

CYCLOS Erasmus+

Le vélo au service de l'inclusion

Référence du projet : 2025-1-FR02-KA220-YOU-000356369

Co-funded by the European Union

Financé par l'Union européenne. Les points de vue et opinions exprimés n'engagent toutefois que leurs auteurs et ne reflètent pas nécessairement ceux de l'Union européenne ou de l'Agence exécutive européenne pour l'éducation et la culture (EACEA). Ni l'Union européenne ni l'EACEA ne peuvent en être tenues pour responsables.

Connaissances sur le vélo

Guide Cyclos

La mobilité verte et ses avantages pour les jeunes en situation de précarité

Module 1

CYCLOS Erasmus+

Le vélo au service de l'inclusion

Référence du projet : 2025-1-FR02-KA220-YOU-000356369

Co-funded by the European Union

Financé par l'Union européenne. Les points de vue et opinions exprimés n'engagent toutefois que leurs auteurs et ne reflètent pas nécessairement ceux de l'Union européenne ou de l'Agence exécutive européenne pour l'éducation et la culture (EACEA). Ni l'Union européenne ni l'EACEA ne peuvent en être tenues pour responsables.

PRÉSENTATION DU MODULE

Module 1	**La mobilité verte et ses avantages pour les jeunes en situation de précarité**
Résumé	Ce module explore la mobilité verte en mettant particulièrement l'accent sur le vélo en tant qu'activité inclusive, accessible et valorisante pour les jeunes en situation de précarité. La mobilité verte est de plus en plus reconnue comme une stratégie clé pour améliorer la santé publique, réduire l'impact environnemental et favoriser l'équité sociale (Commission européenne, 2020 ; OMS, 2018). Cependant, tous les jeunes ne bénéficient pas de la même manière des possibilités offertes par la mobilité durable. Des obstacles sociaux, économiques et personnels peuvent limiter considérablement leur participation. Ce module examine les désavantages cognitifs, culturels, émotionnels, sociaux et économiques, et explique comment le vélo peut contribuer à surmonter ces obstacles en améliorant le bien-être, en renforçant les liens sociaux et en favorisant l'autonomie ainsi que l'accès à l'éducation, à l'emploi et à la vie communautaire (UNICEF, 2021 ; Bauman et al., 2012).
Apprentissage Objectifs	• Comprendre ce qu'est la mobilité verte et pourquoi elle est importante pour les jeunes et les communautés • Reconnaître les différents types de désavantages susceptibles d'affecter la vie quotidienne et la mobilité des jeunes • Expliquer en quoi le vélo peut favoriser la santé physique, le bien-être émotionnel et l'inclusion sociale • Réfléchir à la manière dont le vélo peut renforcer l'autonomie et multiplier les possibilités de participation
Mots-clés #hashtags	#mobilitéverte #vélo #inclusiondesjeunes #défavorisation #bien-être #durabilité #participation #autonomisation

Co-funded by the European Union

Financé par l'Union européenne. Les points de vue et opinions exprimés n'engagent toutefois que leurs auteurs et ne reflètent pas nécessairement ceux de l'Union européenne ou de l'Agence exécutive européenne pour l'éducation et la culture (EACEA). Ni l'Union européenne ni l'EACEA ne peuvent en être tenues pour responsables.

INTRODUCTION

La mobilité verte désigne les solutions de transport qui réduisent les nuisances environnementales tout en favorisant des communautés plus saines et plus agréables à vivre. La marche, le vélo et les transports en commun sont des éléments centraux de cette approche et sont fortement soutenus par les politiques européennes en matière de développement durable et de climat (Commission européenne, 2020). Pour les jeunes, la mobilité est directement liée à l'autonomie, à l'accès à l'éducation, à l'emploi, à la vie sociale et à l'épanouissement personnel. Cependant, les jeunes en situation de précarité se heurtent souvent à de multiples obstacles qui limitent leur capacité à se déplacer librement et en toute sécurité.

Ces obstacles peuvent inclure des ressources financières limitées, l'absence d'infrastructures sûres, l'exclusion sociale, un manque de confiance en soi, des difficultés linguistiques ou des troubles d'apprentissage. Lorsque la mobilité est restreinte, la participation à la vie communautaire, aux activités sportives et aux opportunités éducatives s'en trouve également réduite, ce qui accroît le risque d'isolement et d'inégalité (UNICEF, 2021 ; OCDE, 2018).

Le vélo offre un moyen pratique et abordable de relever certains de ces défis. Ce n'est pas seulement un moyen de transport, mais aussi une forme d'activité physique qui favorise le bien-être mental, réduit le stress et améliore la santé globale (OMS, 2018 ; Biddle & Asare, 2011). Le vélo peut aider les jeunes à se sentir plus confiants, plus intégrés et plus autonomes. Ce module met en évidence comment le vélo peut devenir un outil d'inclusion, d'autonomisation et de participation sociale, en particulier pour les jeunes confrontés à différentes formes de précarité.

Co-funded by the European Union

Financé par l'Union européenne. Les points de vue et opinions exprimés n'engagent toutefois que leurs auteurs et ne reflètent pas nécessairement ceux de l'Union européenne ou de l'Agence exécutive européenne pour l'éducation et la culture (EACEA). Ni l'Union européenne ni l'EACEA ne peuvent en être tenues pour responsables.

1. La mobilité verte et ses avantages pour les jeunes défavorisés

Ce chapitre propose une analyse approfondie de la mobilité verte et examine comment différentes formes de précarité affectent l'accès des jeunes à une mobilité sûre, durable et inclusive. La mobilité n'est pas seulement une question pratique, mais aussi un déterminant social de la santé et de la participation. