

Club transport actif 12-18

Pour une approche éducative à l'école
secondaire





État de la situation des Écoles secondaires de la Commission scolaire de Montréal





informer, sensibiliser, initier et outiller à la pratique du vélo: moyen de transport utilitaire

Formation à un métier semi-spécialisé
à l'école École Lucien-Pagé (vrac
environnement)





L'atelier vélo comme outil de la formation

Formation préparatoire au travail
à l'école secondaire Jeanne-
Mance





Québec



L'adolescence: l'âge des déplacements autonomes





Les risques et les bénéfices pour les adolescents cyclistes

Risques des jeunes:

- surestimer leurs compétences
- sous-estimer les risques
- changements hormonaux
- chercher leurs limites
- accéder à des endroits qu'ils ne connaissent pas encore

Bénéfices:

- plus d'autonomie
- pouvoir affirmer leur identité
- activité physique quotidienne
- ne pas utiliser d'automobile
- apprentissage par les pairs
- occasion de se faire valoir
- apprentissages transversaux

Hagemanns Arbeitsheft für Verkehrserziehung

Der
Schüler
im
Straßenverkehr

Lehrmittelverlag Wilh. Hagemann Düsseldorf

Bedenkliches zum Nachdenken

Verkehrsunfälle im Lande Nordrhein-Westfalen im 3. Vierteljahr 1953

Uhrzeit	Durchschnittszahlen		
	sonntags	montags	samstags
0— 6 Uhr	64 Unfälle	56 Unfälle	45 Unfälle
6—12 Uhr	132 Unfälle	268 Unfälle	303 Unfälle
12—18 Uhr	299 Unfälle	407 Unfälle	490 Unfälle
18—24 Uhr	237 Unfälle	261 Unfälle	252 Unfälle
Durchschnitt:			

An welchen T a g e n besteht die größte Gefahr?

Warum?

Merke: Es gibt auch Tageszeiten, an denen besonders starker Verkehr herrscht. Man spricht dann von **Spitzen- oder Stoßverkehr!** Da ist es für dich besonders gefährlich. **Unterstreiche diese Zeiten oben mit Rotstift!**

Was ist a) Spitzenverkehr b) Stoßverkehr?



Programme de formation de l'école québécoise





Les compétences transversales

Vivre-ensemble et citoyenneté :

...ce qui peut améliorer la qualité de la participation des élèves à la vie de la classe, de l'école et/ou de la société dans son ensemble ...

..susceptibles de les aider à faire l'apprentissage d'une citoyenneté responsable...



