

La sécurité routière à l'école

Guide d'activités aligné sur le programme manitobain
d'Éducation physique et d'Éducation à la santé

Secondaire 1



Remerciements

La Société d'assurance publique du Manitoba et le ministère de l'Éducation, de la Formation professionnelle et de la Jeunesse du Manitoba expriment leur plus vive reconnaissance aux organismes gouvernementaux, aux associations communautaires et à toutes les personnes qui ont contribué si généreusement de leur temps et de leur compétence en participant à l'élaboration du *Club de la route pour enfants* et de l'outil pédagogique *La sécurité à l'école – Guide d'activités aligné sur le programme manitobain d'Éducation physique et d'Éducation à la santé*. Nous aimerions également remercier les responsables du programme écossais *Scottish Road Safety Campaign* et du ministère des Transports et des Services publics de l'Alberta, ainsi que les autres organismes homologues voués à la sécurité routière dans d'autres provinces qui ont bien voulu partager leurs ressources avec nous.

Ce programme a vu le jour grâce aux efforts considérables de nombreux employés de la Société d'assurance publique et du ministère de l'Éducation, de la Formation professionnelle et de la Jeunesse, ainsi que de nombreux professionnels.

Nous aimerions remercier de façon plus particulière les personnes suivantes :

Élaboration du document/ Équipe consultative

James Aryee	Responsable de projet – Société d'assurance publique du Manitoba
Zdenka Melnyk	Directrice, Publicité – Société d'assurance publique du Manitoba
Jacques Dorge	Conseiller pédagogique en éducation physique et en éducation à la santé, ministère de l'Éducation, de la Formation professionnelle et de la Jeunesse du Manitoba
Heather Willoughby	Conseillère pédagogiques en éducation physique et en éducation à la santé, ministère de l'Éducation, de la Formation professionnelle et de la Jeunesse du Manitoba

Rédacteurs et rédactrices

Dawn White	Consultants en éducation et concepteurs de programmes White and Harvey
Debbie Kaatz	Rédactrice autonome
Melonee Collins	Enseignante d'anglais (Maples Collegiate)
Ralph Mason	Professeur agrégé (Faculté d'éducation de l'Université du Manitoba – Mathématiques)
Barry Panas	Enseignant de physique (River East Collegiate)

Éditeurs

Dawn White	Consultants en éducation et concepteurs de programmes White and Harvey
Dexter Harvey	Consultants en éducation et concepteurs de programmes White and Harvey

Groupe pilote (enseignantes et enseignants du Secondaire 1 et 2)

Milieu urbain : Nelson McIntyre Collegiate, Division scolaire de St-Boniface n° 4

Charlene Leslie	John Preston	David Harkness	Charlene Smallwood
Judy Thornhill	Wilf Slobik	Ralph Wagner	

River East Collegiate, Division scolaire River East n° 9

Gloria Harris Dillabough	Keith Reimer	Henry J. Rempel
--------------------------	--------------	-----------------

Milieu rural : Morris School, Division scolaire Morris-MacDonald n° 19

Robert Peterson	John Voth	Linda McPherson
-----------------	-----------	-----------------

Premières Nations :

Heather Lowe, directrice de la Promotion de la santé, Division scolaire Frontier n° 48

Un merci spécial à tous les élèves ainsi qu'aux enseignantes et aux enseignants qui ont participé à la mise à l'essai de ce matériel pédagogique. Leurs commentaires et suggestions ont beaucoup aidé à la mise au point d'un document d'utilisation facile par les enseignantes et les élèves du Manitoba.

Soyez prudents en tout temps.

Paul Allen
Directeur, Division de la sécurité routière
Société d'assurance publique du Manitoba

SECONDAIRE 1

TABLE DES MATIÈRES

REMARQUE: Il est recommandé aux enseignantes et aux enseignants d'une matière précise de repasser l'ensemble des activités d'apprentissage, y compris les feuilles de travail et les illustrations qui les accompagnent, et de les intégrer dans leur programme respectif.

Pages

Introduction	SI - 4
Tableau synoptique	SI - 6
Activités d'apprentissage et Liens avec d'autres matières	
1. Dangers associés à la conduite automobile – Éducation physique et Éducation à la santé – Langues	SI – 10
2. Décisions intelligentes – Éducation physique et Éducation à la santé – Langues	SI – 31
3. Accidents de la route dus à des facteurs humains – Mathématiques	SI – 39
4. Législation manitobaine relative à l'alcool au volant – Mathématiques	SI – 56
5. Au service des automobilistes – Éducation physique et Éducation à la santé – Langues	SI – 68
6. Au volant! (jeu de table) – Éducation physique et Éducation à la santé – Langues	SI - 74
Glossaire	SI - 78
Liste de contrôle des apprentissages des élèves en matière de sécurité routière (Outil d'évaluation)	SI - 80

INTRODUCTION

Nous sommes heureux de vous souhaiter la bienvenue au programme *La sécurité routière à l'école – Guide d'activités aligné sur le programme manitobain d'Éducation physique et d'Éducation à la santé*. Ce programme fait suite au *Club de la route pour enfants destiné aux enfants* qui fréquentent les garderies du Manitoba.

Au Manitoba, la cause principale de décès parmi les jeunes de 5 à 14 ans est d'origine routière. Dans bien des cas, des précautions toutes simples permettraient d'éviter que de tels incidents graves se produisent.

Les recherches démontrent que la faculté de percevoir et l'acuité sensorielle des enfants les mettent parfois dans une situation désavantageuse lorsqu'ils ont affaire à la circulation. Dans la plupart des cas, les jeunes enfants :

- ont de la difficulté à évaluer la vitesse des véhicules et la distance qui les en sépare;
- pensent que les voitures peuvent s'arrêter instantanément;
- ont de la difficulté à déterminer la provenance des sons;
- ne saisissent pas la complexité de certaines situations de circulation routière;
- pensent que, lorsqu'ils peuvent voir un véhicule, le conducteur peut les voir aussi;
- n'ont pas une vision périphérique bien développée;
- centrent leur attention sur ce qui les intéresse à un moment précis.

Afin de diminuer les risques et de prévoir les dangers auxquels sont exposés les enfants dans la rue, il faut les aider à prendre conscience de leur rôle, de leurs droits et de leurs responsabilités pour ce qui est d'assurer leur propre sécurité dans la rue et dans des situations connexes. Ce guide d'activités pédagogiques a été conçu pour aider les enseignants et les enseignantes à transmettre aux élèves les connaissances, les compétences et les attitudes nécessaires à l'atteinte de cet objectif.

Le Programme de sécurité routière comprend une série d'activités d'apprentissage, accompagnées d'illustrations et de feuilles de travail à l'intention des élèves, et adaptées aux techniques de l'enseignement différencié (voir le document *Le succès à la portée de tous les apprenants*). Un tableau synoptique en matière de sécurité routière est inclus pour chaque année d'enseignement. Il permet de faire le lien entre les activités d'apprentissage proposées et les sections correspondantes du document *Éducation physique et Éducation à la santé, M à S4 : Cadre manitobain des résultats d'apprentissage pour un mode de vie actif et sain*. À la suite de l'énoncé de chaque résultat d'apprentissage spécifique (RAS) du tableau se trouve un rectangle dans lequel figure le numéro de l'activité ou des activités qui ont trait à une partie ou à l'ensemble du RAS.

Il est important de noter que certaines activités, illustrations ou feuilles de travail proposées **ne s'appliquent pas** nécessairement à tous les milieux. L'enseignante ou l'enseignant est invité à discerner ce qui se rapporte davantage au milieu de vie des élèves. Il est également souhaitable de prendre connaissance de ce qui a été enseigné au sujet de la sécurité routière au cours de l'année précédente.

Des stratégies d'évaluation sont proposées pour chaque unité d'enseignement. De plus, pour chaque année scolaire, une *Liste de contrôle des apprentissages de l'élève en matière de sécurité routière* est incluse à la fin des activités et en rapport avec chacune d'entre elles. La liste peut servir à faire le point sur les progrès de l'élève et à évaluer les connaissances et les habiletés qu'il a acquises. Au moment de planifier l'évaluation des apprentissages de l'élève, l'enseignante ou l'enseignant est invité à consulter l'annexe A du document *Éducation physique et Éducation à la santé, M à S4 : Cadre manitobain des résultats d'apprentissage pour un mode de vie actif et sain*, intitulée *Mesure, évaluation et transmission de renseignements sur le progrès et le rendement des élèves*.

La sécurité routière est l'une des composantes du troisième résultat d'apprentissage général (RAG) dont il est question dans le *Cadre manitobain*. Étant donné que le temps alloué à l'enseignement de l'éducation à la santé en salle de classe est limité, des liens avec d'autres matières sont indiqués pour chaque activité d'apprentissage. Afin de couvrir tout le contenu des activités proposées, nous recommandons d'aborder le sujet au cours de l'étude des autres matières aussi. L'élève pourrait également apporter certaines activités d'apprentissage à la maison et les réaliser avec les membres de sa famille. Enfin, comme la sécurité routière est une préoccupation constante dans notre société, nous encourageons un retour sur le sujet d'une saison à l'autre.

Le présent Programme de sécurité routière est un outil pédagogique précieux et convivial qui permet d'enrichir de façon notable l'enseignement d'un sujet essentiel à la vie de tous les jours et à un mode de vie sain et actif.

Secondaire 1

SÉCURITÉ ROUTIÈRE

Tableau synoptique

Légende 

Activité d'apprentissage liée à une partie ou à l'ensemble du RAS

		RAS complémentaires	
		Gestion personnelle et relations humaines (RAG n° 4)	Habitudes de vie saines (RAG n° 5)
Contenu/ Liens curriculaires	Résultats d'apprentissage général relatif à la SÉCURITÉ (RAG n° 3)	RAS	RAS
	Résultats d'apprentissage spécifiques (RAS)		
Connaissances Domaine A Gestion des risques liés à l'activité physique 5. Activités pratiquées hors du milieu habituel (SN) a) Activités déterminées	<input type="checkbox"/> C.3.S1.A.5a Cerner des dangers inhérents à des formes déterminées d'activités physiques pratiquées hors du milieu habituel (p. ex. escalade d'un mur, patin à roues alignées, ski alpins, activités sur glace). Activités 1, 2, 3 et 6	Connaissances Domaine A Développement personnel 3. Processus de prise de décisions et de résolution de problèmes (L et SN) <input type="checkbox"/> C.4.S1.A.3 Décrire les facteurs (p. ex. famille, valeurs, connaissances dans le domaine de la santé, influence des pairs, médias, tendances sociales, prérequis, coûts) qui influent sur ses décisions et celles des autres dans le domaine de la santé ou du développement de carrière. Activités 1, 2, 3 et 6	

Secondaire 1

SÉCURITÉ ROUTIÈRE

Tableau synoptique

Légende 

Activité d'apprentissage liée à une partie ou à l'ensemble du RAS

Contenu/ Liens curriculaires	Résultats d'apprentissage général relatif à la SÉCURITÉ (RAG n° 3)	RAG complémentaires	
		Gestion personnelle et relations humaines (RAG n° 4)	Habitudes de vie saines (RAG n° 5)
Connaissances Domaine A Gestion des risques liés à l'activité physique (suite)	Résultats d'apprentissage spécifiques (RAS)	RAS	RAS
	Domaine B Relations humaines I. Responsabilités sociales (SH et L) <input type="checkbox"/> C.4.SI.B.1a Montrer comment nouer des relations harmonieuses (p. ex. témoigner du respect, se montrer bienveillant, offrir son aide et ses encouragements, manifester son affection et sa sympathie, pardonner) avec son entourage (p. ex. parents, frères et sœurs, bons amis, amoureux, conjoint, collègues de travail, voisin). Activités 2 et 6	4. Stratégies d'évitement et de refus (L) <input type="checkbox"/> C.4.SI.B.4 Donner des exemples de situations qui peuvent être dangereuses (p. ex. mauvais traitements infligés par des actes ou des paroles, drogues, pression des pairs) et de stratégies efficaces pour les éviter ou pour exprimer son refus. Activités 2 et 6	

Secondaire 1

SÉCURITÉ ROUTIÈRE

Tableau synoptique

Légende

Activité d'apprentissage liée à une partie ou à l'ensemble du RAS

Contenu/ Liens curriculaires	Résultats d'apprentissage général relatif à la SÉCURITÉ (RAG n° 3)	RAG complémentaires	
		Gestion personnelle et relations humaines (RAG n° 4)	Habitudes de vie saines (RAG n° 5)
Connaissance Domaine B Sécurité pour soi-même et pour les autres 1. Sensibilisation à la sécurité dans la société en général (SH)	Résultats d'apprentissage spécifiques (RAS)	RAS	RAS
	<input type="checkbox"/> C.3.S1.B.1 Évaluer l'efficacité des lois et des politiques destinées à assurer la sécurité publique (p. ex. âge minimal pour l'obtention du permis de conduire, législation sur la conduite en état d'ébriété et sur la conduite des embarcations de plaisance, mécanismes de protection contre la violence familiale, syndrome du nourrisson secoué, dispositions contre le vandalisme). Activité 4		
4. Assistance et services (SH)	<input type="checkbox"/> C.3.S1.B.4 Obtenir de l'information fiable sur la santé ainsi que les produits et les services qui sont offerts dans son milieu et qui sont destinés à favoriser la santé (p. ex. médecins, infirmières hygiénistes; organismes et associations de lutte contre le cancer, les maladies coronariennes, les maladies du rein ou l'alcoolisme; organismes de défense des droits des jeunes, lignes téléphoniques d'assistance, programmes d'orientation et de consultation offerts en milieu scolaire ou ailleurs; centres de l'amitié, protecteur du citoyen; Internet). Activités 1 et 5		3. Facteurs influant sur la consommation du tabac, de l'alcool et des drogues <input type="checkbox"/> C.5.S1.D.3 Nommer des organismes, des services ou des personnes (p. ex. les services de consultation pour toxicomanes ou alcooliques) qui offrent leur aide et font de la prévention dans le domaine de la toxicomanie, du tabagisme et de l'alcoolisme. Activité 5

Secondaire 1

SÉCURITÉ ROUTIÈRE

Tableau synoptique

Légende 

Activité d'apprentissage liée à une partie ou à l'ensemble du RAS

Contenu/ Liens curriculaires	Résultats d'apprentissage général relatif à la SÉCURITÉ (RAG no 3)	RAG complémentaires	
		Gestion personnelle et relations humaines (RAG no 4)	Habitudes de vie saines (RAG no 5)
Habiletés Domaine A Apprentissage et application des règles de sécurité... 1. Activité physique	Résultats d'apprentissage spécifiques (RAS)	RAS	RAS
	<input type="checkbox"/> H.3.S1.A.1 Appliquer des règles assurant la participation sécuritaire et responsable de tous, notamment lorsqu'il s'agit d'utiliser du matériel, dans la pratique de formes déterminées d'activité physique et dans des contextes déterminés (p. ex. activités dirigées par les participants eux-mêmes, transport de matériel, effort collectif, compétition loyale et inclusion de tous).  Activités 2 et 6		

ACTIVITÉ 1 Dangers associés à la conduite automobile

Résultats d'apprentissage obligatoires

RAS relatifs à la sécurité :

C.3.S1.A.5a Cerner des dangers inhérents à des formes déterminées d'activités physiques pratiquées hors du milieu habituel (p. ex. ski alpin, activités sur la glace ou sur la route, etc.).

C.3.S1.B.4 Se révéler apte à obtenir de l'information fiable sur la santé ainsi que les produits et les services qui sont offerts dans son milieu et qui sont destinés à favoriser la santé (p. ex. organismes et associations en lien avec la sécurité routière; centres de l'amitié; Internet).

RAS complémentaire :

C.4.S1.A.3 Décrire les facteurs (p. ex. famille, valeurs, connaissances dans le domaine de la santé, influence des pairs, médias, coûts) qui influent sur ses décisions et celles des autres dans l'adoption d'un style de vie sain ou le développement de carrière.

Résultats d'apprentissage de l'activité

L'élève sera en mesure de :

- reconnaître les dangers que doivent prévoir les passagers et le conducteur d'un véhicule automobile;
- obtenir de l'information fiable sur la santé ainsi que sur les produits et services de promotion de la santé offerts dans son milieu et destinés à favoriser la sécurité du conducteur et des passagers;
- décrire les facteurs qui influent sur la conduite d'un véhicule automobile.

Stratégies d'enseignement suggérées

NOTE:

- 1) Les élèves doivent avoir été initiés aux techniques de recherche, à l'utilisation d'Internet et aux présentations orales.
 - 2) Prévoir entre 140 et 180 minutes pour cette activité.
 - 3) L'enseignant peut encourager les élèves à arrêter leur choix sur une question relative à la sécurité routière qui s'applique à leur milieu.
 - 4) L'enseignant peut suggérer aux élèves de consulter le répertoire de sites Web canadiens traitant de la sécurité routière qui accompagne cette activité. Pour une liste à jour, se reporter au site CARSP/ACPSER – Répertoire de sites canadiens traitant de la sécurité routière au http://www.cyberus.ca/~carsp/links_ca.htm.
- Expliquer aux élèves que cette activité porte sur les occupants d'un véhicule automobile (prise de décisions intelligentes) et sur l'obtention d'un permis de conduire.
 - Présenter le thème en demandant aux élèves de répondre aux questions du type « Vrai » ou « Faux » suivantes, ou en lisant un article de journal ou un poème sur le sujet. Être attentif à la nature du sujet et au vécu des élèves.

