte
- Dans le cas d'un participant inconscient : • ne jamais le déplacer, sauf pour dégager les voies respiratoires ; • ne pas retirer son casque, sauf si l'intervenant est formé pour le faire ; - Assurer le transport pour une évaluation médicale immédiate à l'urgence ; - Noter les signaux d'alerte (section 5 de la fiche) ; - Documenter l'incident (section 1 de la fiche et rapport d'accident) ; - S'assurer que le secrétariat soit informé, qui informera à son tour les parents le plus rapidement possible et du fait qu'une période de repos doit être observée.	- Noter les signes observés et questionner le participant sur les symptômes (section 5 de la fiche) ; - Documenter l'incident (section 1 de la fiche) ; - S'assurer que le secrétariat soit informé, qui informera à son tour les parents le plus rapidement possible et du fait qu'une période de repos doit être observée.

5 - Protocole en cas de fugue ou de disparition d'un élève



6 - Avise les parents et le/la coordonnatrice



*rapatriement en véhicule

Demander si possible un taxi pouvant transporter les vélos. Dans le cas contraire, barrer les vélos sur les lieux de l'incident pour les récupérer ultérieurement.

N.B. Le groupe doit en tout temps être accompagné par deux instructeurs. Si un troisième adulte n'est pas présent pour assurer le rapatriement, l'ensemble du groupe devra rentrer à pied ou attendre l'arrivée d'un troisième adulte.

7 - Exemple de fiche avec les numéros d'urgence

Voici un exemple de fiche qui sera remise aux instructeurs et accompagnateurs lors des activités sur route. Cette fiche comporte l'ensemble des numéros importants en cas d'une situation d'urgence ou d'un rapatriement.

 Vélo Québec	URGENCE MÉDICALE	
	911	
	Coordonnateurs Cycliste averti	
Taxi	Coordo 1:	XXXXXXXXXX
Atlas : (514) 485-8585	Coordo 2:	XXXXXXXXXX
Diamond : (514) 273-6331	Coordo 3:	XXXXXXXXXX
	Coordo 4:	XXXXXXXXXXx
Coordonnées des écoles		
Barthélémy- Vimont	415, rue Saint-Roch / Parc-Extension	(514) 596-4572
Perce-Neige	4770, Boul. Lalande / Pierrefonds	(514) 855-4239
Saint-Barthélémy, Pav. Érables	7081, Av. des Érables / Villeray	(514) 596-7182
Saint-Benoit	500, av. Mont-Cassin / Ahuntsic	(514) 596-5206
Sainte-Colette Annexe	11960 boul. Sainte-Colette/Mtl-Nord	(514) 328-3575
Saint-Enfant-Jésus	75, rue Villeneuve Est / Plateau	(514) 350-8846
Saint-Léon-de-Westmount	360, av. Clarke / Westmount	(514) 596-5720
Sainte-Louise-de-Marillac	8100, rue de Marseille / Mercier-Homa	(514) 596-5044
Simonne-Monet	3850, av. Dupuis / Côte-des-Neiges	(514) 736-8140
Visitation	10591 rue Séguin (Ahuntsic)	(514) 596-5295

FORMULAIRE DE RAPPORT D'ACCIDENT

Lieu				Moment de l'accident			
Municipalité		Intersection		Date		Heure	

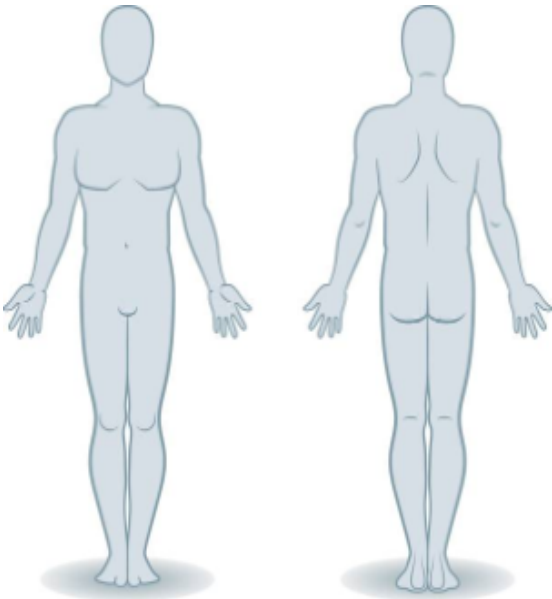
Informations de la personne blessée				Informations du témoin			
Prénom		Âge		Prénom		Âge	
Nom		Genre		Nom		Genre	
École				Adresse		Code postal	
Classe				Ville		Téléphone	