Les compétences transversales

Compétences d'ordres personnel et social

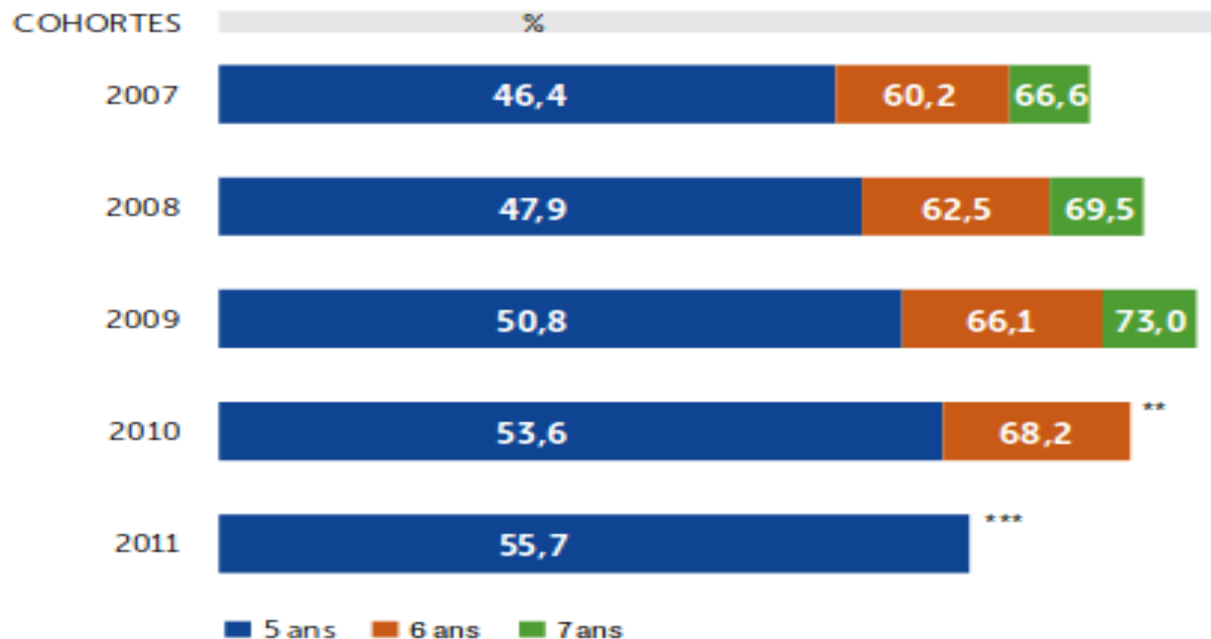
'Le développement des savoirs scientifiques et technologiques appelle par ailleurs à la coopération, puisqu'il repose largement sur le partage d'idées ou de points de vue, sur la validation par les pairs ou par des experts et sur la collaboration à diverses activités de recherche et d'expérimentation ou encore de conception et de fabrication.'

