Document de référence de l’enseignant

**Renseignements sur l’intention pédagogique**

L’objectif de ces périodes est que les élèves utilisent, en pratique sur la route, des trajets planifiés en classe durant cette période. Donc, mettre en pratique de la compétence 6 (Planification d’un voyage) à l’intérieur de la compétence 9 (Voyage avec livraison).

**Le temps de conduite sera donc bonifié, car les élèves pourront partir plus rapidement sur la route étant donné que le travail de planification d’un ou des voyages aura déjà été fait.**

**Les adresses à donner aux élèves sont les mêmes que vous utilisez dans notre banque de clients habituelle.**

Il n’est pas nécessaire que la mise en pratique des trajets planifiés soit faite le jour suivant. L’enseignant responsable de ses 4 élèves aura la liberté de choisir lui-même le moment, durant les heures de compétence 9, qu’il désire selon le niveau d’apprentissage de ces derniers.

Autre précision:

Pour le premier groupe d’élèves en pratique qui n’aura pas eu la période de planification de trajet:

L’enseignant avec ces deux élèves dehors (durant la première période de 3 hrs) pourra faire ce qu’il aurait fait habituellement. C’est-à-dire, faire faire des apprentissages liés à la compétence 9 de la grille d’objectifs du portfolio pratique.

**Proposition de la microplanification**

**(organisation pédagogique pour la leçon)**

**Explication du ratio enseignant/élève à l’horaire.**

Il y a deux demi-journées de théorie à l’horaire jumelées aux pratiques de la compétence 9 (voyage avec livraison) reliées à ce scénario.

Le ratio élève/prof en pratique est de 1 enseignant/2 élèves peu importe le nombre d’élèves par groupe. Par conséquent, dans un groupe de 20 élèves, le ratio de la partie théorique qui se donne au même moment est de 1 enseignant/10 élèves. C’est pour cela que vous êtes 1 enseignant supplémentaire pour une période de la journée (6 enseignants pour 20 élèves au lieu de 5 pour une période de 3 hrs).

Bien sûr que pour la première journée, les enseignants et les élèves en pratique vont suivre un itinéraire planifié par les enseignants en pratique en plus de faire mettre en pratique d’autres éléments de la compétence 9.

À la journée suivante de pratique, après la deuxième journée comme celle-ci, les élèves **pourraient** utiliser et mettre en pratique les autres planifications de voyages qu’ils auront fait en classe la journée précédente.

Une fois cette période théorique terminée, pour les élèves qui étaient en classe, ces derniers/dernières pourront finir ou compléter, de façon autonome(devoirs), de planifier leur voyage ou d’en confectionner d’autres.

Ou: Les élèves pourront revenir avec leur enseignant respectif en pratique à l’extérieur. Cela implique de ne pas partir pour 6 hrs peut-être. Ceci devra être planifié par chaque groupe d’enseignants selon leur volonté.

Suggestion à votre guise: Il serait intéressant de cibler des élèves à être à l’extérieur en priorité qui auraient plus de difficulté avec, par exemple, les marche-arrières.

**Autres consignes et suggestions**

La planification des voyages que les élèves doivent faire peut être encore plus complexe à ce moment-ci. Ces planifications sont faites à partir de **billets de connaissements(Bill of Lading) ou de billets de livraison(Probill)**. Les routes à parcourir seront variées (Urbaines, rurales, autoroute, pente). Des heures de rendez-vous, des instructions supplémentaires inscrites sur les billets de connaissement seront tous des éléments dont les élèves devront tenir compte.

Les adresses (endroits de livraison/cueillette) déterminées par les enseignants (répartiteurs) doivent êtres choisis soigneusement selon la région du point de service où vous vous situez.

Idéalement l’enseignant qui est attitré à la théorie 6.11 devrait avoir consulté les collègues de son équipe d'enseignants pour connaître les stratégies et les besoins qui pourraient être particuliers dans la gestion des apprentissages de chaque élève. Les enseignants réguliers des élèves de pratique devraient avoir eux-mêmes déterminés les endroits de livraison/cueillette pour chacun des élèves de leur groupe de 4 élèves et ce individuellement.

En absence de la possibilité de pouvoir faire cette démarche, l‘enseignant attitré décidera au meilleur de ses connaissances.

Vous pouvez imprimer des (grilles) documents de planification de voyage supplémentaires à celles déjà existantes dans le cartable théorique des élèves si besoin. Même s’il y a de la place pour beaucoup d’étapes dans le tableau de planification du voyage, il n’est pas nécessaire de tous les utiliser. On en a mis plus pour être sûr d’en avoir assez peu importe le voyage. À spécifier aux élèves svp.

Les enseignants/enseignantes en pratique de conduite peuvent inciter leurs élèves à programmer le GPS pour qu’il puissent constater que celui-ci peut les aider à suivre le trajet plus facilement , **mais en l’utilisant de la bonne façon**.

C’est-à-dire, en faisant par soi même le choix des routes à prendre **d'abord,** pour ensuite les incorporer dans le GPS comme il a été expliqué dans les théories précédentes.