Informations sur l'accident			
Description de l'accident		Accident impliquant un véhicule	
		No plaque	
		No permis	
		Téléphone	
Type d'activité		Coordonnées de VQ remises au conducteur	Oui Non

Facteurs contributifs/événement			Conditions environnementales	
Facteurs contributifs 1. Trop grande vitesse 2. Obstacle 3. Perte d'équilibre 4. Condition de surface 6. Bris d'équipement 7. Mauvaise manœuvre	Suivi de : 1. Chute 2. Chute suivie d'une collision 3. Collision	Collision entre la victime et : 1. Autre personne (piéton, cycliste) 2. Obstacle 3. Poteau 4. Clôture 5. Voiture stationnée 6. Voiture en mouvement	Température	
			Précipitations	
			Surface (normal, sèche mouillée)	
			Achalandage du lieu	
			Autres commentaires	
Informations sur l'équipement			Transport de la personne blessée	

FORMULAIRE DE RAPPORT D'ACCIDENT

Type de vélo	Provenance de l'équipement	Équipement de protection	Vers quel lieu	
1. Vélo hybride	1. Vélo personnel	1. Casque	Par quel moyen	
2. Vélo pliant	2. Prêt du mandataire ou de l'école	2. Protège-genoux	1. Ambulance	3. À vélo
3. Vélo de type "montagne"	3. Emprunté ailleurs	3. Protège-coude	2. Par ses propres moyens	4. Traitement sur place
Autres commentaires :			Recommandations	
			1. Continuer l'activité 2. Arrêt de l'activité	

Informations sur la blessure	Renseignements complémentaires
	Description des blessures
	Description des premiers soins
	Refus de traitement Oui Non

Signature du témoin		Date	
----------------------------	--	-------------	--

FORMULAIRE DE RAPPORT D'INCIDENT

Exemples d'incidents nécessitant de remplir un rapport : collision avec une automobile n'ayant pas causé de blessure, situation dangereuse s'étant produite sans accident (presqu'accident), fugue d'un enfant, bris mécanique majeur, toute situation ayant nécessité un rapatriement en véhicule ou à pied. (Prendre photos).

Lieu				Moment de l'incident			
Municipalité		Intersection		Date		Heure	

Informations de la personne impliquée				Informations du témoin			
Prénom		Âge		Prénom		Âge	
Nom		Genre		Nom		Genre	
École				Adresse		Code postal	
Classe				Ville		Téléphone	

Informations sur l'incident			
Description de l'incident		Incident impliquant un véhicule	
		No plaque	
		No permis	
		Téléphone	
Type d'activité		Coordonnées de VQ remises au conducteur	Oui Non

Facteurs contributifs/événement			Conditions environnementales	
Facteurs contributifs 1. Trop grande vitesse 2. Obstacle 3. Perte d'équilibre 4. Condition de surface 6. Bris d'équipement 7. Mauvaise manœuvre	Suivi de : 1. Chute 2. Chute suivie d'une collision 3. Collision	Collision entre la victime et : 1. Autre personne (piéton, cycliste) 2. Obstacle 3. Poteau 4. Clôture 5. Voiture stationnée 6. Voiture en mouvement	Température	
			Précipitations	
			Surface (normal, sableux, mouillée)	
			Achalandage du lieu	
			Autres commentaires	
Informations sur l'équipement			Intervention apportée sur place	

FORMULAIRE DE RAPPORT D'INCIDENT

Exemples d'incidents nécessitant de remplir un rapport : collision avec une automobile n'ayant pas causé de blessure, situation dangereuse s'étant produite sans accident (presqu'accident), fugue d'un enfant, bris mécanique majeur, toute situation ayant nécessité un rapatriement en véhicule ou à pied. (Prendre photos).