Questions du type « Vrai ou Faux » :

- 1) La principale cause de décès chez les jeunes de 16 à 19 ans est l'accident de voiture. (Vrai. Source : Transports Canada – Division des blessures chez les enfants, Direction générale de la protection de la santé, Santé Canada, la Fondation de recherches sur les blessures de la route au Canada - www.trafficingjuryresearch.com/faq/faq.htm)

- 2) L'état des routes, l'état du véhicule automobile et le conducteur sont les trois principaux facteurs ayant des conséquences sur la sécurité au volant. (Vrai)
- 3) L'âge influe sur la vue et la coordination des conducteurs. (Vrai. Les jeunes conducteurs possèdent des réflexes plus rapides et une meilleure vision que les conducteurs plus âgés. Pourtant, ils ont davantage d'accidents en raison de leur manque d'expérience au volant et de l'immaturité de leur jugement.)
- 4) La nicotine et la caféine peuvent influencer sur la capacité d'une personne à conduire un véhicule. (Vrai. Ce sont tous les deux des stimulants.)
- 5) Les sentiments de joie et de peur n'influent pas sur la vigilance et la concentration du conducteur et sur sa capacité de prendre des décisions. (Faux)
- 6) Si un conducteur n'a consommé qu'un verre d'alcool ou deux, il est en état de conduire. (Faux. Pas d'alcool au volant!)
- 7) L'acuité visuelle du conducteur nous renseigne sur sa capacité de distinguer les détails au loin. (Faux. Elle concerne la capacité de distinguer les détails aussi bien de près que de loin.)
- 8) Le seul dispositif de sécurité vraiment efficace dans un accident de la route est le coussin gonflable. (Faux. C'est la ceinture de sécurité.)
- 9) La présence de feuilles mouillées sur la chaussée réduit la traction d'un véhicule automobile. (Vrai)
- 10) La traction est meilleure sur les routes en gravier ou en terre que sur les routes revêtues, surtout lorsque les premières ont été mouillées ou aspergées d'huile. (Faux)

Source des questions 2 à 10 : *Le Guide d'aujourd'hui*. Propulsion International Inc., 1995.

- Discuter brièvement des réponses des élèves.
- Expliquer que tous les dangers associés à la conduite d'un véhicule automobile peuvent être classés en deux catégories : les conditions dangereuses et les comportements dangereux.
- Demander aux élèves de définir :
 - a) les conditions dangereuses – Définition : état du milieu environnant (p. ex. surface de la route : mouillée, gravier, nids-de-poule, routes d'hiver) ou température (p. ex. pluie, brouillard);
 - b) les comportements dangereux – Définition : l'agir des conducteurs (p. ex. vitesse, téléphone cellulaire).

NOTE : Voir le glossaire à la fin de cette section.

- Expliquer aux élèves qu'ils vont, par paires ou en petits groupes, se choisir un thème, retenir quelques points sur lesquels ils veulent en savoir plus, trouver de l'information, et présenter leur recherche à la classe sous forme orale.
- Demander aux élèves de se rassembler par paires ou en petits groupes.
- Présenter la feuille de travail A, *Dangers associés à la conduite automobile*, transposée sur acétate.
- Présenter la feuille de travail B1, *Dangers associés à la conduite automobile*, transposée sur acétate.
- Expliquer que chaque groupe devra :
 - 1) choisir et inscrire le thème de sa présentation orale;
 - 2) retenir trois points qui formeront l'essentiel de sa présentation et trouver de l'information sur ces trois points à partir de différentes sources;

NOTE : Les élèves peuvent consulter Internet, des livres ou des revues.

- 3) noter par écrit les données bibliographiques des sources consultées;
- 4) choisir la forme de leur présentation orale.

NOTE : Les élèves peuvent se servir de moyens visuels ou du logiciel PowerPoint.

- Expliquer l'exercice de la feuille de travail B2, *Dangers associés à la conduite automobile – Exemple*.
 - Présenter aux élèves la feuille de travail C, *Évaluation d'une présentation orale*, afin de les familiariser avec les critères d'évaluation de cette activité.
 - Lorsque les élèves ont terminé leur travail, demander aux groupes de faire leur présentation orale à la classe.
 - Insister auprès des élèves sur le fait que plus la combinaison de facteurs représentant un danger est importante, plus le risque d'accident est élevé. Par exemple, plus le volume de la musique à l'intérieur du véhicule est élevé, plus il y a de passagers dans le véhicule, plus le risque d'avoir un accident augmente.
 - Demander aux élèves de noter sur un billet ce qu'ils ont appris au moyen de l'activité et de remettre le billet à l'enseignante à la sortie de classe.
-

Stratégies d'évaluation suggérées

- Demander à l'élève d'inscrire ses réflexions dans son carnet scientifique, par exemple de quelle manière ses connaissances du sujet ont évolué, ou lui demander de justifier les différences entre les renseignements provenant de différentes sources.
 - Demander à l'élève d'évaluer le contenu des présentations orales des autres élèves. La feuille de travail C, *Formulaire d'évaluation de la présentation orale*, comprend un exemple des critères d'évaluation.
 - Demander à l'élève d'expliquer comment il a trouvé les renseignements sur son sujet.
 - Demander à l'élève de nommer des facteurs qui influent sur la conduite automobile.
 - À l'aide de la *Liste de contrôle*, évaluer la capacité de l'élève à reconnaître et à décrire les dangers que doivent prévoir le conducteur et les passagers d'un véhicule automobile. (Voir *Outil d'évaluation* à la fin de cette section.)
 - À l'aide de la *Liste de contrôle*, évaluer la capacité de l'élève à obtenir de l'information fiable sur la santé ainsi que sur les produits et services de promotion de la santé offerts dans leur milieu et destinés à favoriser la sécurité du conducteur et des passagers d'un véhicule automobile. (Voir *Outil d'évaluation* à la fin de cette section.)
-

Liens avec d'autres matières

- Éducation physique et Éducation à la santé (gestion personnelle et relations humaines)
- Français (satisfaire un besoin d'information, particulièrement dans les domaines de la sécurité, de la gestion personnelle et des relations humaines; planifier et gérer ses interventions et ses projets en situations interactives, p. ex. dans les domaines de la motricité et de la sécurité; réagir à l'information nouvelle en établissant des liens entre celle-ci et ses connaissances antérieures; préparer ses présentations et ses interventions en fonction d'un souci de clarté et de correction de la langue; se situer face aux réalités linguistiques et culturelles de son milieu et d'ailleurs).
- Sciences humaines (citoyenneté)

Occasions de faire participer la famille ou la collectivité

- Inviter les élèves à faire part du résultat de leurs recherches aux élèves de niveaux scolaires moins avancés.
- Inviter les élèves à discuter avec leur famille des dangers que doivent prévoir les conducteurs et les passagers d'un véhicule automobile.
- Inviter un secouriste de première ligne (policier, agente de la GRC, agent de bande) à venir parler des dangers que doivent prévoir les conducteurs et les passagers d'un véhicule automobile.

- **Conditions dangereuses**

- état du véhicule automobile (connaître les instruments, les cadrans et les commandes du véhicule; entretien du véhicule)
- état de la route (gravier, pont étroit, absence d'accotement, route d'hiver)
- météo (pluie, neige, glace, visibilité réduite)
- santé physique du conducteur (vue, ouïe)
- autres déficiences physiques ayant des conséquences sur la capacité du conducteur (fatigue, maladie, stress et émotions fortes)

- **Comportements dangereux**

- attitudes du conducteur (propension à être vigilant versus à prendre des risques)
- consommation de substances toxiques (alcool, agents dépressifs ou stimulants, cannabis)
- attitudes et comportements du passager
- pression des pairs (prendre des risques pour faire partie du groupe, relever un défi)
- expérience au volant (nombre d'années)
- distractions au volant (parler au téléphone, écouter la radio, converser avec les passagers, manger, fumer)
- caractéristiques indésirables chez un conducteur (tendance à l'agressivité, talonnage, excès de vitesse)

- **Programme de permis de conduire par étapes** (qu'est-ce que c'est? quelles en sont les raisons? à qui le programme s'adresse-t-il? répercussions?)

- **Le port de la ceinture de sécurité au Manitoba** (état de la question, raisons de son utilisation, usagers, conséquences)

- **Le vol de véhicules au Manitoba**

Dangers associés à la conduite automobile

Nom: _____

Directives : Remplir le tableau suivant.

OBJET : _____

Questions de l'élève	Renseignements recueillis	Sources

Dangers associés à la conduite automobile - Exemple

Nom : _____

Directives : Remplir le tableau suivant.

OBJET : Un comportement dangereux au volant : l'agressivité.

Questions de l'élève	Renseignements recueillis	Sources
1. Que signifie comportement agressif au volant?	<ul style="list-style-type: none"> - un conducteur qui adresse des injures aux autres conducteurs ou se montre agressif parce qu'il leur reproche leur façon de conduire - se sent visé par les erreurs des autres conducteurs - comportement manifesté par les conducteurs qui ne laissent pas de côté leurs sentiments de colère, de ressentiment ni leurs frustrations lorsqu'ils prennent le volant 	<p>www.mto.gov.on.ca/french/safety/quicknotes/aggressive.htm</p> <p>www.caa.ca/francaise/securiteroutiere/conduiteaggressive.htm</p>
2. Quels sont les comportements typiques d'un conducteur agressif?	<ul style="list-style-type: none"> - ne comprend pas la rage au volant (infraction criminelle) - talonne les autres, fait des changements de voie dangereux, n'obéit pas à la signalisation routière, roule trop vite, ne cède pas le passage aux autres, conduit de façon inégale, ne traite pas les autres avec égards, klaxonne inutilement, brûle des feux rouges 	<p>www.mto.gov.on.ca/french/safety/quicknotes/aggressive.htm</p> <p>www.caa.ca/francaise/securiteroutiere/conduiteaggressive.htm</p>
3. Quels facteurs favorisent l'adoption d'un comportement agressif au volant?	<ul style="list-style-type: none"> - colère - angoisse - frustration - colère - être distrait par ses problèmes - stress 	<p>www.mto.gov.on.ca/french/safety/quicknotes/aggressive.htm</p>

Formulaire d'évaluation de la présentation orale

Activité 1
- Feuille de travail C

Directives : Évalue les critères suivants selon que chacun a été respecté de façon excellente (4), très bonne (3), satisfaisante (2) ou non satisfaisante (1)

Nom : _____

/ 24 Contenu

- Organisation (introduction, développement, conclusion)
- Recherche
- Pertinence du matériel
- Niveau de langue et communication
- Fidélité au sujet
- Usage de matériel visuel (intérêt et efficacité)

/ 24 Prestation

- Participation de tous les membres du groupe
- S'expriment clairement
- Bon rythme
- Volume - on les entend bien
- Contact visuel avec l'auditoire
- Langage corporel - se tiennent droit et manifestent de l'assurance

/ 12 Impression générale

- Instructive
- Intéressante
- Originale

Total:

/ 60 points

Canadian Traffic Safety Sites

Un répertoire de sites Internet canadiens traitant de la sécurité routière

The following links point to Canadian web sites that feature some aspect of traffic safety. Our Association would like to provide the most comprehensive list of such sites in Canada.

Consequently, if you know of a site that meets the criteria, and that we have not already listed, please fill out our on-line form and bring your selection to our attention.

Links are listed alphabetically; letter groups may be selected from the following:

Les hyperliens suivants vous permettent d'accéder à des sites Internet canadiens traitant de divers sujets liés à la sécurité routière. Notre association désirerait offrir la liste la plus complète de ce genre de sites au Canada. Par conséquent, si vous connaissez un site Internet qui rencontre ces critères et qui n'est pas inscrit, s.v.p. nous en aviser en complétant notre formulaire électronique.

Les hyperliens sont classés par ordre alphabétique. De plus, ils sont groupés et accessibles suivant la première lettre du nom du site Internet.

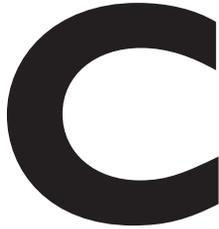
A B C D E F G H I J K L M N O P Q R S T U V W X Y Z

A

Abbotsford Police Department
Abegweit Driving School Limited
Action Sudbury
Addictions Foundation of Manitoba
Advanced Driving Concepts
Against Drunk Driving, British Columbia
Alberta Centre for Injury Control and Research
Alberta Infrastructure
Alberta Motor Association
Alberta Trucking Association
Alberta Safety Council
Alberta Snowmobile Safety Association
Alcohol Policy Network
AlertDriving.Com
L'Association du camionnage du Québec
Association of Canadian Distillers
Association of Canadian Ergonomists
Association of International Automobile
Manufacturers of Canada
Association québécoise du transport et des routes
Atlantic Provinces Trucking Association
Audi
auto123.com
Automobile Protection Association

B

Bacchus Canada
Belleville Police Service
Better Safe Than Sorry Child Safety Journal
Bicycle Newfoundland and Labrador
Bicycle Safety Tips
Bikers Down
Biokinetics and Associates Ltd.
BMW Canada
BMW Club of Canada Le Club BMW du Canada
British Columbia Automobile Association
British Columbia Injury Research and Prevention Unit
British Columbia Ministry of Transportation
and Highways
British Columbia Safety Council
British Columbia Trucking Association
Brock University, Sleep Research Lab
Brockville Police Service
Burnaby RCMP



- CAA-Québec
- Calgary Police Service
- Canada Safety Council
- Canadian Association of Chiefs of Police
- Canadian Association of Road Safety Professionals
- Canadian Association of Technical Accident Investigators and Reconstructionists
- Canadian Automobile Association
- Canadian Automotive Rescue Society
- Canadian Centre for Occupational Health and Safety
- Canadian Centre on Substance Abuse
- Canadian Coalition on Child Passenger Safety
- Coalition canadienne pour la sécurité des enfants à bord d'une automobile
- Canadian Council of Motor Transport Administrators
- Canadian Council of Snowmobile Organizations
- Canadian Driver
- Canadian Hospitals Injury Reporting and Prevention Program
- Canadian Motor Vehicle Arbitration Plan
- Canadian Vehicle Manufacturers' Association
- Canadian Motorcycle Association
- Canadians For Safe and Sober Driving/ADD
- Canadians for Responsible and Safe Highways
- Canadian Institute for Health Information
- Canadian Institute of Transportation Engineers
- Canadian Street Rod Association
- Canadian Traffic Education Centre
- Canadian Transportation Equipment Association
- Canadian Trucking Human Resources Council
- Canadian Youth Against Impaired Driving
- CANUTEC, Canadian Transport Emergency Centre
- CarClick.com
- Central Island Highway Patrol
- Centre for Transportation Engineering & Planning, University of Calgary
- Chariots.com
- Chatham-Kent Police Service
- CHIRPP Injury Reports
- Citizens for Safe Cycling
- Collision Analysis (Calgary) Ltd.
- Commercial Vehicle Safety Alliance
- Commission des transports du Québec
- Compendium de données sur la mobilité automobile/Automobile Mobility Data Compendium
- Coquitlam RCMP
- C R Tyner & Associates Ltd
- CSA International
- Cycling BC

D

Daewoo Auto Canada Inc
DaimlerChrysler Canada
Dalhousie University DalTech, Vehicle
Safety Research Team
Dangerous Goods, Transport Canada
Delta Police Department
Direction 2006
Discovery.ca Car Safety
Drinking and Driving, Worsley School
Driver Competency Assessment Protocols
Drivers.com
Driving School Association of Ontario
The Driving School Association
of the Americas
Durham Regional Police Service

E

École Polytechnique de Montréal, Équipe de Sécurité Routière	Elgie Bus Lines Limited
Earning Your Wheels	Elmer the Safety Elephant/Elmer l'Éléphant prudent
Edmonton Bicycle Commuters' Society	Environment Canada
Edmonton Police Service	Esquimalt Police and Fire Department
Éduc'alcool	Extreme Attitudes Against Drinking and Driving
Electric Vehicle Association of Canada	

F

La Fédération des clubs de motoneigistes
du Québec

Fifty-Five Alive/Mature Driving

Ford Motor Company of Canada Limited

Forensic Engineering Inc.

Fredericton Police Department

free2drive

G

General Motors of Canada

Graham Ryan Consulting Ltd.

Groupe de recherche
interdisciplinaire mobilité,
environnement, sécurité

Guelph Police Service

Le Guide de l'Auto

H

Haliburton County Snowmobile Association

Halton Regional Police Service

Hamilton Road Safety Group

Health Canada Child Injury Division

Health in Action

Heavy Duty Distributor Council

Highway Star Magazine

Honda Canada

Hovey Accident Investigation Services Ltd.

Human Factors North Inc.