Même quand le GPS est utilisé de la bonne façon, les élèves pourront aussi s'apercevoir parfois, qu’il n’est pas un outil à utiliser de façon aveugle sans validation avant de partir avec le véhicule.

Dans le but de rendre plus autonome les élèves, l’enseignant peut demander à ces derniers de déterminer eux-mêmes les endroits d’arrêts pour les repas ou les pauses.

La planification de d’autres éléments tirés du plan de leçon sont aussi inscrites sur le document de planification que les élèves ont dans leur cartable théorique. Vous pouvez les consulter.

Le tout jumelé à tous les autres objectifs de la compétence 9.

**Autres informations**

Essayons d'utiliser les termes planification de voyage au lieu de grille de planification d’itinéraire, puisqu'on a annexé dans chacune des leçons différentes une partie de l’ensemble des choses qu’un conducteur de camion a à planifier (à part l’itinéraire) pour effectuer un voyage.

Oui l’itinéraire est la principale tâche, par contre on veut que nos élèves réalisent qu’un conducteur doit planifier d’autres choses qui auront des impacts sur l’itinéraire peut-être ou qui est nécessaire afin de respecter la réglementation par exemple.

Comme chacun de nous peut avoir une façon différente de faire classifier ou d’exprimer les informations dans un document concernant l’itinéraire.

Il est apparu approprié de ne pas inclure ou d’imposer une unique façon de faire aux enseignants vis-à-vis des élèves pour rédiger les itinéraires (exemple certains enseignants préfèrent dire: Prendre la rue côte St-Pierre à droite plutôt que de dire; tournez à droite pour prendre la cote St-Pierre) Ça revient au même et c’est ce qui fait qu’il est trop difficile d’avoir une formule unique et sans équivoque.

Donc le document ne contient pas de colonnes avec des indications générales préétablis comme: La route à prendre ou numéro de route, direction, autres repères, repères pour prendre la prochaine route etc.

Il appartient à chaque enseignant qui donnera la théorie en particulier de guider les élèves selon une façon propre à lui d’exprimer sur le document le suivi des étapes dans l’élaboration de l’itinéraire.

Le mot étape est le même lorsqu’on utilise un appareil électronique. Même mots, même langage égale moins de confusion. C’est pour cela qu’une seule colonne avec les étapes apparaît dans le document de planification du voyage.

Les éléments suivants sont quand même proposés pour élaborer la rédaction:

* La rue, route, numéro de route à prendre;
* La direction exprimer en mot (gauche-droite, point cardinaux) ou dessins
* Repères pour prendre la prochaine route (exemple:nom d’une rue avant celle qu’on doit prendre, nom d’un commerce, numéro de sortie si ça concerne une autoroute, etc.).

**Pour les calculs de temps de conduite, n’oubliez pas de faire apprendre, à l’aide la règle de trois, la conversion de la décimale après avoir calculer le temps en fonction d’une moyenne.**

**Exemple: 690 km à parcourir avec une moyenne de 80 km/h. Le résultat donne 8,625 hrs.**

**,625 en faisant la règle de trois donne 37,5 minutes.**

**Nom du chauffeur :**

**Numéro du camion :**

**Numéro de la semi-remorque :**

| **Document de planification d’un voyage avec livraison** | | | |
| --- | --- | --- | --- |
| **Endroit de départ:** | | | |
| **Étape 1** |  | | |
| **Étape 2** |  | | |
| **Étape 3** |  | | |
| **Étape 4** |  | | |
| **Étape 5** |  | | |
| **Étape 6** |  | | |
| **Étape 7** |  | | |
| **Étape 8** |  | | |
| **Étape 9** |  | | |
| **Étape 10** |  | | |
| **Étape 11** |  | | |
| **Étape 12** |  | | |
| **Étape 13** |  | | |
| **Étape 14** |  | | |
| **Étape 15** |  | | |
| **Étape 16** |  | | |
| **Étape 17** |  | | |
| **Étape 18** |  | | |
| **Endroit d’arrivée ou d’arrêt pour le repas :** | | | |
| **Distance du voyage :** | | | |
| **Calcul de temps de conduite estimé qui est basé sur une moyenne de 70 km/h dans ce type de trajet:** | | | |
| **Temps estimé du voyage pour se rendre chez le client :** | | | |
|  | | | |
| **Quantité de carburant**  **(Référence à la leçon 6.07, consommation: MTC 41 500** **kg et moins = 35 litres/100 km) :** | | | |
| **Du dernier client vers votre point service :** | | | |
| **Quantité restante approximative dans votre/vos réservoirs chez le dernier client :** | | | |

Rétroaction du travail de l’élève par l’enseignant après avoir fait le trajet

Nom de l’enseignant:

Rétroaction faite sur la base des critères suivants:

1. Recherches faites de façon individuelle sans constante collaboration des pairs ;
2. Repères clairs et crédibles qui mènent à bien situer l’itinéraire ;
3. Travail méthodique et méticuleux;
4. Combinaison d’outils électroniques avec outils papiers lorsque nécessaire;
5. Rédaction lisible ;
6. Stratégies d’utilisation de ses outils (cartes électroniques, cartes papier, moteurs de recherche internet, etc.).

Rétroaction de l’enseignant:

|  |
| --- |
|  |