Type de vélo	Provenance de l'équipement	Équipement de protection	Description de l'intervention	
1. Vélo hybride	1. Vélo personnel	1. Casque		
2. Vélo pliant	2. Prêt du mandataire ou de l'école	2. Protège-genoux		
3. Vélo de type "montagne"	3. Emprunté ailleurs	3. Protège-coude		
Autres :			Recommandations	
			1. Continuer la pratique	3. Rapatriement à pied
			2. Arrêt de l'activité	4. Rapatriement en voiture
Signature du témoin		Date		

Exemples d'incidents nécessitant de remplir un rapport : collision avec une automobile n'ayant pas causé de blessure, situation dangereuse s'étant produite sans accident (presqu'accident), fugue d'un enfant, bris mécanique majeur, troubles de comportement, toute situation ayant nécessité un rapatriement en véhicule ou à pied.

Cette fiche permet de consigner l'information à transmettre au participant, aux parents, aux organisations scolaires et sportives et au réseau de la santé. Elle ne permet pas de diagnostiquer une commotion cérébrale et ne remplace pas un avis médical. *** Pour des précisions sur l'utilisation de la fiche de suivi, se référer à la section 5.3 du protocole ainsi qu'à la *note explicative* concernant des précisions sur la prise en charge par un professionnel de la santé.

NOM :

AGE :

DATE DE L'INCIDENT :

1. DÉTECTION

☐ Retrait immédiat du participant, ne jamais le laisser seul et le diriger vers la personne désignée pour la vérification des symptômes

☐ En présence de signaux d'alerte (assurer un transport à l'urgence) :
REEMPLIR LA SECTION DES SIGNAUX D'ALERTE
ET LA SECTION DES SYMPTÔMES

☐ En présence de symptômes (évaluation médicale le plus tôt possible pour un diagnostic) :
REEMPLIR LA SECTION DES SYMPTÔMES

☐ En l'absence de symptômes
retirer le participant préventivement en raison :

☐ d'un impact ou d'un mouvement brusque de la tête

☐ d'un doute sur l'information obtenue

☐ d'un historique de commotions cérébrales

☐ Informer le plus rapidement possible les parents d'un mineur

Circonstances de l'incident :

SIGNAUX D'ALERTE
SE RENDRE IMMÉDIATEMENT
À L'URGENCE

☐ Perte ou détérioration de l'état de conscience

☐ Confusion

☐ Vomissements répétés

☐ Convulsions

☐ Maux de tête qui augmentent

☐ Somnolence importante

☐ Difficulté à marcher, à parler, à reconnaître les gens ou les lieux

☐ Vision double

☐ Agitation importante, pleurs excessifs

☐ Problème de l'équilibre grave

☐ Faiblesse, picotements ou engourdissement des bras ou des jambes

☐ Douleur intense au cou

SYMPTÔMES

MOINS DE
24 HEURES

ENTRE 24 ET
48 HEURES

Maux de tête, pression dans la tête☐☐

Fatigue, somnolence☐☐

Troubles du sommeil☐☐

Nausées☐☐

Vomissements☐☐

Étourdissements, vertiges☐☐

Sensation d'être au ralenti☐☐

Problèmes de concentration☐☐

Difficulté de mémoire☐☐

Vision embrouillée☐☐

Sensibilité à la lumière☐☐

Sensibilité aux bruits☐☐

Émotivité inhabituelle, irritabilité, tristesse☐☐

Nervosité, anxiété☐☐

Douleur au cou☐☐

Cherche ses mots ou se répète☐☐

2. PÉRIODE D'OBSERVATION

- A présenté ou présente des symptômes** et doit amorcer immédiatement l'étape du repos initial.

3. REPRISE DES ACTIVITÉS INTELLECTUELLES, PHYSIQUES ET SPORTIVES

REPOS INITIAL

Limitier, pour au moins 48 heures, les activités intellectuelles, physiques et sportives ainsi que la conduite d'un véhicule moteur jusqu'à la diminution graduelle des symptômes.

ACTIVITÉS INTELLECTUELLES	DATE /ÉTAPE RÉUSSIE	ACTIVITÉS PHYSIQUES ET SPORTIVES	DATE /ÉTAPE RÉUSSIE
1. À domicile : - Période d'activités intellectuelles de 15 à 20 minutes	1	1. Activités très légères : - Reprendre des activités quotidiennes pour des périodes de 15 à 20 minutes (ex. : marcher, ranger, passer le balai)	1
2. Reprise graduelle des activités structurées à temps partiel : - Débuter par des demi-journées puis augmenter graduellement - Se retirer dans un endroit calme ou prendre des pauses au besoin	2	Passer à l'étape 2 seulement après une première évaluation médicale	
3. Reprise des activités à temps plein : - Reprendre la routine scolaire (ex. : examen, présentation scolaire) selon la tolérance	3	2. Activités aérobiques individuelles légères : - Reprendre de légers exercices en augmentant légèrement le rythme cardiaque pour des périodes de 20 à 30 minutes (ex. : marche soutenue, vélo stationnaire)	2
Passer à l'étape 4 après la disparition des symptômes à l'activité et au repos		3. Exercices individuels spécifiques : - Augmenter graduellement l'intensité et la durée de l'activité - Commencer des exercices propres à l'activité (ex. : exercices de lancers, dribbles)	3
4. Retour complet : - Retour aux activités sans mesures d'adaptation	4	Passer à l'étape 4 après : - la disparition des symptômes à l'activité et au repos - le retour complet aux activités intellectuelles	
À la suite du repos initial de 48 heures, la reprise des activités intellectuelles (étapes 1 à 4), et des activités physiques et sportives (étapes 1 à 3) indiquées ci-dessus peuvent commencer en même temps, en présence de symptômes légers. Dans le cas d'augmentation ou de réapparition de symptômes, il faut retourner à l'étape précédente. Pour la reprise des activités intellectuelles, physiques et sportives, une période d'au moins 24 heures doit s'écouler entre chacune des étapes.		4. Exercices ou entraînement plus exigeants (avec ou sans coéquipiers) : - Commencer des exercices techniques plus complexes (ex. : passes, chorégraphie) - Augmenter l'intensité de l'activité - Introduire des exercices en résistance Pour les activités à risques de contact, de collision ou de chute, une autorisation médicale est requise avant de passer à l'étape 5	
		5. Entraînement sans restriction : - Effectuer un entraînement complet incluant les risques de contact, collision ou chute	5
		6. Retour à la compétition : - Au moins 24 heures après un entraînement sans restriction sans récidive de symptômes	6

Éviter tout risque de contact, de collision ou de chute

ANNEXE 4

Panneaux de signalisation

1 - Distribution du matériel d'urgence

Les panneaux présentés ici sont destinés à la circulation de bicyclettes sur le réseau routier et les voies cyclables. Les couleurs et flèches des panneaux doivent être interprétées de la façon suivante :

- Vert = Obligation ou présence de ;
- Jaune = Attention ;
- Rouge = Interdiction ;
- Flèche = Obéir.

	Trajet obligatoire pour cyclistes et piétons		Passage pour piétons et pour bicyclettes.
	Obligation pour les cyclistes de descendre et de marcher à côté de leur bicyclette.		Symbole peint sur la chaussée indiquant que la voie est réservée aux cyclistes.
	Obligation pour les cyclistes de moins de 12 ans d'être accompagnés d'un adulte sur un chemin public sur lequel la vitesse maximale affichée est de plus de 50 km/h.		Prescription pour les cyclistes de traverser durant la phase réservée aux piétons lorsque l'intersection est dotée de feux pour piétons.
	Indique aux cyclistes la présence d'une aire de stationnement pour les bicyclettes.		Indique aux piétons et aux cyclistes qu'il leur faut utiliser le bouton d'appel afin d'obtenir le feu qui les autorise à traverser.
	Indique la période durant laquelle la voie cyclable n'est pas entretenue.		Trajet obligatoire pour piétons et cyclistes. Indique l'obligation de circuler du côté indiqué de la voie cyclo-pédestre.