I

I Promise Program
Infiniti Canada
L'Institut de la sécurité routière
Industry Canada, Automotive and
Transportation Branch
injuryfreezone
Intech Engineering Ltd.
International Road Dynamics Inc.
Insurance Bureau of Canada
Insurance Corporation of British Columbia
Insurance Information Centre of
Canada/Centre d'information en
assurances du Canada
iTRANS Consulting
ITS Canada

J

Jaguar Canada
Joint Program in Transportation,
University of Toronto

K

Kelowna Transportation Division
Kia Canada Inc.
KidSafe Connection
Kids Safety Awareness Society
Kim Richardson Transportation Specialists
Kingston Police

L

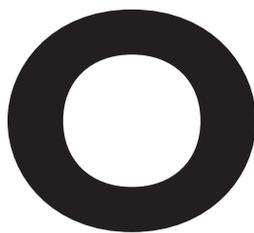
Land Rover
Langley RCMP
Lexus Canada
London Police Service
L-P Tardif & Associates

M

MacInnis Engineering Associates
Manitoba Cycling Association
Manitoba Highways and Transportation
Manitoba Public Insurance
Manitoba Safety Council
Manitoba Trucking Association
Mazda Canada
Mercedes-Benz Canada
La Monographie Scientifique du Groupe
de Travail Québécois sur les Troubles Associés
à l'Entorse Cervicale/
Scientific Monograph of the Quebec Task Force
on Whiplash-Associated Disorders
Mothers Against Drunk Driving
Motoring 2000

N

Nanaimo RCMP
National Research Centre, Centre for Surface
Transportation Technology
Nelson City Police
Nepean's Drinking and Driving Site
New Brunswick Department of Transportation
New Brunswick Federation of Snowmobile Clubs
Newfoundland and Labrador Works, Services
& Transportation
Newfoundland & Labrador Snowmobile Federation
Newfoundland Safety Council
New Westminster Police Service
Niagara Regional Police Service
Nissan Canada
Normie's S.T.O.P. Scrap Book
North Vancouver RCMP
Northwest Territories Transportation
Nova Scotia Registry of Motor Vehicles
Nova Scotia Safety Council
Nova Scotia Transportation & Public Works
Nunavut Community Government and
Transportation



Ontario Association of Chiefs of Police
Ontario Coalition for Better Cycling
Ontario Community Council on Impaired Driving
Ontario Cycling Association
Ontario Federation of Snowmobile Clubs
Ontario Good Roads Association
Ontario Public Health Association
Ontario Ministry of Health and Long-Term Care
Ontario Ministry of Transportation
Ontario Provincial Police
Ontario Traffic Conference
Ontario Trauma Registry
Ontario Trucking Association
Ontario Safety League
Ontario Students Against Impaired Driving
Operation Lifesaver/Opération Gareautrain
Operation Lookout
Opération Nez Rouge
Ottawa-Carleton Safety Council Motorcycle Courses
City of Ottawa Transportation
OttawaRiders.com

P

Pacific Infant/Child Restraint Advisory Committee
Pacific Traffic Education Centre
Peel Regional Police
Penticton RCMP
People Against Impaired Driving
PMG Technologies
Population & Community Health Unit
Porsche Cars North America Inc.
Port Alberni RCMP
Port Moody Police Department
Prince Edward Island Transportation
and Public Works
Prince George RCMP
Prince Rupert RCMP
Private Motor Truck Council of Canada
Project Earth Risk Identification Lifeline (PERIL)

Q

Québec Ministère des Transports
Queen's University, BLEVE Research

R

Race Against Impaired Driving Team
Racing Against Drugs
Rail Safety, Transport Canada/Sécurité ferroviaire,
Transports Canada
Railway Association of Canada/l'Association des chemins
de fer du Canada
R.E.A.L.² (Really Excited About Leadership and Life)
Conference on Traffic Safety
Rick Hansen Institute

Rid Roads of Impaired Drivers
Road Safety, Transport Canada/Sécurité routière,
Transports Canada
Road Safety Educators' Association
Road Watch
Royal Canadian Mounted Police/La Gendarmerie
royale du Canada
Ryerson Polytechnic University, Vehicle Safety
Research Centre

S

Saanich Police Department
Safe Grad Manitoba/Teens Against
Drinking and Driving Manitoba
Safe Kids Canada
Safe Start
Safety on Zones (SOZ)
Saskatchewan Government Insurance
Saskatchewan Highways and Transportation
Saskatchewan Institute on Prevention of Handicaps
Saskatchewan Cycling Association
Saskatchewan Safety Council
Saskatoon Police Service
Scott Bus Lines Limited
SECURE School Bus Safety Program
Smart Risk Foundation
Snap, Buckle, Drive
SNOMAN (Snowmobilers of Manitoba) Inc.
Snowmobile Trail Officer Patrol
Snowmobilers Association of Nova Scotia
Société de l'assurance automobile du Québec
South Island Highway Patrol
Standards Council of Canada
Standing Senate Committee on Transport
and Communications
Stratford Police Service
Street Legal, Edmonton Police Service
Street Legal, Saskatchewan
Students Against Drinking and Driving, Alberta
Students Against Drinking and Driving,
Father Mercredi High School, Fort McMurray
Students Against Drinking and Driving, Saskatchewan
Students Against Drinking and Driving,
St. Mary's High School, Vegreville, Alberta
Subaru Canada Online
Sudbury Regional Police Service
Sumas Highway Patrol
Sunnybrook Health Science Centre Trauma Program
Sûreté du Québec
Suzuki Canada Inc.
Swift Current Regional Highway Patrol

T

Target Risk
Today's Trucking
Toronto Against Impaired Driving
Toronto Police Traffic Services
Toyota Canada
Traffic Injury Research Foundation
Traffic Safety in Alberta
Traffic Safety Information Village
Transport Canada/Transports Canada
Transportation Association of Canada
Transportation Development Centre
Transportation Health & Safety Association of Ontario
TRIMAP Communications Inc.
Truck News

U

UMA Group Ltd.
Université de Montréal, Centre de recherche sur les transports
University of Manitoba Transport Information Group
University of New Brunswick, Transportation Group
University of Saskatchewan, Transportation Centre
University of Western Ontario, Multi-Disciplinary
Accident Research Team

V

Vancouver Island Safety Council
Vancouver Police Department Traffic Services Squad
Vehicle Information Centre of Canada
Velo New Brunswick Cycling Information
Vélo Québec
Victoria Transport Policy Institute
Volkswagen
Volvo Canada

W

Waterloo Regional Police Service
WAY TO GO! School Program
West Vancouver Police
Wheel Monitor Inc.
Winnipeg Police Service
World of Wheels

X

Missing linx !

Y

Young Drivers
Yukon Community & Transportation Services



More missing linkz !

While we try to ensure that the links to Canadian traffic safety sites are current, the Internet is very dynamic and site addresses may change between our verification checks. Please notify our Web Master of any broken links.

Même si nous nous efforçons de tenir à jour les hyperliens qui permettent d'accéder aux sites Internet canadiens de sécurité routière, Internet évolue très rapidement et les adresses des sites peuvent changer entre nos vérifications périodiques. Le cas échéant, s.v.p. aviser notre Maître du site de tout problème rencontré avec les hyperliens.

The Canadian Association of Road Safety Professionals
L'Association canadienne des professionnels de la sécurité routière

<http://www.cyberus.ca/~carsp/acpser.htm>

ACTIVITÉ 2 Décisions intelligentes

Résultats d'apprentissage obligatoires

RAS relatifs à la sécurité :

C.3.S1.A.5a Cerner des dangers inhérents à des formes déterminées d'activités physiques pratiquées hors du milieu habituel (p. ex. ski alpin, activités sur la glace ou sur la route).

H.3.S1.A.1 Appliquer des règles assurant la participation sécuritaire et responsable de tous, notamment lorsqu'il s'agit d'utiliser du matériel, dans la pratique de formes déterminées d'activité physique et dans des contextes déterminés (p. ex. activités dirigées par les participants eux-mêmes, effort collectif).

RAS complémentaires :

C.4.S1.A.3 Décrire les facteurs (p. ex. famille, valeurs, connaissances dans le domaine de la santé, influence des pairs, médias, coûts) qui influent sur ses décisions et celles des autres dans le domaine de la santé ou du développement de carrière.

C.4.S1.B.1a Montrer comment nouer des relations harmonieuses (p. ex. témoigner du respect, se montrer bienveillant, offrir son aide et ses encouragements, faire preuve de compréhension) avec son entourage (p. ex. parents, frères et sœurs, bons amis, collègues de travail, membres de la collectivité).

C.4.S1.B.4 Donner des exemples de situations qui peuvent être dangereuses (p. ex. mauvais traitements infligés par des actes ou des paroles, drogues, pression des pairs) et de stratégies efficaces pour les éviter ou pour exprimer son refus.

Résultats d'apprentissage de l'activité

L'élève sera en mesure de :

- reconnaître les dangers que doivent prévoir les passagers et le conducteur d'un véhicule automobile;
- décrire les décisions intelligentes chez les conducteurs qui font preuve de prudence au volant dans divers scénarios;
- décrire les facteurs qui influent sur la conduite d'un véhicule automobile;
- donner des exemples de conduite dangereuse liée à la pression des pairs, et décrire des stratégies efficaces d'évitement et de refus.

Stratégies d'enseignement suggérées

NOTE: Les élèves doivent avoir été initiés aux techniques d'affirmation de soi.

- Présenter les feuilles de travail A et B, *Scénarios routiers*, transposées sur acétate.
- Lire chacun des scénarios routiers, ainsi que les trois réponses présentées au rétroprojecteur.

Méthode :

- 1) Choisir trois endroits de la pièce et les numéroter : 1, 2 et 3.
- 2) Lire les scénarios.
- 3) Après la lecture de chacun, demander aux élèves de se rendre à l'endroit (1, 2 ou 3) qui correspond à leur réaction à la situation du scénario.
- 4) À chacun de ces endroits va se retrouver un groupe d'élèves qui échangent sur les raisons de leur choix.
- 5) Chaque groupe présente ensuite les raisons pour lesquelles ses membres ont choisi cette solution.

- Demander aux élèves s'ils savent comment on appelle les trois types de comportement dont il a été question.
Réponse :
 - 1) agressif – se comporter de telle sorte que les choses se passent comme on le veut sans tenir compte des sentiments d'autrui ou de ce qui pourrait leur arriver de fâcheux.
 - 2) affirmatif – s'affirmer, être honnête, se respecter et respecter l'opinion d'autrui.
 - 3) passif – laisser les autres prendre les décisions à sa place et ne pas exprimer son opinion ou ses sentiments.
- Demander aux élèves d'énumérer les facteurs qui influent sur la prise de décisions au volant.
Réponses possibles :
 - a) amis;
 - b) attitude envers soi-même (p. ex. confiance en soi, indépendance);
 - c) émotions;
 - d) modèles d'identification;
 - e) aptitudes, expérience;
 - g) convictions et valeurs familiales;
 - h) médias et publicité.
- Présenter les feuilles de travail C, *12 façons de dire non à l'alcool au volant*, transposées sur acétate, et discuter des stratégies efficaces en vue d'éviter une situation dangereuse au volant ou de refuser d'y prendre part.
- Demander à un groupe d'élèves de se porter volontaire pour le rôle du conducteur affirmatif dans les deux scénarios routiers (feuilles de travail A/B).
- Expliquer aux élèves qu'ils devront composer des scénarios routiers faisant ressortir un comportement au volant.
- Demander aux élèves de se rassembler en petits groupes.
- Demander à chaque groupe d'imaginer un scénario sur l'un des sujets suivants :
 - 1) vitesse,
 - 2) talonnage,
 - 3) ceinture de sécurité,
 - 4) distractions (radio, téléphone cellulaire, usage du tabac, nourriture),
 - 5) alcool au volant,
 - 6) attitudes négatives au volant (p. ex. ne cède pas le passage aux piétons, manque de courtoisie, se fâche ou se frustre facilement).

NOTE : Le scénario routier doit traiter de la pression des pairs exercée sur le conducteur.

- Écrire les questions suivantes au tableau ou sur une grande feuille.
Pour chaque scénario imaginé, les groupes doivent répondre aux questions suivantes :
 - 1) Quels dangers menacent le conducteur?
 - 2) Quels facteurs influent sur la décision du conducteur?
 - 3) Énumérez tous les choix qui s'offrent au conducteur, et leurs répercussions possibles.
 - 4) Si vous étiez ce conducteur, que feriez-vous, que diriez-vous?
- Demander aux groupes d'échanger les scénarios entre eux.

CONSEIL : Suggérer aux élèves de consulter leur feuille de travail C, *12 façons de dire non à l'alcool au volant*, quand viendra le moment de résoudre le scénario routier imaginé.

- Demander à chaque groupe de jouer le scénario qu'il a reçu.
- Discuter en classe de toutes les questions soulevées par ces scénarios.
- Autre activité possible : Demander aux élèves de rédiger un texte créatif (poème, histoire courte) sur les choix du conducteur et du passager, et leurs répercussions.

Stratégies d'évaluation suggérées

- Demander à l'élève d'énumérer les dangers que doivent prévoir les passagers et le conducteur d'un véhicule automobile.
 - Au moyen de la *Liste de contrôle*, évaluer l'aptitude de l'élève à reconnaître les dangers que doivent prévoir les passagers et le conducteur d'un véhicule automobile. (Voir *Outil d'évaluation* à la fin de cette section.)
 - Observer la réaction de l'élève pendant les discussions en groupe.
 - Au moyen de la *Liste de contrôle*, vérifier si l'élève prend des décisions intelligentes et fait preuve de prudence au volant dans les divers scénarios. (Voir *Outil d'évaluation* à la fin de cette section.)
 - Demander à l'élève de décrire des attitudes affirmatives à adopter devant la pression des pairs dans divers scénarios routiers.
 - Au moyen de la *Liste de contrôle*, évaluer les connaissances de l'élève sur les stratégies à adopter afin d'éviter ou de refuser (comportements affirmatifs) la pression des pairs. (Voir *Outil d'évaluation* à la fin de cette section.)
 - Demander à l'élève de s'autoévaluer. Cette autoévaluation consiste à composer lui-même un court scénario sur le sujet et à en faire la prestation.
-

Liens avec d'autres matières

- Éducation physique et Éducation à la santé (gestion personnelle et relations humaines)
 - Français (satisfaire un besoin d'information, particulièrement dans les domaines de la sécurité, de la gestion personnelle et des relations humaines; réagir à l'information nouvelle en établissant des liens entre celle-ci et ses connaissances antérieures; préparer ses présentations et ses interventions en fonction d'un souci de clarté et de correction de la langue; se situer face aux réalités linguistiques et culturelles de son milieu et d'ailleurs)
 - Sciences sociales (sens civique)
 - Droit
-

Occasions de participation de la famille ou de la communauté

- Inviter les élèves à discuter avec leurs amis et leurs frères et sœurs de la façon de réagir aux dangers de la route et à la pression des pairs exercée sur le conducteur.
- Inviter les conseils de classes à aborder le sujet des dangers de la conduite automobile dans la programmation de leurs activités.
- Inviter les élèves à conclure un contrat avec leurs parents, leurs frères et sœurs plus âgés, et leurs amis en vue de mettre en application des stratégies de prévention, dont celle de bannir l'alcool au volant.

- A. Vous rentrez chez vous après une petite fête chez des amis. Un camion vous dépasse et se rabat devant vous rapidement sans signaler, vous obligeant à freiner très brusquement. Vos amis commencent à lancer des jurons et à faire des commentaires sur la façon de conduire du chauffeur de camion.

Quelle serait votre réaction?

- 1) Faire un geste insultant à l'intention du chauffeur de camion et le talonner sur une certaine distance.
- 2) klaxonner et ralentir afin de laisser une distance raisonnable entre votre voiture et ce camion.
- 3) Avoir bien des choses à l'esprit, mais ne rien dire et ne rien faire.

B. Vous vous rendez à une partie de hockey et vous approchez d'un carrefour sans signalisation. Une autre voiture s'approche également du carrefour à votre droite. Vous reconnaissez le conducteur et ses passagers. Ce sont des joueurs de l'équipe adverse qui se rendent aussi à la partie de hockey. Vos amis vous suggèrent d'atteindre ce carrefour au plus vite afin d'arriver avant ces jeunes à l'aréna.

Que feriez-vous?

- 1) Appuyer à fond sur le champignon afin d'atteindre le carrefour en premier, car ce qui compte, c'est de gagner.
- 2) Dire à vos amis que vous préférez ralentir à l'approche du carrefour et garder la victoire pour la partie.
- 3) Écouter vos amis même si, dans le fond, vous ne le voulez pas vraiment, et accélérer pour quitter le carrefour et arriver à l'aréna les premiers.

12 façons de dire non à l'alcool au volant

- Dites simplement « Non » ou « Pas question » d'une voix convaincue (affirmative). Répétez-le plusieurs fois au besoin. Vous ne devez d'explication à personne.
- Dites « non », exprimez votre position et tenez-y, p. ex. J'ai pris une décision et j'ai droit à mon opinion.
- Exprimez-vous à la première personne (Je...). Dites « Non », exprimez vos sentiments et donnez vos raisons, p. ex. Je n'irai pas parce que j'ai peur d'avoir un accident si tu conduis après avoir bu.
- Dites « Non » et donnez d'autres raisons pour lesquelles l'autre personne devrait en faire autant, p. ex. Tu sais que tes parents ne veulent pas que tu conduises quand tu as bu.
- Vous vous sentirez plus sûr si vous n'êtes pas seul. Trouvez un ami et soutenez-vous l'un l'autre à résister à la pression des pairs, p. ex. Non, Pat et moi on s'est mis d'accord pour ne pas aller avec toi si tu bois.
- Servez-vous des autres comme excuse, p. ex. Ma mère le devine toujours quand j'ai bu... J'ai promis à ma copine que je ne ferais pas de grande vitesse.