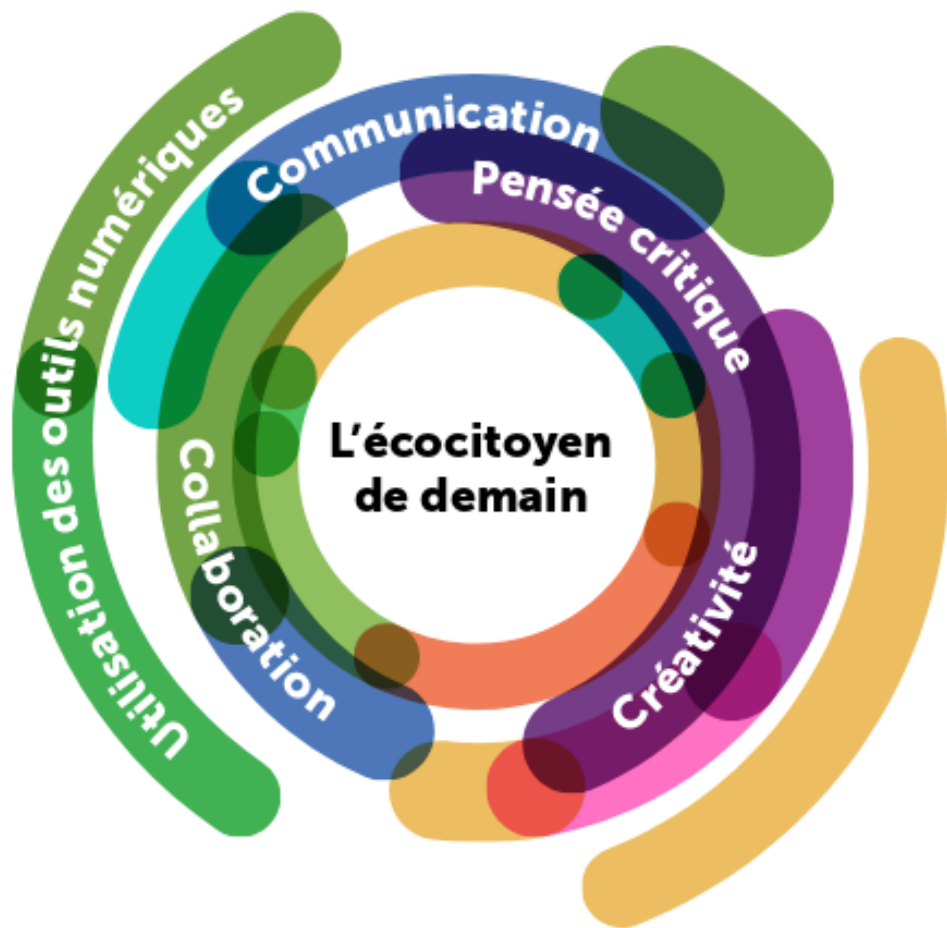


Plan d'engagement vers la réussite de la Commission scolaire de Montréal



Progression du taux de diplomation et de qualification (%) à la CSDM





L'environnement pédagogique,
c'est un milieu où l'élève apprend entouré
de ses pairs et d'intervenants
qui ont des pratiques efficaces.

L'environnement familial et communautaire,
c'est la mise en commun des efforts
de tous les partenaires qui se
traduit par des pratiques
collaboratives qui
renforcent les
conditions facilitant
l'apprentissage
et la réussite
éducative.

**Environnement
pédagogique**

**Environnement
familial et
communautaire**

**L'environnement
technopédagogique,**
c'est le lieu, ses
composants et les
outils numériques,
physiques ou virtuels où
se déploient les stratégies
pédagogiques qui mobilisent des
technologies de l'information et de
la communication (TIC) qui répondent aux
besoins des apprenants dans
le développement de leur plein potentiel.

**Environnement
technopédagogique**

**Environnement
scolaire**

**L'environnement
scolaire,** c'est un
milieu de vie inclusif,
bienveillant, sain,
sécuritaire et stimulant
qui favorise le bien-être
des élèves et du personnel pour
leur permettre de se développer et de
s'épanouir pédagogiquement et socialement.



Exemples du programme 12- 18 ans dans la région d'Amsterdam





'L'atelier de la campagne'

La conception d'une
campagne
(virtuelle) contre l'usage
du téléphone intelligent lors
des déplacements.



L'improvisation

Un jeu ludique, utilisé pour traiter les motivations lors de situations complexes ou à risque (p.ex.: les émotions dans les cas de situations conflictuelles en circulation) suivi par un retour avec l'enseignant.e.



L'enquête

Un atelier durant lequel les élèves reprennent l'ensemble des détails connus d'un accident (virtuel ou vécu) impliquante un cycliste ou un piéton afin de faire une analyse approfondie des circonstances à l'origine.



Le débat sur la sécurité routière

Deux équipes de classe se confrontent sur des thèses traitant des risques (p.ex.: l'écoute de la musique lors de déplacements à vélo). Une personne arbitre les faits et les statistiques en nommant une équipe gagnante.



Entre ma maison et mon école

En classe, le parcours vers l'école est dressé en tenant compte des situations à risque élevé à l'aide de photos, vidéos et cartes. Les élèves comparent leurs parcours, leurs moyens de transport, le temps de voyage et comment ils composent avec le danger ou l'inconfort.