	Passage pour bicyclettes, présence de cyclistes ou présence d'une voie cyclable.		Passage pour sentier polyvalent.
	Chaussée désignée. Chaussée partagée avec la circulation automobile et recommandée aux cyclistes.		Signal avancé d'intersection d'une chaussée à double sens
	Changement de l'état de la chaussée.		Indique que les cyclistes sont autorisés à circuler dans les deux sens sur une rue à sens unique.
	Interdiction de dépasser.		Indique la possibilité pour un cycliste de s'engager à contresens dans une rue à sens unique.
	Accès interdit aux cyclistes.		Feux de circulation pour cyclistes. Ces derniers sont placés aux abords des pistes cyclables.
	Voie cyclable barrée.		Indique un détour temporaire en raison de travaux sur la voie cyclable.

ANNEXE 5

Exemples de cartes pour les activités sur route



Trajet RETOUR

- Pratique individuelle
- Sécurisation
- Explication



Trajet de sortie à vélo École Sainte-Louise-de-Marillac (8100 rue de Marseille)

Coordonnatrice : Magali Bebronne – (514) 914-2001

Secrétariat de l'école : (514) 596-5044

Taxi : (514) 273-6331

A	DIRECTION NORD	Marseille	
B	DROITE	Lapointe	
C	GAUCHE	Sainte-Claire	PRATIQUE INDIVIDUELLE Virage à gauche en deux temps.
D	DROITE	Mercier	
E	GAUCHE	Pierre-de-Coubertin	PRATIQUE INDIVIDUELLE Virage à gauche en une fois, arrêt non prioritaire.
F	DROITE	Lebrun	
	CROISER	Hochelaga	FEU DE CIRCULATION
G	CROISER	Souigny	ARRÊT TOUTES DIRECTIONS DISTANT Voir illustration page suivante
		Dubuisson	EXPLICATION Passage à niveau, franchissement des voies.
H	GAUCHE	Tellier	PRATIQUE INDIVIDUELLE Virage à gauche en une fois, arrêt toutes directions.
I	TRAVERSER	Parc Clément-Jetté	
B	DROITE	Pierre-Bernard	Bande cyclable
	CROISER	Notre-Dame	FEU DE CIRCULATION
			EXPLICATION Bande cyclable à contre sens.
C	DROITE	Sentier	
	GAUCHE	Bellerive	Sur piste cyclable
D	GAUCHE	Lebrun	TARVERSE À PIED
	CROISER	Notre-Dame	FEU DE CIRCULATION
E	GAUCHE	Souigny	EN UN TEMPS, ARRÊT TOUTES DIRECTIONS DISTANT Voir illustration page suivante
F	DROITE	Saint-Donat	
	CROISER	Hochelaga	PRATIQUE INDIVIDUELLE Traverse en deux temps avec terre-plein.
	CROISER	Pierre-de-Coubertin	ARRÊT NON PRIORITAIRE
G	GAUCHE	Sainte-Claire	PRATIQUE INDIVIDUELLE Virage à gauche en deux temps.
H	DROITE	Liébert	
I	GAUCHE	Galibert	PRATIQUE INDIVIDUELLE Virage à gauche en un temps, sans arrêt.
	GAUCHE	Cirier	PRATIQUE INDIVIDUELLE Virage à gauche en un temps, arrêt non prioritaire.
	GAUCHE	Marseille	
J	FIN		

**Détail : Passage à niveau au niveau de l'avenue Lebrun
(Point G du trajet Aller et E du trajet Retour)**



Trajet de sortie à vélo École Sainte-Louise-de-Marillac (8100 rue de Marseille)

Coordonnatrice : Magali Bebronne – (514) 914-2001

Secrétariat de l'école : (514) 596-5044

Taxi : (514) 273-6331