Adapté de l'Insurance Corporation of British Columbia –
The Road Sense package. Grade 10-CAPP

12 façons de dire non à l'alcool au volant

Activité 2 – Feuille de travail C
Acétate 2

- Inversez les rôles, p. ex. Pourquoi mets-tu de la pression sur moi?
- Exprimez votre accord avec la personne qui vous lance des injures, p. ex. Oui, je suis une poule mouillée, mais je suis en vie!
- Calmez tout le monde en faisant de l'humour, p. ex. Non merci. Je deviens un vrai maniaque au volant quand j'ai bu.
- Suggérez un meilleur usage du temps et de l'argent, p. ex. Au lieu d'aller boire à cette petite fête, on pourrait aller voir ce film qui vient de sortir.
- Ayez recours à l'évitement. Remettez la décision à plus tard, p. ex. Pas maintenant, peut-être plus tard.
- Détectez et corrigez les faux arguments, p. ex. Ce n'est pas vrai. Conduire après avoir consommé quelques bières, c'est dangereux.

Adapté de l'Insurance Corporation of British Columbia –
The Road Sense package. Grade 10-CAPP

12 façons de dire non à l'alcool au volant

Activité 2 – Feuille de travail C
Exemplaire de l'élève

Nom: _____

- Dites simplement « Non » ou « Pas question » d'une voix convaincue (affirmative). Répétez-le plusieurs fois au besoin. Vous ne devez d'explication à personne.
- Dites « non », exprimez votre position et tenez-y, p. ex. J'ai pris une décision et j'ai droit à mon opinion.
- Exprimez-vous à la première personne (Je...). Dites « Non. », exprimez vos sentiments et donnez vos raisons, p. ex. Je n'irai pas parce que j'ai peur d'avoir un accident si tu conduis après avoir bu.
- Dites « Non » et donnez d'autres raisons pour lesquelles l'autre personne devrait en faire autant, p. ex. Tu sais que tes parents ne veulent pas que tu conduises quand tu as bu.
- Vous vous sentirez plus sûr si vous n'êtes pas seul. Trouvez un ami et soutenez-vous l'un l'autre à résister à la pression des pairs, p. ex. Non, Pat et moi on s'est mis d'accord pour ne pas aller avec toi si tu bois.
- Servez-vous des autres comme excuse, p. ex. Ma mère le devine toujours quand j'ai bu... J'ai promis à ma copine que je ne ferais pas de grande vitesse.
- Inversez les rôles, p. ex. Pourquoi mets-tu de la pression sur moi?
- Exprimez votre accord avec la personne qui vous lance des injures, p. ex. Oui, je suis une poule mouillée, mais je suis en vie!
- Calmez tout le monde en faisant de l'humour, p. ex. Non merci. Je deviens un vrai maniaque au volant quand j'ai bu.
- Suggérez un meilleur usage du temps et de l'argent, p. ex. Au lieu d'aller boire à cette petite fête, on pourrait aller voir ce film qui vient de sortir.
- Ayez recours à l'évitement. Remettez la décision à plus tard, p. ex. Pas maintenant, peut-être plus tard.
- Détectez et corrigez les faux arguments, p. ex. Ce n'est pas vrai. Conduire après avoir consommé quelques bières, c'est dangereux.

Adapté de l'Insurance Corporation of British Columbia –
The Road Sense package. Grade 10-CAPP

ACTIVITY 3 Accidents de la route dus à des facteurs humains

Résultats d'apprentissage obligatoires

RAS relatif à la sécurité :

C.3.S1.A.5a Cerner des dangers inhérents à des formes déterminées d'activités physiques pratiquées hors du milieu habituel (p. ex., ski alpin, activités sur la glace ou sur la route).

RAS complémentaire :

C.4.S1.A.3 Décrire les facteurs (p. ex. famille, valeurs, connaissances dans le domaine de la santé, influence des pairs, médias, tendances sociales, prérequis, coûts) qui influent sur ses décisions et celles des autres dans le domaine de la santé ou du développement de carrière.

Résultats d'apprentissage de l'activité

L'élève sera en mesure de :

- reconnaître les dangers au volant dus à des facteurs humains;
- étudier les statistiques relatives aux accidents de la route au Manitoba en vue de déterminer la responsabilité du conducteur dans les accidents dus à des facteurs humains.

Stratégies d'enseignement suggérées

NOTE :

- 1) L'enseignant peut photocopier les feuilles de travail recto verso.
 - 2) Les élèves doivent être en mesure de comprendre le raisonnement mathématique, la statistique, les relations linéaires et les probabilités.
 - 3) Les élèves peuvent se servir d'une calculatrice ou d'un ordinateur.
 - 4) Prévoir 140 minutes pour cette activité.
 - 5) L'enseignant rappellera aux élèves les composantes d'un tableau, et comment l'interpréter.
- Expliquer aux élèves qu'ils étudieront les facteurs humains qui constituent un danger au volant et qui sont à l'origine d'accidents de la route.
 - Présenter la feuille de travail A, *L'alcool au volant*, transposée sur acétate.

NOTE : Cacher les réponses du côté droit de l'acétate.

- Demander aux élèves de trouver la bonne réponse à chaque question et d'en discuter en classe.

NOTE : Explication de la réponse à la question n° 2 : L'alcool se retrouve dans le sang 20 minutes après la consommation, et se dirige vers toutes les cellules de l'organisme. Vous devez attendre que cet alcool ait complètement été décomposé par le foie, ce qui se produit au rythme d'une consommation à l'heure. Toutefois, chez les personnes de faible poids, plus jeunes ou plus âgées, ce processus se déroule beaucoup plus lentement. Des activités comme prendre une douche ou boire du café donnent l'impression de rendre alerte mais, en fait, ne diminuent pas le taux d'alcool sanguin. Le fait de manger ralentit au contraire l'absorption d'alcool dans le sang et allonge la période d'intoxication.

- Présenter la feuille de travail B1, *Données sur les accidents mortels*, transposée sur acétate.

- Examiner en classe comment interpréter un tableau.
Suggestion de questions : À quoi sert ce tableau? Quels sont les titres de chaque colonne? Quels sont les titres de chaque rangée? Où les lignes se croisent-elles? Qu'est-ce que cela vous dit? Comment pouvez-vous tirer des conclusions à partir de ces renseignements?
 - Répondre en classe à la première question figurant sur la feuille de travail B1.
 - Demander aux élèves de répondre individuellement à la question n° 2 sur la mesure du taux de responsabilité.
 - Commenter ensuite les réponses des élèves à la question n° 2.
NOTE :
Dire pourquoi ces résultats appuient le principe du Programme de permis de conduire par étapes.
 - Demander aux élèves de répondre aux autres questions sur la feuille de travail, individuellement ou deux à deux.
 - Corriger les réponses et les commenter en classe à l'aide de la feuille de travail B2, *Données sur les accidents mortels – Corrigé.*
 - Présenter la feuille de travail C1, *Taux d'accidents mortels dus à des facteurs humains.*
 - Demander aux élèves de remplir la deuxième feuille de travail C1 individuellement ou deux à deux.
 - Corriger ensuite les réponses et les commenter en classe à l'aide de la feuille de travail C2, *Taux d'accidents mortels dus à des facteurs humains – Corrigé.*
-

Stratégies d'évaluation suggérées

- Demander à l'élève d'énumérer les facteurs humains qui représentent un danger au volant.
 - À l'aide de la *Liste de contrôle*, évaluer les connaissances de l'élève sur les facteurs humains qui représentent un danger au volant. (Voir *Outil d'évaluation* à la fin de cette section.)
 - Corriger la feuille de travail B1 en classe à l'aide de la feuille de travail B2, *Données sur les accidents mortels dus à des facteurs humains – Corrigé.*
 - Corriger la feuille de travail C1 en classe au moyen de la feuille de travail C2, *Taux d'accidents mortels dus à des facteurs humains. – Corrigé.*
 - À l'aide de la *Liste de contrôle*, évaluer la connaissance de l'élève et son interprétation des statistiques manitobaines révélant la responsabilité du conducteur dans les accidents de la route dus à des facteurs humains. (Voir *Outil d'évaluation* à la fin de cette section.)
 - Demander à l'élève de faire une affiche illustrée d'un graphique sur la relation qui existe entre les facteurs humains et le nombre d'accidents de la route, au moyen des données dont il dispose dans ces feuilles de travail.
-

Liens avec d'autres matières

- Mathématiques (raisonnement mathématique; statistique; relations linéaires; probabilités)
 - Français (satisfaire un besoin d'information, particulièrement dans les domaines de la sécurité, de la gestion personnelle et des relations humaines; planifier et gérer ses interventions et ses projets en situations interactives, p. ex. dans les domaines de la motricité et de la sécurité; réagir à l'information nouvelle en établissant des liens entre celle-ci et ses connaissances antérieures; préparer ses présentations et ses interventions en fonction d'un souci de clarté et de correction de la langue; se situer face aux réalités linguistiques et culturelles de son milieu et d'ailleurs)
-

Occasions de faire participer la famille ou la collectivité

- Inviter les élèves à faire part de ce qu'ils ont appris à leurs amis et aux membres de leur famille.
- Afficher les projets illustrant la relation qui existe entre les facteurs humains et les accidents de la route, dans les corridors de l'école, au magasin de leur localité, au bureau du conseil de bande ou au bureau régional de la GRC.

L'alcool au volant

Activité 3 – Feuille de travail A

Nom: _____

Directives : Réponds aux questions suivantes. (Il peut y avoir plus d'une bonne réponse par question.)

Questions	Réponses
<p>1. Quels sont les signes visuels et auditifs indiquant qu'une personne a consommé de l'alcool?</p> <ul style="list-style-type: none">a) trouble d'élocutionb) perte d'équilibre et de coordinationc) temps de réaction prolongéd) a et ce) b et c	a, b, c
<p>2. Une personne a consommé 6 bières à l'occasion d'une petite fête, dont la dernière il y a une demi-heure. La façon la plus rapide pour elle d'être en mesure de conduire est de :</p> <ul style="list-style-type: none">a) prendre une douche froide;b) boire du café;c) manger une portion de pâtes.d) Toutes ces réponses.e) Aucune de ces réponses.	e *Voir la note explicative à la page S1-39
<p>3. Laquelle des consommations suivantes est à l'origine d'un taux d'alcoolémie élevé?</p> <ul style="list-style-type: none">a) 45 ml (1 once) de boisson forteb) 145 ml (5 onces) de vinc) 354 ml (12 onces) de bière	a, b, c
<p>4. Quel pourcentage des conducteurs ayant consommé de l'alcool au volant sont des hommes?</p> <ul style="list-style-type: none">a) 25 %b) 55 %c) 85 %	c
<p>5. Quel pourcentage de toutes les blessures consécutives à un accident de voiture automobile au Manitoba sont reliées à la consommation d'alcool?</p> <ul style="list-style-type: none">a) 15 %b) 25 %c) 35 %	b

Adapté de l'Insurance Corporation of British Columbia – The Road Sense package. Grade 10-CAPP

Directives : Répondez aux questions.

Nom: _____

Responsabilité du conducteur dans les accidents mortels dus à des facteurs humains, par groupes d'âge (1999)

Facteur humain	Groupe d'âge										Total
	<16	16-19	20-24	25-34	35-44	45-54	55-64	65-74	75>	Inconnu	
Apparemment état normal	1	11	14	18	25	15	17	8	8	0	117
Perte de conscience	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Fatigue extrême/Somnolence	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0	1
Trouble de la vision	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Trouble de l'audition	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Affection médicale	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Déficience physique	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Déficience mentale	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Confusion	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Maladie subite	0	0	0	0	0	0	0	1	0	0	1
Facultés affaiblies (alcool)	0	4	2	5	1	1	0	0	0	0	13
Facultés affaiblies (drogue)	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Consommation d'alcool/ Possibilité de consommation d'alcool ¹	0	2	1	2	2	2	0	0	0	0	9
Distraction/Manque d'attention	0	0	0	3	0	1	3	2	1	0	10
Nombre excessif d'heures au volant	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Total	1	18	17	28	28	19	20	11	9	0	151
Accidents avec responsabilité par 10 000 conducteurs actifs avec permis	-.	1,6	0,5	0,8	0,2	0,3	0,4	0,5	0,3	0	0,5

1. Ces données sous-estiment la réalité et ne représentent que les accidents où l'effet de l'alcool était apparent.

Source : Transports et Services gouvernementaux Manitoba. *Statistiques sur les accidents de la routes en 1999*, page 85.

QUESTIONS :

Prenez connaissance des deux dernières rangées du tableau.

1. Examinez les chiffres dans la rangée « Total ».

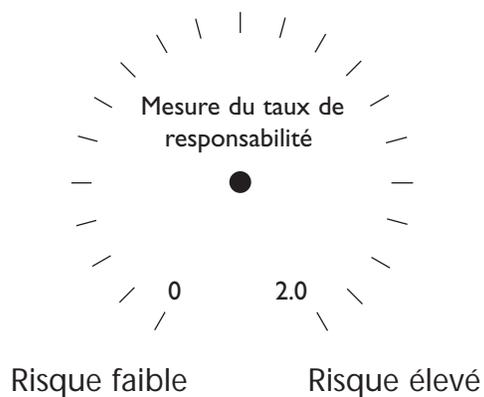
a. Que signifient ces chiffres?

Nom: _____

- b. Quels groupes d'âge accusent le plus grand nombre d'accidents?

 - c. Comment le total correspondant au groupe des 16 à 19 ans se compare-t-il au total des autres groupes d'âge?

 - d. D'une certaine façon, il est injuste de comparer le nombre de la rangée « Total » d'un groupe d'âge comme celui de 16 à 19 ans, à celui d'un autre groupe d'âge comme celui de 25 à 34 ans, ne serait-ce qu'en raison des différences d'écart. Expliquez pourquoi et dites comment on pourrait éliminer cette difficulté.
2. Portez attention aux chiffres de la rangée intitulée « Accidents avec responsabilité par 10 000 conducteurs actifs avec permis ».
- a. Instrument de mesure du taux de responsabilité :



Localisez 0,5, 1,0 et 1,5 sur l'instrument de mesure.

Retrouvez sur l'instrument de mesure les chiffres de la rangée intitulée « Accidents avec responsabilité par 10 000 conducteurs actifs avec permis » correspondant aux groupes d'âge suivants :

- a) 16 à 19 ans
- b) 20 à 24 ans
- c) 25 à 34 ans
- d) 35 à 44 ans
- e) plus de 75 ans

Nom : _____

Faites ce qui suit pour chacun des groupes d'âge :

- i) Servez-vous d'un trombone en guise « d'aiguille » de l'instrument de mesure. Redressez une extrémité du trombone avec laquelle vous devez percer la feuille, au centre de l'instrument, là où se trouve le point noir. Posez « l'aiguille » à plat sur la feuille.
- ii) Vous pouvez maintenant faire tourner « l'aiguille » sur la feuille du bout des doigts.
- iii) Arrêtez la pointe de l'aiguille à la valeur correspondant à un groupe d'âge donné.
- iv) Inscrivez une marque et le groupe d'âge en question là où se trouve la pointe de l'aiguille.

Énoncez en une phrase le lien qui existe entre la valeur numérique du taux de responsabilité et le degré de risque.

b. Quelle est la signification mathématique de ces valeurs?

c. Le tableau ne dit pas combien il y a de conducteurs dans chaque groupe d'âge. Par contre, les élèves auraient besoin de ce nombre pour calculer le taux de responsabilité pour 10 000 conducteurs. Ils pourraient alors diviser le nombre de conducteurs responsables d'un accident mortel par le nombre total de conducteurs, puis multiplier le résultat par 10 000, afin d'obtenir le taux pour 10 000 conducteurs.

Pouvons-nous calculer le nombre de conducteurs à partir des données du tableau? Pas vraiment. Nous connaissons le nombre de conducteurs impliqués dans un accident mortel de la route, mais pas le nombre de ceux qui étaient responsables de l'accident. Imaginons que TOUS les conducteurs comptés dans la rangée « Total » soient effectivement responsables de l'accident, et calculons le nombre de conducteurs pour chaque groupe d'âge à partir de ce chiffre. Le dernier groupe sert d'exemple ci-dessous :

Groupe des 75 ans et plus:

$$\text{taux} = \frac{\text{total}}{\text{nombre de conducteurs}} \quad 0.3 = \frac{9}{c}$$

(Comment trouver c ? Commençons par un problème plus facile : pour trouver « c » dans $6 = 24/c$, nous diviserions $24/6$.)

$$9/0,3 = c \quad c = 30.$$

$$30 \times 10\,000 = 300\,000$$

Nom : _____

Cette catégorie compte 9 accidents de la route en tout, et 30 groupes de 10 000 conducteurs (ou 300 000 conducteurs).

16 à 19 ans :

20 à 24 ans :

25 à 34 ans :

35 à 44 ans :

- d. Bien que le nombre total d'accidents mortels de la route de la catégorie des conducteurs de 45 à 54 ans soit inférieur à celui des conducteurs de 35 à 44 ans, le taux pour 10 000 conducteurs de cette première catégorie est plus élevé. Comment est-ce possible? Trouvez une explication à partir de la réponse obtenue à la question 2b.
- e. À l'évidence, une plus grande proportion de jeunes conducteurs ont été impliqués dans un accident mortel de la route. Pourquoi donc? Trouvez deux raisons.
- f. À quel moment les statistiques suggèrent-elles que les conducteurs ne sont plus « jeunes »? Autrement dit, à quel âge les conducteurs devraient-ils cesser de payer plus cher leurs assurances, compte tenu des probabilités d'être impliqués dans un accident mortel en raison de leur appartenance à un certain groupe d'âge?