Les actions montréalaises

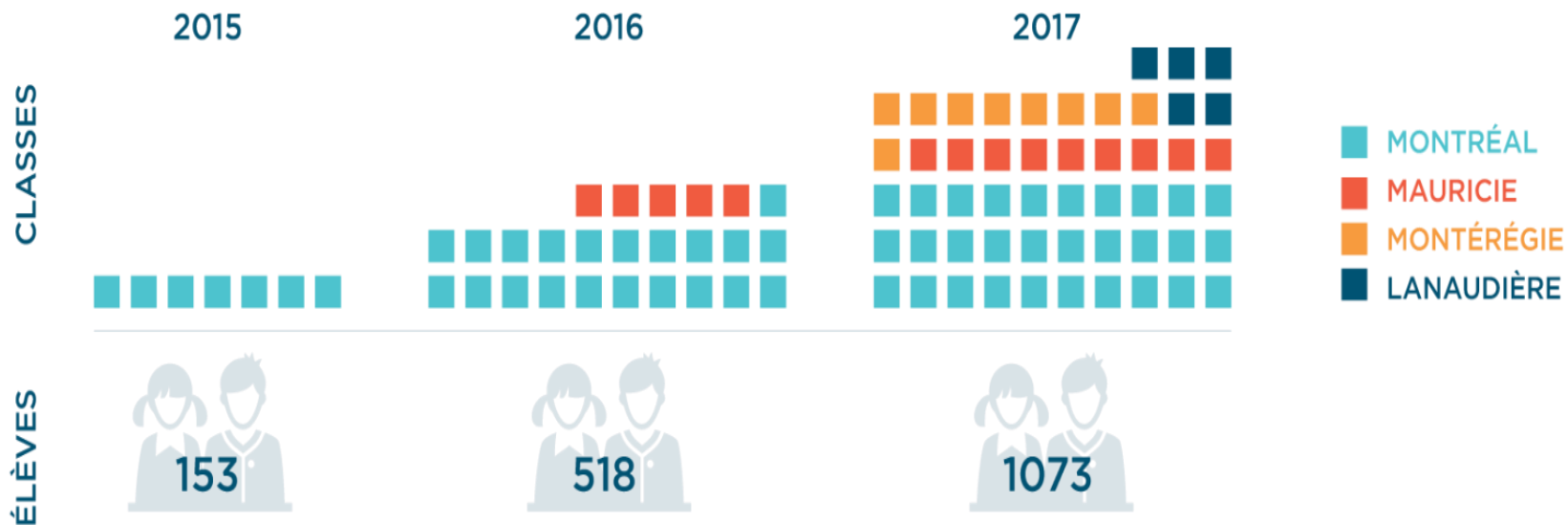


Le programme cycliste averti de Vélo Québec à l'école primaire





Le programme cycliste averti de Vélo Québec à l'école primaire





Centre d'écologie urbain de Montréal



Agir pour des milieux
sécuritaires pour les **piétons**
et les **cyclistes**

National Association of City Transportation Officials (NACTO)