Données sur les accidents mortels – Corrigé

Activité 3 –
Feuille de travail B2

Directives : Répondez aux questions.

Nom: _____

Responsabilité du conducteur dans les accidents mortels dus à des facteurs humains, par groupes d'âge (1999)

Facteur humain	Groupe d'âge										Total
	<16	16-19	20-24	25-34	35-44	45-54	55-64	65-74	75>	Inconnu	
Apparemment état normal	1	11	14	18	25	15	17	8	8	0	117
Perte de conscience	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Fatigue extrême/Somnolence	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0	1
Trouble de la vision	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Trouble de l'audition	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Affection médicale	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Déficience physique	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Déficience mentale	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Confusion	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Maladie subite	0	0	0	0	0	0	0	1	0	0	1
Facultés affaiblies (alcool)	0	4	2	5	1	1	0	0	0	0	13
Facultés affaiblies (drogue)	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Consommation d'alcool/ Possibilité de consommation d'alcool ¹	0	2	1	2	2	2	0	0	0	0	9
Distraction/Manque d'attention	0	0	0	3	0	1	3	2	1	0	10
Nombre excessif d'heures au volant	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Total	1	18	17	28	28	19	20	11	9	0	151
Accidents avec responsabilité par 10 000 conducteurs actifs avec permis	-.-	1,6	0,5	0,8	0,2	0,3	0,4	0,5	0,3	0	0,5

1. Ces données sous-estiment la réalité et ne représentent que les accidents où l'effet de l'alcool était apparent.
Source : Transports et Services gouvernementaux Manitoba. *Statistiques sur les accidents de la route en 1999*, page 85.

QUESTIONS:

Prenez connaissance des deux dernières rangées du tableau.

1. Examinez les chiffres dans la rangée «Total ».
 - a. Que signifient ces chiffres?

Ils correspondent au nombre de conducteurs, dans chaque groupe d'âge, impliqués dans un accident mortel de la route.

Nom : _____

b. Quels groupes d'âge accusent le plus grand nombre d'accidents?

Le groupe des 25 à 34 ans et le groupe des 35 à 44 ans.

c. Comment le total correspondant au groupe des 16 à 19 ans se compare-t-il au total des autres groupes d'âge?

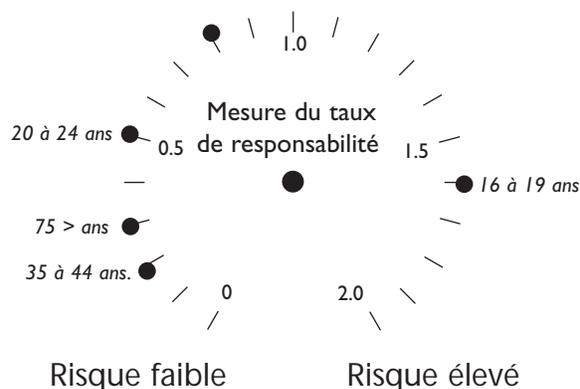
Ce nombre est inférieur à celui de certains groupes d'âge, à peu près comparable à d'autres, et supérieur à celui des groupes des personnes plus âgées.

d. D'une certaine façon, il est injuste de comparer le nombre de la rangée « Total » d'un groupe d'âge comme celui de 16 à 19 ans, à celui d'un autre groupe d'âge comme celui de 25 à 34 ans, ne serait-ce qu'en raison des différences d'écart. Expliquez pourquoi et dites comment on pourrait éliminer cette difficulté.

Seulement quatre années séparent les jeunes de 16 ans de ceux de 19 ans. Dans la catégorie suivante, cette différence est de cinq ans, et d'au moins 10 ans dans toutes les autres catégories. Cette situation signifie que les 18 décès correspondant au groupe d'âge 16 à 19 ans représentent en fait plus de décès par année d'âge que dans toutes les autres catégories. La personne ayant conçu le tableau aurait dû diviser les catégories également : par groupes de cinq ans de différence (nécessitant plus de colonnes) ou par groupes de 10 ans de différence (sans distinguer les conducteurs adolescents de ceux de 20 à 24 ans, mais cette distinction suscite justement l'intérêt).

2. Portez attention aux chiffres de la rangée intitulée « Accidents avec responsabilité par 10 000 conducteurs actifs avec permis ».

a. Instrument de mesure du taux de responsabilité :



Nom : _____

Localisez 0,5, 1,0 et 1,5 sur l'instrument de mesure.

Retrouvez sur l'instrument de mesure les chiffres de la rangée intitulée « Accidents avec responsabilité par 10 000 conducteurs actifs avec permis » correspondant aux groupes d'âge suivants :

- a) 16 à 19 ans b) 20 à 24 ans c) 25 à 34 ans
- d) 35 à 44 ans e) plus de 75 ans

Faites ce qui suit pour chacun des groupes d'âge :

- i) Servez-vous d'un trombone en guise « d'aiguille » de l'instrument de mesure. Redressez une extrémité du trombone avec laquelle vous devez percer la feuille, au centre de l'instrument, là où se trouve le point noir. Posez « l'aiguille » à plat sur la feuille.
- ii) Vous pouvez maintenant faire tourner « l'aiguille » sur la feuille du bout des doigts.
- iii) Arrêtez la pointe de l'aiguille à la valeur correspondant à un groupe d'âge donné.
- iv) Inscrivez une marque et le groupe d'âge en question là où se trouve la pointe de l'aiguille.

Énoncez en une phrase le lien qui existe entre la valeur numérique du taux de responsabilité et le degré de risque.

Plus le chiffre correspondant au taux de responsabilité est bas, plus le risque d'accident est faible. Plus le chiffre correspondant au taux de responsabilité est élevé, plus le risque d'accident est élevé.

b. Quelle est la signification mathématique de ces valeurs?

Il s'agit du nombre de conducteurs responsables d'un accident mortel sur 10 000 conducteurs. Ce qui signifie que 1,6 des très jeunes conducteurs sur 10 000 ont été responsables d'un accident mortel de la route. Ce n'est pas beaucoup d'une certaine façon : cela signifie que 9 998,4 conducteurs de ce groupe d'âge n'ont pas causé d'accidents mortels. Mais c'est beaucoup d'un autre point de vue : ce résultat est le double de tout autre groupe d'âge.

c. Le tableau ne dit pas combien il y a de conducteurs dans chaque groupe d'âge. Par contre, les élèves auraient besoin de ce nombre pour calculer le taux de responsabilité pour 10 000 détenteurs d'un permis. Ils pourraient alors diviser le nombre de conducteurs responsables d'un accident mortel par le nombre total de conducteurs, puis multiplier le résultat par 10 000, afin d'obtenir le taux pour 10 000 conducteurs.

Pouvons-nous calculer le nombre de conducteurs à partir des données du tableau? Pas vraiment. Nous connaissons le nombre de conducteurs impliqués dans un accident mortel de la route, mais pas le nombre de ceux

Nom: _____

qui étaient responsables de l'accident. Imaginons que TOUS les conducteurs comptés dans la rangée « Total » soient effectivement responsables de l'accident, et calculons le nombre de conducteurs pour chaque groupe d'âge à partir de ce chiffre. Le dernier groupe sert d'exemple ci-dessous :

Groupe des 75 ans et plus :

$$\frac{\text{taux} = \text{total}}{\text{nombre de conducteurs}} = 0,3 = \frac{9}{c}$$

(Comment trouver c? Commençons par un problème plus facile : pour trouver « c » dans $6 = 24 / c$, nous diviserions $24 / 6$.)

$$9 / 0,3 = c \quad c = 30.$$

$$30 \times 10\,000 = 300\,000$$

Cette catégorie compte 9 accidents de la route en tout, et 30 groupes de 10 000 conducteurs (ou 300 000 conducteurs).

16 à 19 ans :

$$18 / 1,6 \times 10\,000 = 112\,500 \text{ conducteurs dans ce groupe d'âge}$$

20 à 24 ans :

$$17 / 0,5 \times 10\,000 = 340\,000 \text{ conducteurs}$$

25-34 ans:

$$28 / 0,8 \times 10\,000 = 350\,000 \text{ conducteurs}$$

35 à 44 ans :

$$28 / 0,2 \times 10\,000 = 1\,400\,000 \text{ conducteurs}$$

- d. Bien que le nombre total d'accidents mortels de la route de la catégorie des conducteurs de 45 à 54 ans soit inférieur à celui des conducteurs de 35 à 44 ans, le taux pour 10 000 conducteurs de cette première catégorie est plus élevé. Comment est-ce possible?

Trouvez une explication à partir de la réponse obtenue précédemment à la question 2b.

Il se peut qu'un plus grand nombre de conducteurs de ce groupe d'âge impliqués dans un accident mortel de la route en aient été responsables. Peut-être que le nombre total de conducteurs dans cette catégorie était inférieur. C'est ce que le calcul précédent a révélé. Cela est tout à fait possible étant donné que ce groupe d'âge ne couvre que quatre années de différence, et qu'un nombre plus élevé de jeunes de cet âge n'ont pas encore obtenu leur permis de conduire comparativement au groupe des 20 à 24 ans.

Nom: _____

- e. À l'évidence, une plus grande proportion de jeunes conducteurs ont été impliqués dans un accident mortel de la route. Pourquoi donc? Trouvez deux raisons.

Il se peut que les jeunes conduisent davantage et, par conséquent, aient davantage d'accidents. Ou bien, ils conduisent à des moments de la journée qui sont plus risqués : le soir et les fins de semaine. Ou encore, les décisions qu'ils prennent sont plus souvent des décisions qui ont des conséquences au volant : consommation d'alcool ou de substances toxiques, fatigue. Ou enfin, ils auraient tendance à faire plus d'erreurs au volant, en raison de leur manque d'expérience.

- f. À quel moment les statistiques suggèrent-elles que les conducteurs ne sont plus « jeunes »? Autrement dit, à quel âge les conducteurs devraient-ils cesser de payer plus cher leurs assurances, compte tenu des probabilités d'être impliqués dans un accident mortel en raison de leur appartenance à un certain groupe d'âge?

Les réponses peuvent varier. Les conducteurs de 20 à 24 ans sont beaucoup moins souvent responsables d'accidents mortels que ceux de 16 à 19 ans, et même moins souvent que la catégorie suivante. Par contre, on observe une autre diminution importante à partir de 34 ans.

3. Deux rangées de chiffres suggèrent que l'alcool a pu entraîner un conducteur à causer un accident mortel. Additionnez ces deux rangées.

- a. Quel pourcentage de tous les conducteurs impliqués dans un accident mortel de la route n'avaient pas consommé d'alcool?

$$\frac{\text{Conducteurs ayant consommé}}{\text{Tous les conducteurs}} = \frac{(13 + 9)}{151} = \frac{0,146}{1} = 14,6 \%$$

- b. Quel pourcentage des conducteurs impliqués dans un accident mortel de la route n'avaient pas consommé d'alcool?

$$\frac{\text{Conducteurs n'ayant pas consommé}}{\text{Tous les conducteurs}} = \frac{151 - 22}{151} = \frac{0,854}{1} = 85,4 \% \quad \text{OU} \quad 100 - 14,6 = 85,4 \%$$

- c. Comment se peut-il qu'un si grand nombre de conducteurs n'étant pas sous l'effet de l'alcool aient été impliqués dans un accident mortel?

(Les réponses peuvent varier.) Il se peut que ces conducteurs aient été frappés par un autre conducteur en état d'ébriété; ou que l'accident soit dû à une autre cause. Il se peut que ces conducteurs aient été sous l'effet de l'alcool,

Nom: _____

mais que le policier ou le personnel médical ne l'ait pas remarqué, ou n'ait pas inscrit ce renseignement dans le dossier. Ces conducteurs ont peut-être été affectés par autre chose que l'alcool. De toute façon, les chiffres ne permettent pas de répondre à cette question.

- d. Expliquez comment le fait d'avoir consommé de l'alcool augmente le risque d'un conducteur d'être impliqué dans un accident dont il n'est pas responsable?

Les réponses peuvent varier. L'alcool a des conséquences sur la capacité de conduire de façon défensive, de prédire le comportement d'un autre conducteur, de reconnaître les changements de situation ou de réagir rapidement et de façon appropriée à une situation d'urgence. L'alcool a également des conséquences sur le pouvoir de l'organisme à survivre à un traumatisme. Par contre, les données dont nous disposons ici ne permettent pas de répondre à cette question.

Taux d'accidents mortels dus à des facteurs humains

Directives : Répondez aux questions.

Responsabilité du conducteur dans les accidents dus à des facteurs humains, selon le type d'accident (1999)

Facteur humain	Type d'accident			Total	%
	Décès	Blessures	Dommages partiels		
Apparemment rien d'anormal	117	11 399	31 427	42 943	95,8
Perte de conscience	0	19	16	35	0,1
Fatigue extrême/Somnolence	1	37	77	115	0,3
Trouble de la vue	0	5	10	15	-,
Trouble de l'audition	0	1	8	9	-,
Affection médicale	0	4	11	15	-,
Déficience physique	0	4	8	12	-,
Déficience mentale	0	3	8	11	-,
Confusion/perte de mémoire	0	7	12	19	0,1
Maladie subite	1	5	3	9	-,
Facultés affaiblies par l'alcool	13	139	201	353	0,8
Facultés affaiblies par la drogue	0	3	3	6	-,
Consommation d'alcool/ Possibilité de consommation d'alcool ¹	9	55	79	143	0,3
Distraction/Manque d'attention	10	414	750	1174	2,6
Nombre excessif d'heures au volant	0	1	2	3	-,
Total	151	12 096	32 615	44 862	100

1. Ces données sous-estiment la réalité et ne représentent que les accidents où l'effet de l'alcool était apparent.
Source : Transports et Services gouvernementaux Manitoba. *Statistiques sur les accidents de la route en 1999*, page 85.

QUESTIONS:

- À l'aide du taux unitaire (nombre d'un fait donné sur le nombre de faits globaux), déterminez le taux de décès par accident pour chacun des « facteurs humains » ci-dessous. Exprimez votre réponse en pourcentage (au centième de un pour cent).
Le premier a été solutionné en guise d'exemple.

a. Apparemment rien d'anormal :

$$\frac{\text{décès}}{\text{total}} = \frac{117}{42\,943} = \frac{0,00272}{1} = 0,27 \%$$

(Indice : Recherchez sur le tableau le nombre de décès et le nombre total d'accidents de la route pour un facteur humain donné. Divisez 117 par 42 943 en vue d'obtenir le taux unitaire. Exprimez ce taux en pourcentage en avançant la virgule après le chiffre des centièmes.)

Nom: _____

b. Fatigue extrême/Somnolence :

c. Facultés affaiblies par l'alcool :

d. Consommation d'alcool/Possibilité de consommation d'alcool :

e. Distraction/Manque d'attention :

2. Décrivez la séquence de frappes qui permettrait d'effectuer les calculs ci-dessus au moyen d'une calculatrice, en utilisant la touche %.

3. Au verso de cette page, rédigez un énoncé comparatif sur l'alcool au volant, en mettant efficacement en application vos réponses à la première question.

Taux d'accidents mortels dus à des facteurs humains - Corrigé

Activité 3 – Feuille de travail C2

Nom : _____

Directives : Répondez aux questions.

Responsabilité du conducteur dans les accidents dus à des facteurs humains, selon le type d'accident (1999)

Facteur humain	Type d'accident			Total	%
	Décès	Blessures	Dommages partiels		
Apparemment rien d'anormal	117	11 399	31 427	42 943	95,8
Perte de conscience	0	19	16	35	0,1
Fatigue extrême/Somnolence	1	37	77	115	0,3
Trouble de la vue	0	5	10	15	-,
Trouble de l'audition	0	1	8	9	-,
Affection médicale	0	4	11	15	-,
Déficiência physique	0	4	8	12	-,
Déficiência mentale	0	3	8	11	-,
Confusion/perde de mémoire	0	7	12	19	0,1
Maladie subite	1	5	3	9	-,
Facultés affaiblies par l'alcool	13	139	201	353	0,8
Facultés affaiblies par la drogue	0	3	3	6	-,
Consommation d'alcool/ Possibilité de consommation d'alcool ¹	9	55	79	143	0,3
Distraction/Manque d'attention	10	414	750	1,174	2,6
Nombre excessif d'heures au volant	0	1	2	3	-,
Total	151	12 096	32 615	44 862	100

1. Ces données sous-estiment la réalité et ne représentent que les accidents où l'effet de l'alcool était apparent.
Source : Transports et Services gouvernementaux Manitoba. *Statistiques sur les accidents de la route en 1999*, page 85.

QUESTIONS:

- À l'aide du taux unitaire (nombre d'un fait donné sur le nombre de faits globaux), déterminez le taux de décès par accident pour chacun des « facteurs humains » ci-dessous. Exprimez votre réponse en pourcentage (au centième de un pour cent).
Le premier a été solutionné en guise d'exemple.

a. Apparemment rien d'anormal :

$$\frac{\text{décès}}{\text{total}} = \frac{117}{42\,943} = \frac{0,00272}{1} = 0,27\%$$

(Indice : Recherchez sur le tableau le nombre de décès et le nombre total d'accidents de la route pour un facteur humain donné. Divisez 117 par 42 943 en vue d'obtenir le taux unitaire. Exprimez ce taux en pourcentage en avançant la virgule après le chiffre des centièmes.)