Design Guidance

Bicycle Signal Heads

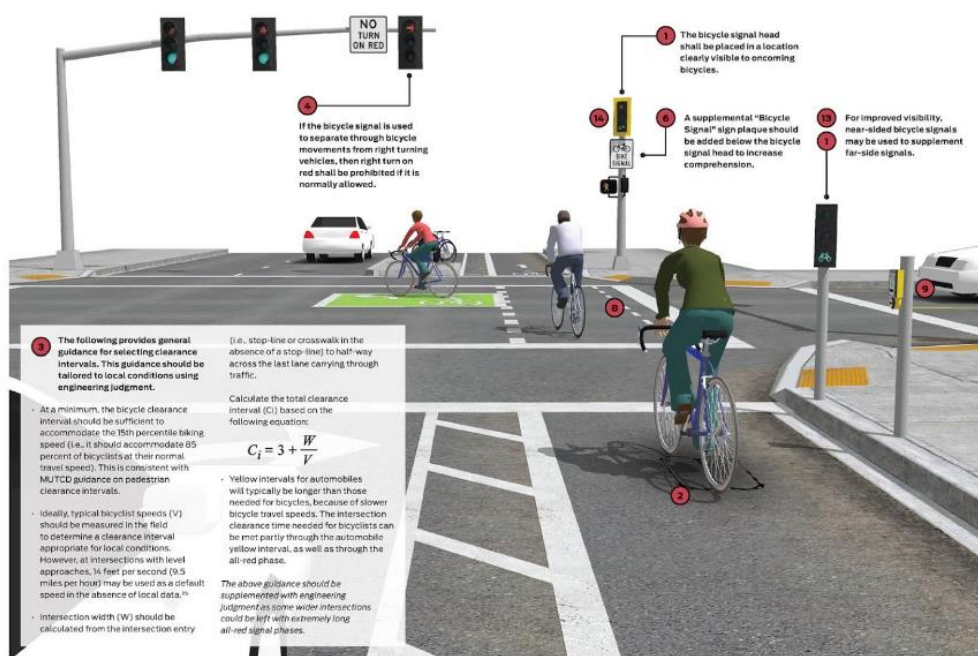
Required Features

- 1 The bicycle signal head shall be placed in a location clearly visible to oncoming bicyclists.
- 2 If the bicycle phase is not set to recall each cycle, bicycle signals shall be installed with appropriate detection and actuation.
- 3 An adequate clearance interval (i.e., the movement's combined time for the yellow and all-red phases) shall be provided to ensure that bicyclists entering the intersection during the green phase have sufficient time to safely clear the intersection before conflicting movements receive a green indication.¹⁴
- 4 If the bicycle signal is used to separate through bicycle movements from right turning vehicles, then right turn on red shall be prohibited when the bicycle signal is active. This can be accomplished with the provision of a traffic signal with red, yellow, and green arrow displays. An active display to help emphasize this restriction is recommended.
- 5 Bicycle signal heads are generally the preferred option over installing a sign instructing bicyclists to use pedestrian signals.

While instructing bicyclists to use pedestrian signals is a low-cost option, the length of the pedestrian clearance interval (typically timed at 3.5 feet per second) is usually inappropriate for bicyclists. The result is that approaching bicyclists have poor information about when it is safe and legal to enter the intersection.

Recommended Features

- 6 A supplemental "Bicycle Signal" sign plaque should be added below the bicycle signal head to increase comprehension.
- 7 Signal timing with bicycle-only indications should consider activating the signal with each cycle prior to implementation with detection. This will increase awareness of the interval for motorists and bicyclists, in a close network of signals, the timing should consider how often a bicyclist will be stopped in the system to insure that undue delay is not a result of the bicycle-only signal.
- 8 Intersection crossing markings should be used where the bicycle travel path through the intersection is unusual (e.g., diagonal crossing) or needed to separate conflicts.
- 9 Passive actuation of bicycle signals through loops or other detection method is preferred to the use of push-buttons for actuation where practical. Passive actuation is more convenient for bicyclists. If push buttons are used, they should be mounted such that bicyclists do not have to dismount to actuate the signal.



The following provides general guidance for selecting clearance intervals. This guidance should be tailored to local conditions using engineering judgment.

- At a minimum, the bicycle clearance interval should be sufficient to accommodate the 85th percentile biking speed (i.e., it should accommodate 85 percent of bicyclists at their normal travel speed). This is consistent with MUTCD guidance on pedestrian clearance intervals.

(i.e., stop-line or crosswalk in the absence of a stop-line) to half-way across the last lane carrying through traffic.

Calculate the total clearance interval (CI) based on the following equation:

$$C_I = 3 + \frac{W}{V}$$

- Yellow intervals for automobiles will typically be longer than those needed for bicycles, because of slower bicycle travel speeds. The intersection clearance time needed for bicyclists can be met partly through the automobile yellow interval, as well as through the all-red phase.

The above guidance should be supplemented with engineering judgment as some wider intersections could be left with extremely long all-red signal phases.

- ideally, typical bicyclist speeds (V) should be measured in the field to determine a clearance interval appropriate for local conditions. However, at intersections with level approaches, 14 feet per second (9.5 miles per hour) may be used as a default speed in the absence of local data.¹⁶
- Intersection width (W) should be calculated from the intersection entry

Le CLUB Transport Actif 12-18

De la sensibilisation à
l'appartenance au mouvement





Sentir que je fais partie de la solution et non du problème de...

- l'insécurité routière
- les émissions de gaz à effet de serre
- la congestion routière
- la sédentarité et les maladies chroniques qui y sont associées
- la pollution atmosphérique
- les inconforts multiples comme le bruit des véhicules motorisés

Les ressources

- Partenaires
- Personnes enseignantes engagés
- Financement
- Engagement du milieu scolaire



Les étapes suivantes

- Développer les ateliers
- Découvrir et consulter
- Recruter les formateurs
- Piloter les projets; nombre d'écoles restreint
- Ajuster le programme
- Élaborer implantation



Questions, commentaires ?