Nom: _____

b. Fatigue extrême/Somnolence :

$$\frac{\text{décès}}{\text{total}} = \frac{1}{115} = \frac{0,0086}{1} = 0,86\%$$

c. Facultés affaiblies par l'alcool :

$$\frac{\text{décès}}{\text{total}} = \frac{13}{353} = \frac{0,0368}{1} = 3,68\%$$

d. Consommation d'alcool/Possibilité de consommation d'alcool :

$$\frac{\text{décès}}{\text{total}} = \frac{9}{143} = \frac{0,0629}{1} = 6,29\%$$

e. Distraction/Manque d'attention :

$$\frac{\text{décès}}{\text{total}} = \frac{10}{1,174} = \frac{0,0085}{1} = 0,85\%$$

2. Décrivez la séquence de frappes qui permettrait d'effectuer les calculs ci-dessus au moyen d'une calculatrice, en utilisant la touche %.

(Les réponses peuvent varier d'une calculatrice à l'autre.)

décès / total % ENTRÉE

3. Au verso de cette page, rédigez un énoncé comparatif sur l'alcool au volant, en mettant efficacement en application vos réponses à la première question.

(Les réponses peuvent varier. Il vaut la peine de discuter de la façon d'arriver à une bonne interprétation.)

Les accidents de la route dus aux facultés affaiblies par l'alcool sont quatre à huit fois plus mortels que ceux causés par d'autres facteurs humains.

Les erreurs commises par les conducteurs sous l'effet de l'alcool sont plus graves que celles commises par les conducteurs qui n'ont pas consommé d'alcool.

ACTIVITÉ 4 Législation manitobaine relative à l'alcool au volant

Résultats d'apprentissage obligatoires

RAS relatif à la sécurité :

C.3.S1.B.1 Évaluer l'efficacité des lois et des politiques destinées à assurer la sécurité publique (p. ex. âge minimal pour l'obtention du permis de conduire, législation sur la conduite en état d'ébriété et sur la conduite des embarcations de plaisance, mécanismes de protection contre la violence familiale, syndrome du nourrisson secoué, dispositions contre le vandalisme).

RAS complémentaires : aucun

Résultats d'apprentissage de l'activité

L'élève sera en mesure de :

- déterminer l'efficacité des lois relatives à l'alcool au volant à l'aide des statistiques sur les accidents de la route.

Stratégies d'enseignement suggérées

NOTE:

- 1) L'enseignant peut photocopier les feuilles de travail recto verso.
 - 2) Les élèves doivent être en mesure de comprendre le raisonnement mathématique, la statistique et les probabilités. Cette activité d'apprentissage pourrait prendre place dans l'unité sur la statistique du programme de mathématiques du secondaire I.
 - 3) Les élèves auront besoin d'un crayon, d'une règle, et de la feuille de travail A1, *La pente savonneuse des infractions liées à l'alcool au volant*. Les feuilles de travail de cette activité comprennent une feuille supplémentaire de papier graphique. Une calculatrice de poche ou une calculatrice informatique pourrait s'avérer utile.
 - 4) L'enseignant rappellera aux élèves les composantes d'un tableau, et comment l'interpréter.
 - 5) On recommande à l'enseignant d'effectuer avec les élèves toutes les étapes de l'activité préliminaire (questions 1 à 4). Les élèves pourront ensuite s'exercer en faisant l'activité principale (questions 5 et 6) de la feuille de travail.
 - 6) Prévoir 140 minutes pour cette activité.
- Expliquer aux élèves que cette activité a pour but de déterminer l'efficacité des lois manitobaines relatives à l'alcool au volant par rapport aux accidents de la route.
 - Poser aux élèves les questions suivantes :
 - a) Quelle est la principale cause de décès par infraction criminelle au Canada? (Réponse : La conduite en état d'ébriété.)
 - b) Combien de Canadiens ou de Canadiennes ont admis avoir pris le volant après avoir consommé de l'alcool? (Réponse : 4 millions - Compte tenu du fait que la population canadienne est de 30 millions de personnes, il s'agit d'un nombre élevé.)
 - c) Combien de Canadiens ou de Canadiennes perdent la vie chaque année à cause d'un conducteur en état d'ébriété? (Réponse : 1 700.)
 - d) Quel pourcentage de tous les décès survenus au Manitoba par suite d'un accident de voiture est relié à la consommation d'alcool? (Réponse : 40 %.)

- e) Que signifie « alcoolémie de 0,08 »? (Réponse : Un taux d'alcool dans le sang de 0,08, c'est-à-dire 80 milligrammes d'alcool par cent millilitres de sang.)
- f) Combien de conducteurs manitobains ont été jugés coupables d'une infraction criminelle reliée à l'alcool au volant en 1998? (Réponse : 3 219.)
- g) Combien de conducteurs manitobains de 17 ans ou moins ont été jugés coupables d'une infraction criminelle reliée à l'alcool au volant en 1998? (Réponse : 116.)

Sources : *Statistiques sur les accidents de la route 1999*, publiées par Transports et Services gouvernementaux Manitoba et la revue *Impact* (1999), publiée par Transports Canada.

- L'enseignant peut expliquer aux élèves qu'il les aidera à réaliser un graphique à partir de quelques données; à choisir une droite de meilleur ajustement; puis à réfléchir sur le taux de changement de cette droite. Les élèves s'exerceront ensuite à répéter la même procédure à partir d'autres données. Ce sont des données sur lesquelles il vaut la peine de se pencher, et la droite de meilleur ajustement constitue un bon outil de réflexion.
- Présenter la feuille de travail A1, *La pente savonneuse des infractions liées à l'alcool au volant*, transposée sur acétate.
- Discuter en classe de la façon d'interpréter le tableau.

NOTE :

- 1) Consulter le glossaire à la fin de cette section pour une définition des termes retrouvés dans les grands titres.
- 2) Demander aux élèves d'expliquer la présence de colonnes intitulées « sans accident » sous chacun des trois grands titres. (Réponse : On a demandé aux conducteurs de se ranger au bord de la route dans le cadre de contrôles ponctuels et de contrôles au hasard.)
- Répondre en classe aux questions 1 à 4 (activité préliminaire) de la feuille de travail A1.
- Demander aux élèves de remplir la feuille de travail individuellement ou deux à deux.
- Une fois que les élèves ont fini de remplir la feuille de travail, corriger et commenter les réponses en classe.
- NOTE : se reporter à la feuille de travail A2, *La pente savonneuse des infractions liées à l'alcool au volant – Corrigé*.
- Demander aux élèves s'ils croient que la législation manitobaine relative à l'alcool au volant est efficace.
- Discuter de lois relatives à l'alcool au volant qui pourraient être efficaces d'après les élèves.

Stratégies d'évaluation suggérées

- Demander à l'élève d'expliquer l'efficacité de la législation manitobaine relative à l'alcool au volant.
- Corriger la feuille de travail en classe au moyen de la feuille de travail A2, *La pente savonneuse des infractions liées à l'alcool au volant – Corrigé*.
- Demander à l'élève de présenter un feuillet en arrivant au prochain cours, sur lequel il aura répondu aux questions suivantes : 1) Qu'est-ce qui permet de situer la droite de meilleur ajustement? 2) Quelle est la principale cause de la diminution du nombre d'infractions reliées à l'alcool par année? 3) Justifier votre réponse à l'aide des renseignements qui figurent sur votre graphique.
- À l'aide de la *Liste de contrôle*, évaluer jusqu'à quel point l'élève comprend l'efficacité de la législation manitobaine sur l'alcool au volant. (Voir *Outil d'évaluation* à la fin de cette section.)
- Demander à l'élève de réaliser un diagramme de dispersion représentant d'autres données du tableau reliées à l'alcool.

Liens avec d'autres matières

- Mathématiques (statistique)
- Français (satisfaire un besoin d'information, particulièrement dans les domaines de la sécurité, de la gestion personnelle et des relations humaines; planifier et gérer ses interventions et ses projets en situations interactives, p. ex. dans les domaines de la motricité et de la sécurité; réagir à l'information nouvelle en établissant des liens entre celle-ci et ses connaissances antérieures; préparer ses présentations et ses interventions en fonction d'un souci de clarté et de correction de la langue; se situer face aux réalités linguistiques et culturelles de son milieu et d'ailleurs)
- Sciences humaines (sens civique)
- Droit

Occasions de participation de la famille ou de la communauté

- Inviter les élèves à faire part des renseignements qui figurent sur leur feuille de travail à leurs amis et aux membres de leur famille.

La pente savonneuse des infractions liées à l'alcool au volant

Nom : _____

Directives : Répondez aux questions.

Dans cette activité, votre enseignant vous aidera à :

- réaliser un graphique à partir de quelques données;
- choisir une droite de meilleur ajustement;
- réfléchir sur le taux de changement de cette droite.

Vous aurez l'occasion de répéter la même procédure avec d'autres données, la droite de meilleur ajustement étant un bon outil de réflexion en l'occurrence.

Infractions criminelles liées à l'alcool, sans accident ou avec accident, de 1984 à 1998¹

Année	Alcoolémie supérieure à 0,08		Conduite en état d'ébriété				Refus de fournir un échantillon d'haleine		TOTAL
	253-B		253-A		253-2	253-3	254-5		
	sans accident	avec accident	sans accident	avec accident	blessures	décès	sans accident	avec accident	
1984	4 045	525	461	100	0	0	501	95	5 727
1985	4 110	543	474	133	0	0	587	80	5 927
1986	3 802	528	490	132	22	4	560	113	5 651
1987	3 699	580	503	120	29	2	563	108	5 604
1988	3 395	535	467	146	33	2	559	115	5 252
1989	3 392	494	370	110	33	6	484	95	4 984
1990	3 276	421	332	73	28	2	411	73	4 616
1991	3 339	373	321	52	44	2	398	62	4 591
1992	2 683	335	269	55	41	3	321	45	3 752
1993	2 210	308	282	52	29	3	274	59	3 217
1994	2 208	308	344	61	34	2	292	70	3 319
1995	2 298	180	366	39	25	3	227	37	3 175
1996	2 133	134	303	31	24	0	227	23	2 875
1997	2 378	141	338	28	37	3	250	27	3 202
1998	2 413	74	377	27	36	1	274	17	3 219
changement en % 97-98	+1,5	-47,5	+11,5	-3,6	-2,7	-66,7	+9,6	-37,0	+0,5

1. Les données de Permis et Immatriculations relatives à l'alcool continuent d'être mises à jour pendant une période de deux ans, en raison de la possibilité de causes en suspens à la cour de justice. Par conséquent, les statistiques sur les infractions liées à l'alcool au volant sont publiées avec un an de retard.

2. Source : Transports et Services gouvernementaux Manitoba. Statistiques sur les accidents de la route 1999, page 115.

Dans l'ensemble, on constate que le nombre d'infractions criminelles reliées à l'alcool a diminué de 43,8 % entre 1984 et 1998, passant de 5 727 à 3 219. Cette diminution peut s'expliquer par l'adoption de peines plus sévères en 1986 et la mise en œuvre d'un programme de mesures préventives en 1989. Les peines plus sévères pourraient expliquer la diminution immédiate de 4,7 % (276), de 1985 à 1986, ainsi que la diminution de 11,8 % (667), entre 1986 et 1989. Le programme de mesures préventives a pu provoquer la diminution de 7,4% (368), de 1989 à 1990, ce chiffre passant de 4 984 à 4 616, puis à 3,219 en 1998, soit une nouvelle diminution de 30,3 % (1 397). Le taux d'exécution de la loi pourrait également y avoir contribué.

Nom : _____

QUESTIONS:**Activité préliminaire : Initiation aux droites de meilleur ajustement**

Seulement deux colonnes du tableau (Nombre total d'infractions criminelles reliées à l'alcool, sans accident/avec accident, de 1984 à 1998) serviront à cette activité, soit celle de l'année et celle du total des infractions reliées à l'alcool au volant.

Servez-vous du papier graphique (page suivante) pour les activités suivantes.

1. Reporter les données sur un graphique.

- a. Sous l'axe l'horizontal, en bas du graphique, inscrivez le mot « Année ». Divisez cette ligne également selon le nombre d'années, de gauche à droite, de 1982 à environ 2000.
- b. Le long de l'axe vertical, à gauche du graphique, inscrivez les mots « Infractions reliées à l'alcool ». Essayez de diviser cette ligne également de 0 à plus de 6000. Inscrivez les valeurs en allant du bas vers le haut.
- c. Il est maintenant possible de représenter chaque couple (année et infractions) par un point. Prenons par exemple l'année 1984, le nombre d'infraction étant de 5727. Suivons la ligne verticale de 1984 jusqu'à 5727 (environ) à la ligne horizontale, et traçons un X ou un point à cet endroit.

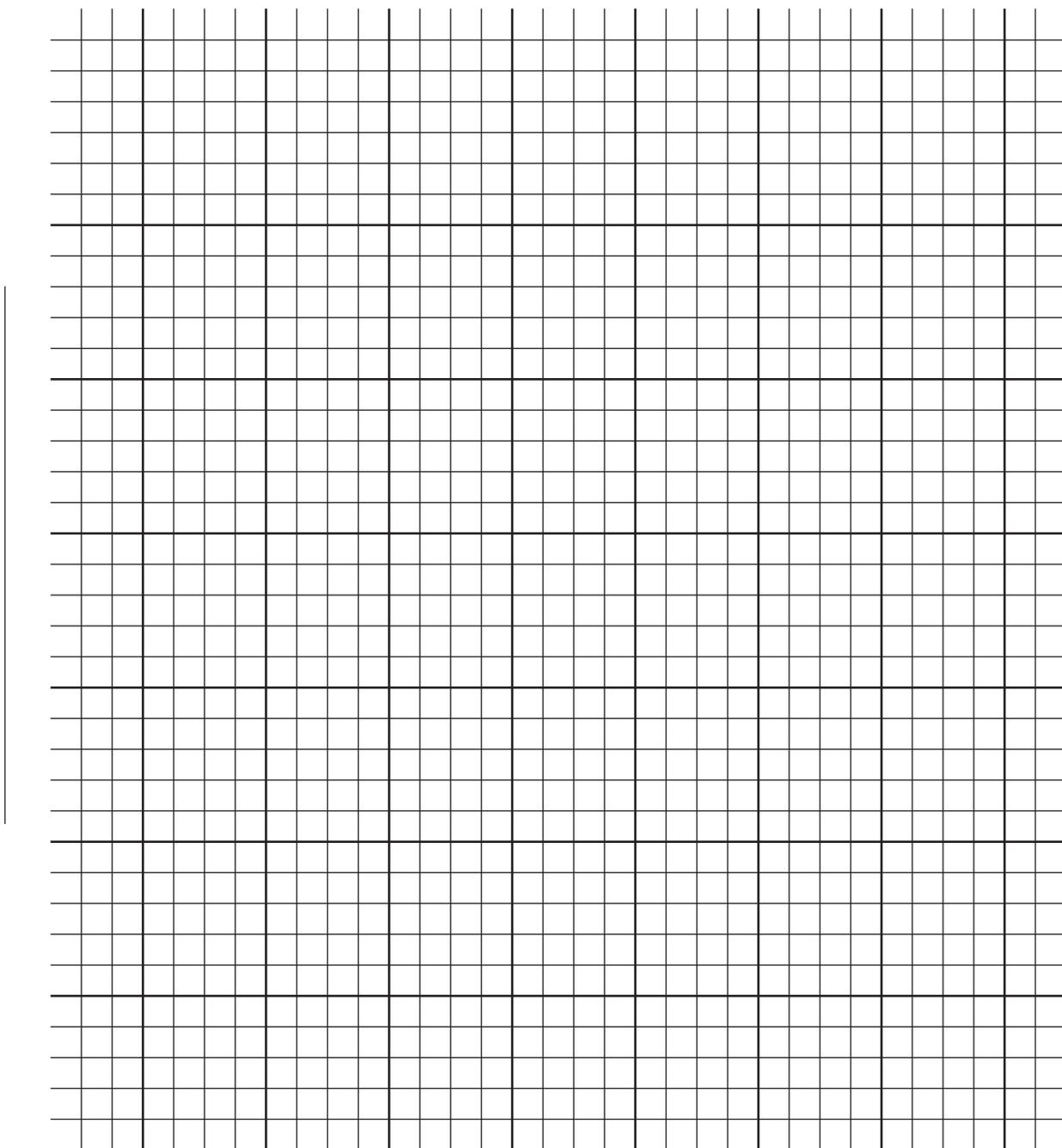
2. Situer la droite de meilleur ajustement. L'ensemble des points obtenu à partir des données n'est pas parfaitement aligné. Puisqu'il est plus facile d'interpréter une ligne continue, il vaut mieux tracer une droite de meilleur ajustement et faire comme si la transcription des données sur le graphique formait une ligne droite. Mais où dessiner cette ligne?

- a. Placez une règle sur le graphique, de telle sorte qu'elle relie le premier et le dernier point. Vous souhaitez que cette ligne soit le plus près possible de la plupart des points. Notez combien de points se situent au-dessus de la règle, et combien sont en dessous. Une bonne droite de meilleur ajustement passe exactement entre la moitié des uns et des autres.
- b. Si la règle ne se trouve pas dans la position de la droite du meilleur ajustement, déplacez-la vers le haut ou le bas, vers la droite ou la gauche.
- c. Décidez s'il faut tourner la règle légèrement dans le sens des aiguilles d'une montre ou dans le sens contraire.
- d. Une fois la règle dans la bonne position, tracez une ligne d'un bord à l'autre du graphique. (C'est une question de jugement, non de précision.)

Nom : _____

La pente savonneuse des infractions liées à l'alcool au volant

Papier graphique



Nom : _____

3. Réflexion sur cette droite : taux de changement.

Il est possible maintenant de décrire à quel point les valeurs inscrites sur le graphique ont changé d'une année à l'autre. La droite de meilleur ajustement nous donne un taux de changement constant, peu importe l'année utilisée pour effectuer le calcul.

- Commencez par le premier exercice. Au moyen de la droite de meilleur ajustement, trouvez le nombre d'infractions en 1985 et en 1995,.
- Calculez la différence, en soustrayant la valeur de la dernière année de celle de la première. Ce résultat devrait révéler une diminution. Pourquoi?
- Calculez le changement par année en divisant cette différence par la différence en années.
- Exprimez le changement en pourcentage en divisant le changement par année par le nombre réel d'infractions (celui de 1985).
- Faites maintenant le deuxième exercice. Répétez le même procédé, en choisissant deux autres années. Vous devriez obtenir le même changement par année qu'à l'exercice n° 1, puisque le changement par année est constant dans le cas d'une droite. Par contre, vous n'obtiendrez pas le même pourcentage, soit le taux de changement par année, car ce résultat dépend du chiffre réel de l'année que vous avez choisie.

Exercice n° 1			Exercice n° 2		
	année	infractions		année	infractions
donnée 1	1985	_____	donnée 1	_____	_____
donnée 2	1995	_____	donnée 2	_____	_____
différence	10	_____	différence	_____	_____
changement par année =	(_____) / 10 =	_____	changement par année =	(_____) / (_____) =	_____
% de changement par année =	(_____) / (_____) =	_____	% de changement par année =	(_____) / (_____) =	_____
_____ % de diminution par année			_____ % de diminution par année		

Nom : _____

4. Réflexion sur les données : explication et extrapolation.

Pourquoi les données ne correspondent-elles pas exactement à la droite de meilleur ajustement?

- a. La droite de meilleur ajustement suggère que le nombre d'infractions a diminué. Pour quelles raisons surtout, selon vous? Formulez votre réponse en partie à l'aide des renseignements au bas du tableau.

- b. La droite de meilleur ajustement suggère que le nombre d'infractions continuera de diminuer. Si c'est bien le cas, qu'arrivera-t-il dans quelques années? (C'est ce que signifie extrapoler : appliquer la relation à des données autres que celles dont on dispose.) Pensez-vous que c'est vraiment ce qui va se produire?

- c. Remarquez que le nombre d'infractions a effectivement diminué au cours des quelques dernières années. Pourquoi selon vous?

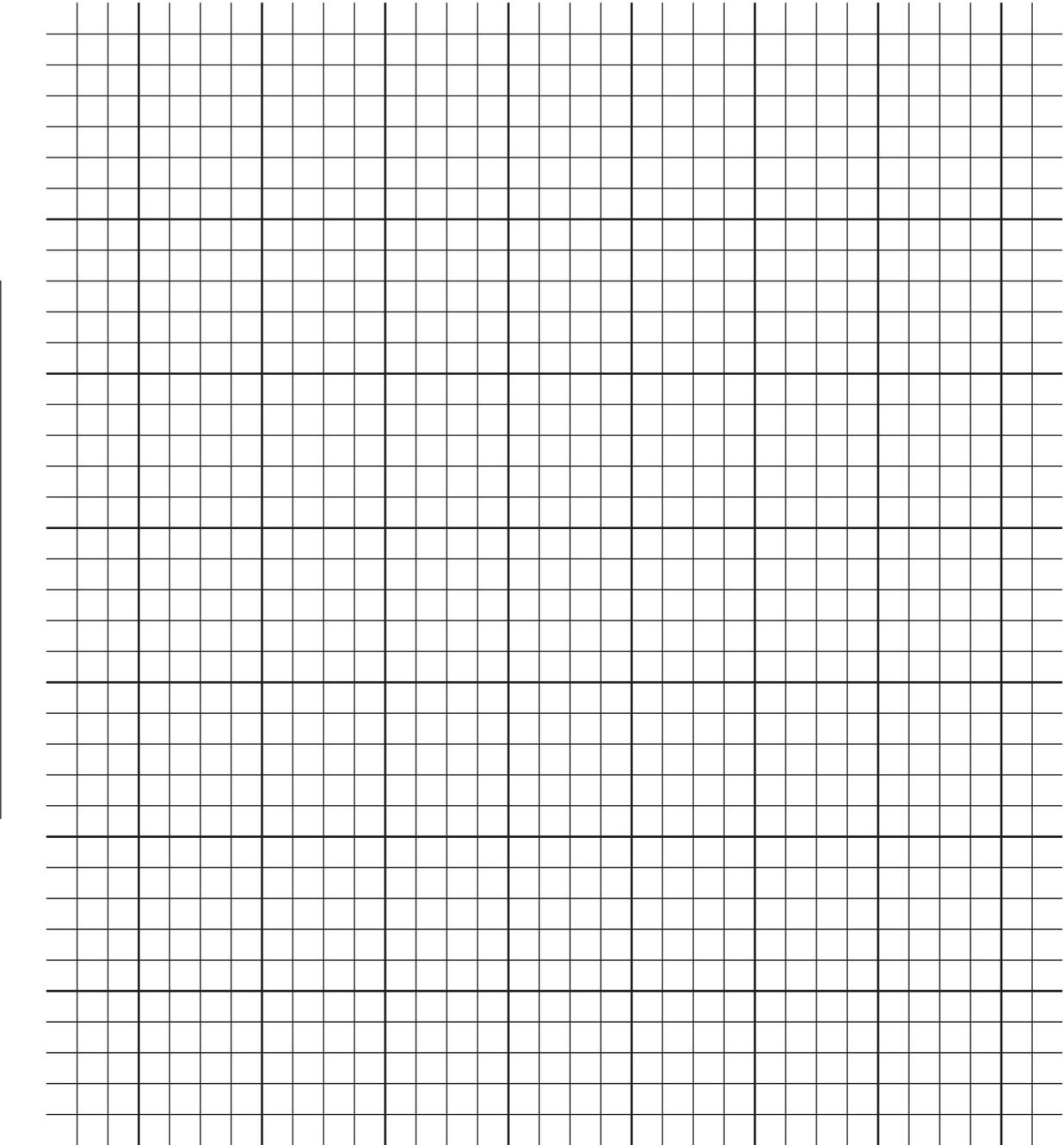
5. Activité principale : Maintenant, à vous!

- a. Choisissez une autre colonne de données qui, selon vous, vaut la peine qu'on s'y attarde. Suggestion : additionnez les chiffres des trois colonnes sans accident et servez-vous du résultat. (Servez-vous du papier graphique supplémentaire.) Demandez à un ami d'additionner les trois colonnes avec accident, et de se servir des résultats. Comparez vos deux graphiques, car cela vous aiderait à mieux comprendre ce qui est arrivé au total des infractions dans les dernières années. Vous pourriez aussi utiliser une seule colonne de votre choix, excluant « blessures » et « décès » car les chiffres sont trop petits et trop dispersés pour donner une bonne droite de meilleur ajustement.

Nom : _____

La pente savonneuse des infractions liées à l'alcool au volant

Papier graphique



Nom : _____

5. b. Expliquez la corrélation.

6. a. Expliquez la diminution du nombre d'infractions.

b. Imaginez où se situerait la droite de meilleur ajustement après 1999.

c. Expliquez pourquoi la diminution du nombre d'infractions ralentit.

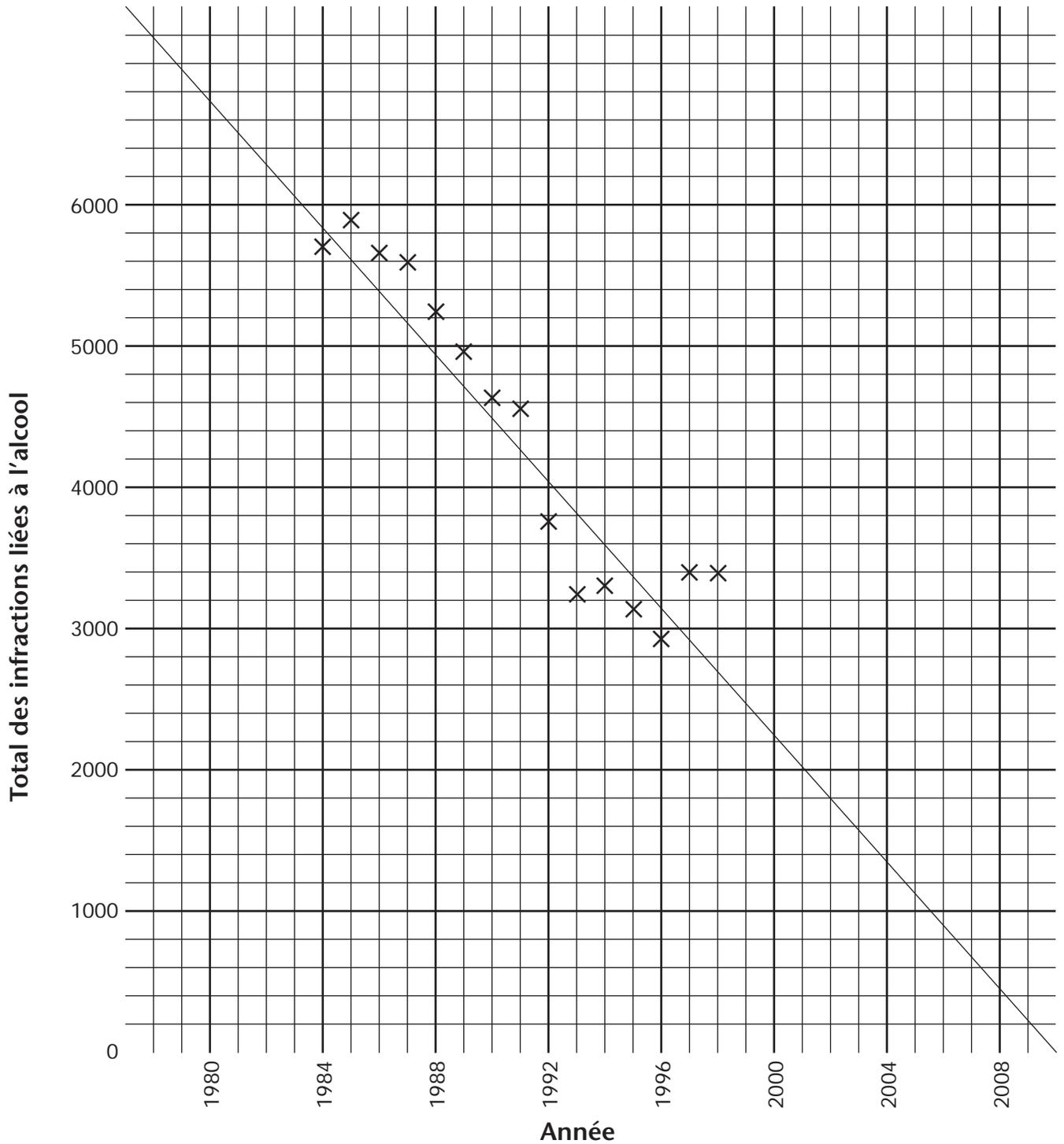
La pente savonneuse des infractions liées à l'alcool au volant - Corrigé

Nom : _____

Directives : Répondez aux questions.

Ces réponses correspondent à l'activité préliminaire, questions 1 et 2.

Les réponses à l'activité principale dépendent des données que l'élève a choisies.



Nom : _____

3. NOTE : Les chiffres réels sont DIFFÉRENTS.
 Les chiffres découlent de la droite de meilleur ajustement de l'élève.

Exercice n° 1			Exercice n° 2		
	année	infractions		année	infractions
donnée 1	<u>1985</u>	<u>5927</u>	donnée 1	_____	_____
donnée 2	<u>1995</u>	<u>3185</u>	donnée 2	_____	_____
différence	<u>10</u>	<u>2042</u>	différence	_____	_____
changement par année = $(2042) / 10 =$ <u>204</u>			changement par année = $(\quad) / (\quad) =$		
% de changement par année = $(\underline{204}) / (\underline{5927}) =$			% de changement par année = $(\quad) / (\quad) =$		
<u>3,5</u> % de diminution par année			_____ % de diminution par année		

5. b. Expliquez la corrélation.
 (Les réponses peuvent varier.)
 La corrélation est négative parce que :
- i) le graphique va vers le bas.
 - ii) les données vont en diminuant.
 - iii) nous soustrayons un chiffre plus élevé d'un chiffre moins élevé.
6. a. Expliquez la diminution du nombre d'infractions.
 (Les réponses peuvent varier. Les meilleures réponses sont celles qui interprètent les idées exprimées dans l'explication après le tableau.)
- b. Imaginez où se situerait la droite de meilleur ajustement après 1999.
 (Les réponses peuvent varier.)
 La droite de meilleur ajustement donne à penser que le nombre d'infractions reliées à l'alcool au volant sera nul d'ici quelques années. C'est peu probable. (Les opinions peuvent varier sur le chiffre minimal possible et sur ce qui pourrait amener ce nombre à diminuer encore davantage.)
- c. Expliquez pourquoi la diminution du nombre d'infractions ralentit.
 (Les réponses peuvent varier.) Les meilleures réponses suggèrent que les facteurs qui ont entraîné une diminution au cours des années précédentes ne sont pas aussi efficaces avec les quelques personnes qui continuent de prendre le volant en état d'ébriété. Les réponses vont probablement aussi tenir compte de facteurs sociaux tels que considérer « correct » le fait de prendre le volant même après avoir consommé de l'alcool.

ACTIVITÉ 5 Au service des automobilistes

Résultats d'apprentissage obligatoires

RAS relatif à la sécurité :

C.3.S1.B.4 Se révéler apte à obtenir de l'information fiable sur la santé ainsi que les produits et les services qui sont offerts dans son milieu et qui sont destinés à favoriser la santé (p. ex. organismes et associations en lien avec la sécurité routière; centres de l'amitié; Internet).

RAS complémentaire :

C.5.S1.D.3 Nommer des organismes communautaires ou des personnes (p. ex. les services de consultation pour toxicomanes ou alcooliques) qui offrent leur aide et font de la prévention dans le domaine de la toxicomanie, du tabagisme et de l'alcoolisme.

Résultats d'apprentissage de l'activité

L'élève sera en mesure de :

- obtenir de l'information fiable sur la santé ainsi que des produits et services de promotion de la santé offerts dans son milieu et destinés à favoriser la sécurité du conducteur et des passagers;
 - décrire les services offerts aux automobilistes (conducteurs et passagers).
-

Stratégies d'enseignement suggérées

NOTE:

- 1) Les élèves doivent avoir été initiés aux techniques de recherche et à Internet.
 - 2) Prévoir de 140 à 180 minutes pour cette activité.
 - 3) L'enseignant peut encourager les élèves à arrêter leur choix sur un sujet relatif à la sécurité routière qui s'applique à leur milieu.
 - 4) L'enseignant peut suggérer aux élèves de consulter le répertoire de sites Web canadiens traitant de la sécurité routière. Pour une liste à jour, se reporter au site CARSP/ACPSER – *Répertoire de sites canadiens traitant de la sécurité routière* au http://www.cyberus.ca/~carsp/links_ca.htm.
Un document papier de cette référence accompagne l'Activité 1.
 - 5) L'enseignant peut suggérer aux élèves de chercher dans l'annuaire téléphonique de leur localité le nom des sections régionales de ces organismes, ainsi que le nom des contacts en mesure de fournir de plus amples renseignements.
- Expliquer aux élèves qu'on leur demandera de faire un projet de recherche sur l'un de ces organismes ou de ces regroupements de leur collectivité qui offrent des programmes ou des services en lien avec la sécurité des automobilistes.
 - Faire travailler les élèves en petit groupe ou individuellement.
 - Présenter la feuille de travail A, *Exemples de services pour les automobilistes*, transposée sur acétate.
 - Présenter la feuille de travail B, *Services pour les automobilistes*, transposée sur acétate.

- Expliquer le projet :
 - 1) Choisir et inscrire un organisme pour son équipe.
 - 2) Trouver de l'information sur l'organisme.
Demander aux élèves de trouver les réponses aux questions suivantes :
Qui est cet organisme ou ce groupe?
Quel est le rôle de cet organisme ou de ce groupe? Àuprès de qui oeuvre-t-il? Quels services offre-t-il?
Pourquoi ce soutien communautaire est-il important?
Où cet organisme est-il situé?
Quelles sont les heures d'ouverture et quand les services sont-ils offerts?
Est-ce que l'information et les services offerts sont fiables?
NOTE : Les élèves peuvent consulter Internet, des livres ou des revues. Ils peuvent également avoir recours aux ressources communautaires (p. ex. bibliothèque, annuaire téléphonique de la localité, agente de la GRC, agent de bande, école de la localité, organismes communautaires en lien avec la sécurité des conducteurs et des passagers d'un véhicule automobile.
 - 3) Noter par écrit les données bibliographiques des sources consultées.
 - 4) Choisir le format de présentation aux élèves de la classe.
- Discuter avec les élèves de certains critères qui pourraient servir à déterminer si l'information et les services offerts par un organisme ou un groupe sont fiables.
NOTE :Voici quelques-uns de ces critères :
 - Cet organisme est-il reconnu comme légitime (authentique)?
 - Cet organisme est-il perçu comme digne de foi, crédible, fiable?
 - A-t-il bonne réputation (honnêteté, approbation des autres)?
 - Quel est le rôle principal ou l'objectif de l'organisme?
 - Demander aux élèves de choisir un mode de présentation (p. ex. affiche, communiqué d'intérêt public, jeu de rôles, présentation orale, discours persuasif, outil technique comme le logiciel PowerPoint).
 - Présenter aux élèves la feuille de travail C, *Évaluation d'une présentation*, afin de les familiariser avec les critères d'évaluation de cette activité.
 - Une fois le projet terminé, demander aux élèves de le présenter à toute la classe.
 - Demander aux élèves de prendre en note ce qu'ils apprennent de nouveau des diverses présentations.

Stratégies d'évaluation suggérées

- L'élève évalue la présentation des autres. À cette fin, on lui aura remis la feuille de travail C, *Formulaire d'évaluation de la présentation orale*.
- Demander à l'élève d'expliquer comment il a trouvé l'information pour son projet.
- Au moyen de la *Liste de contrôle*, évaluer la capacité de l'élève à trouver de l'information fiable sur la santé et les produits et services de promotion de la santé offerts dans son milieu, et destinés à favoriser la sécurité du conducteur et des passagers d'un véhicule automobile.
(Voir *Outil d'évaluation* à la fin de cette section.)
- Au moyen de la *Liste de contrôle*, évaluer les connaissances de l'élève au sujet des services pour les automobilistes. (Voir *Outil d'évaluation* à la fin de cette section.)
- Demander à l'élève de concevoir un site Web sur la sécurité routière, pour la classe ou pour l'école.
- Demander à l'élève de faire une présentation aux autres élèves de l'école ou dans la collectivité. Évaluer ces présentations.

Liens avec d'autres matières :

- Éducation physique et Éducation à la santé (habitudes de vie saines)
 - Français (satisfaire un besoin d'information, particulièrement dans les domaines de la sécurité, de la gestion personnelle et des relations humaines; planifier et gérer ses interventions et ses projets en situations interactives, p. ex. dans les domaines de la motricité et de la sécurité; réagir à l'information nouvelle en établissant des liens entre celle-ci et ses connaissances antérieures; préparer ses présentations et ses interventions en fonction d'un souci de clarté et de correction de la langue; se situer face aux réalités linguistiques et culturelles de son milieu et d'ailleurs)
-

Occasions de faire participer la famille ou la collectivité

- Exposer les projets des élèves dans l'école, et inviter les autres élèves à visiter l'exposition.
- Inviter les élèves à faire part de leur projet aux autres membres de la famille et à d'autres regroupements de jeunes de la collectivité.
- Afficher les projets visuels dans les corridors de l'école, au magasin de leur localité, au bureau du conseil de bande ou au bureau régional de la GRC.

Exemples de services pour les automobilistes

- Société d'assurance publique du Manitoba (SAPM)
- Manitoba Motor League
- Manitoba Safety Council
- Transports Canada
- Les mères contre l'alcool au volant (MADD)
- Adolescents contre l'alcool au volant (TADD)
- Programme « Finissants sans accident » du Manitoba
- Opération Mise en garde contre les dangers de la rue (Service de police de Winnipeg), pour la prévention des vols de voiture
- Opération Nez rouge
- SNOMAN
- Association canadienne des automobilistes
- Fondation manitobaine de lutte contre les dépendances

Services pour les automobilistes

Activité 5 - Feuille de travail B

Directives : Réponds aux questions.

Nom : _____

Sujet :

Renseignements (programmes et services)	Source
Qui?	
Quoi? (rôle, programmes, services)	
Pourquoi? (importance de l'organisme)	
Où? (bureau principal)	
Quand? (heures d'ouverture)	
Les renseignements et les services offerts sont-ils fiables?	

Formulaire d'évaluation de la présentation orale

Activité 5 - Feuille de travail C

Nom : _____

Directives : Évalue les critères suivants selon que chacun a été respecté de façon excellente (4), très bonne (3), satisfaisante (2) ou non satisfaisante (1)

/ 24 Contenu

- Présentation bien structurée - bonne introduction, texte instructif, bonne conclusion
- Signes d'une préparation détaillée
- Documentation pertinente
- Langage approprié et intéressant
- Ne s'écarte pas du sujet
- Recours au visuel - efficace et intéressant

/ 12 Prestation

- Participation de tous les membres du groupe.
- Expression verbale - présentation audio : s'expriment clairement, bon rythme, on les entend bien; on les comprend bien; le message est clair; contact visuel; langage corporel : se tiennent droit et manifestent de l'assurance; utilisation efficace du son; plaît à l'auditoire.
- Présentation visuelle : message clair; utilisation efficace des couleurs, de l'éclairage et du son; s'adresse efficacement à l'auditoire cible; usage efficace des graphiques; plaît à l'auditoire.

/ 16 Impression générale

- Instructive
- Intéressante
- Originale
- Bien planifiée

Total :

/ 52 points

ACTIVITÉ 6 Au volant! (jeu de table)

Résultats d'apprentissage obligatoires

RAS relatifs à la sécurité :

C.3.SI.A.5a Cerner des dangers inhérents à des formes déterminées d'activités physiques pratiquées hors du milieu habituel (p. ex. ski alpin, activités sur la glace et sur la route, etc.) .

H.3.SI.A.1 Appliquer des règles assurant la participation sécuritaire et responsable de tous, notamment lorsqu'il s'agit d'utiliser du matériel, dans la pratique de formes déterminées d'activité physique et dans des contextes déterminés (p. ex. activités dirigées par les participants eux-mêmes, effort collectif).

RAS complémentaires :

C.4.SI.A.3 Décrire les facteurs (p. ex. famille, valeurs, connaissances dans le domaine de la santé, influence des pairs, médias, coûts) qui influent sur ses décisions et celles des autres dans l'adoption d'un style de vie sain ou le développement de carrière.

C.4.SI.B.1a Montrer comment nouer des relations harmonieuses (p. ex. témoigner du respect, se montrer bienveillant, offrir son aide et ses encouragements, faire preuve de compréhension) avec son entourage (p. ex. parents, frères et sœurs, bons amis, collègues de travail, membres de la collectivité).

C.4.SI.B.4 Donner des exemples de situations qui peuvent être dangereuses (p. ex. mauvais traitements infligés par des actes ou des paroles, drogues, pression des pairs) et de stratégies efficaces pour les éviter ou pour exprimer son refus.

Résultats d'apprentissage de l'activité

L'élève sera en mesure de :

- concevoir un jeu de table permettant de passer en revue les éléments suivants : situations et comportements dangereux, facteurs qui peuvent influencer sur les décisions du conducteur, prise de décisions intelligentes par les passagers et le conducteur, stratégies d'évitement ou de refus.
-

Stratégies d'enseignement suggérées

NOTE:

- a. Prévoir 140 minutes pour cette activité.
 - b. L'enseignant peut agrandir la feuille de travail pour les élèves.
- Expliquer aux élèves que cette activité d'apprentissage constitue le point final ou culminant de ce cours sur la sécurité routière.
 - Expliquer aux élèves qu'on leur demandera de concevoir un jeu de table permettant de réviser ce qu'ils ont appris sur la sécurité du conducteur et des passagers d'un véhicule automobile.
 - Demander aux élèves de travailler en petit groupe de deux ou trois.
 - Présenter la feuille de travail *Au volant! (jeu de table)*.
 - Demander aux élèves de travailler deux à deux.
 - Expliquer les critères de conception du jeu.
Le plateau de jeu comporte 24 cases. Les élèves doivent :
 - sélectionner **6** cases sur lesquelles ils n'inscriront rien;
 - sélectionner **8** cases sur lesquelles ils inscriront « **Danger de la route** » situations ou comportements dangereux);
 - sélectionner **8** cases sur lesquelles ils inscriront « **Bonne conduite** ».
 - **Une** case porte déjà l'inscription « **Démarrez** »;
 - **Une** autre case porte déjà l'inscription « **Destination** ».

- Demander aux élèves de suivre les étapes suivantes :
 - 1) Fabriquer **24 cartes de jeu**.
 - 2) Inscrire « **Danger de la route** » sur douze cartes. Au verso, inscrire un exemple concret de danger de la route, et la pénalisation qui convient dans chaque cas (p. ex. reculer un certain nombre de cases dont les élèves auront décidé dans chacun des cas). Découper ces cartes et les disposer en pile sur le plateau de jeu. (Bien qu'on ne retrouve que 8 cases « Danger de la route » sur le plateau de jeu, il faut pouvoir disposer de quelques cartes supplémentaires.)

Exemple : Vous dépassez la limite de vitesse sur une route en gravier. – Reculez de 3 cases.

NOTE : Plus la situation est dangereuse, plus le joueur doit reculer de cases, jusqu'à concurrence de 5 cases.

CONSEIL : Au moment de fabriquer ces cartes, encourager les élèves à se reporter à ce qu'ils ont déjà appris sur la sécurité routière.
 - 3) Inscrire « **Bonne conduite** » sur **douze** cartes. Au verso, inscrire un exemple concret d'une bonne façon de se comporter au volant, ainsi que la récompense qui convient dans chaque cas (p. ex. avancer d'un certain nombre de cases dont les élèves auront décidé dans chacun des cas). Découper ces cartes et les disposer en pile sur le plateau de jeu. (Bien qu'on ne retrouve que 8 cases « Bonne conduite » sur le plateau de jeu, il faut pouvoir disposer de quelques cartes supplémentaires.)

Exemple : Vous bouclez toujours votre ceinture de sécurité. – Avancez de 5 cases.

NOTE : Plus la situation est sécuritaire, plus le joueur peut avancer de cases, jusqu'à concurrence de 5 cases.

CONSEIL : Au moment de fabriquer ces cartes, encourager les élèves à se reporter à ce qu'ils ont appris sur la sécurité routière.

Expliquer à la classe les règles du jeu **Au volant!**

- On joue à 2 ou 3.
- Les joueurs lancent d'abord un dé et celui qui obtient le chiffre le plus élevé commence la partie.
- Les joueurs lancent le dé l'un après l'autre et avancent du nombre de cases indiqué par le dé.
- Le joueur qui arrive sur une case « Danger de la route » pige la première carte de la pile correspondante, et suit les consignes.
- Le joueur qui arrive sur une case « Bonne conduite » pige la première carte de la pile correspondante, et suit les consignes.
- Le premier joueur à atteindre la case « Destination » gagne la partie.
- Demander aux élèves d'échanger leurs plateaux de jeu *Au volant!* avec d'autres élèves, et de jouer.
- Demander aux élèves d'évaluer le jeu conçu par leurs camarades en fonction des critères établis, et d'autres critères dont ceux-ci :
 - a) le degré de difficulté des cartes « Danger de la route » et « Bonne conduite » (p. ex. 1-facile, 2-bien pensé);
 - b) l'agrément (p. ex. 1-divertissant, 2-divertissant et intéressant);
 - c) la pertinence (p. ex. 1-passablement relié aux besoins de la collectivité, 2-très pertinent).

Stratégies d'évaluation suggérées:

- Observer les réactions de l'élève pendant les parties de *Au volant!*
- À l'aide de la *Liste de contrôle*, évaluer le jeu conçu par l'élève. (Voir *Outils d'évaluation* à la fin de cette section.)
- Demander à l'élève de rédiger un examen d'évaluation ou de composer une saynète.

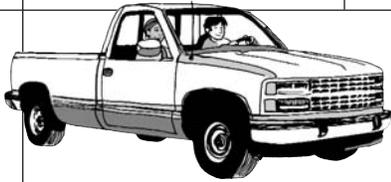
Liens avec d'autres matières

- Éducation physique et Éducation à la santé (gestion personnelle et relations humaines)
- Français (satisfaire un besoin d'information, particulièrement dans les domaines de la sécurité, de la gestion personnelle et des relations humaines; planifier et gérer ses interventions et ses projets en situations interactives, p. ex. dans les domaines de la motricité et de la sécurité; réagir à l'information nouvelle en établissant des liens entre celle-ci et ses connaissances antérieures; préparer ses présentations et ses interventions en fonction d'un souci de clarté et de correction de la langue; se situer face aux réalités linguistiques et culturelles de son milieu et d'ailleurs).

Occasions de faire participer la famille ou la collectivité

- Inviter les élèves à jouer des parties avec des camarades d'autres classes ou des membres de leur famille. On peut faire plastifier le plateau de jeu au besoin.

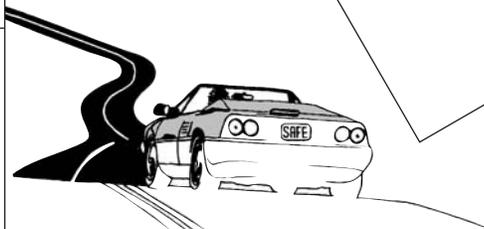
Nom : _____



Cartes « Danger de la route »



Cartes « Bonne conduite »



Démarrez!

Destination

Alcoolémie supérieure à 0,08 : En vertu du paragraphe 253 (b) du *Code criminel du Canada*, « Commet une infraction quiconque conduit un véhicule à moteur, ou a la garde ou le contrôle d'un véhicule à moteur lorsqu'il a consommé une quantité d'alcool telle que son alcoolémie dépasse quatre-vingts milligrammes d'alcool par cent millilitres de sang ». La preuve de l'infraction est constituée de données empiriques provenant d'un alcootest ou d'une analyse sanguine.

Alcoolémie : L'alcoolémie est la quantité d'alcool présente dans la circulation sanguine. L'alcoolémie s'exprime en pourcentage, et se mesure au moyen d'une analyse de sang, d'urine ou d'haleine. On reconnaît généralement que les facultés d'un conducteur sont affaiblies par une alcoolémie de 0,03 à 0,05. Un conducteur dont l'alcoolémie est de 0,08 conduit sous l'effet de l'alcool et est passible d'une condamnation en vertu du Code criminel du Canada.

Carrefour à circulation réglementée : Un carrefour à circulation réglementée est un carrefour signalisé par un panneau ou un feu de signalisation, p. ex. feux de circulation, panneau d'arrêt, passage à niveau.

Programme de permis de conduire par étapes (PCÉ) : Le Manitoba a lancé le Programme de permis de conduire par étapes le 1^{er} octobre 2001. Le PCÉ s'applique à tous les nouveaux conducteurs, quel que soit leur âge. Le candidat ou la candidate doit réussir un examen écrit, une étape d'apprentissage d'une durée de neuf mois, une épreuve de conduite et une étape intermédiaire, avant de passer à l'étape finale menant à l'obtention du permis de conduire. Certaines restrictions s'appliquent pendant les étapes d'apprentissage et intermédiaire. Le Programme de permis de conduire par étapes permet à l'apprenti conducteur d'augmenter graduellement ses privilèges à mesure qu'il fait preuve de responsabilité et d'aptitude à conduire sans commettre d'infractions. Pour une description détaillée du Programme, consulter la feuille de travail B de l'activité 5 du programme sur la sécurité routière du Secondaire 2.

Conduite avec facultés affaiblies : En vertu du paragraphe 253 (a) du *Code criminel du Canada*, « Commet une infraction, quiconque conduit un véhicule à moteur, ou a la garde ou le contrôle d'un véhicule à moteur lorsque sa capacité de conduire ce véhicule est affaiblie par l'effet de l'alcool ou d'une drogue. » La preuve de l'infraction est constituée de signes physiques comme l'odeur de l'alcool, une démarche instable, les yeux vitreux, etc.

Refus de fournir un échantillon d'haleine : Il s'agit du refus d'un conducteur de se soumettre à un alcootest. La loi oblige tous les conducteurs à se soumettre sur demande à une épreuve respiratoire permettant de mesurer le taux d'alcool sanguin (consentement tacite).

Danger : Risque d'être impliqué dans un accident.

Comportements dangereux : Il s'agit d'actes posés par le conducteur d'un véhicule automobile ou un autre usager de la route, et qui représentent un danger. Par exemple, conduire un véhicule automobile sans avoir bouclé sa ceinture; conduire trop vite pour les conditions météorologiques ou l'état de la route; se servir d'un téléphone cellulaire en conduisant.

Conditions dangereuses : Les conditions dangereuses correspondent à des situations du milieu environnant qui représentent un danger pour les conducteurs d'un véhicule automobile. Par exemple, l'état de la chaussée (gravier, mouillée, nids-de-poule), les routes d'hiver ou le temps qu'il fait (pluie, verglas, brouillard).

Dangers de la route : Conditions et comportements potentiellement dangereux sur la route. (Voir les définitions de comportements dangereux et conditions dangereuses.)

Carrefour sans signalisation : Au Manitoba, il s'agit d'un carrefour sans feu ni panneau de signalisation. Par exemple, les carrefours de routes en gravier, les issues de ruelles et de nombreuses rues.

Outil d'évaluation

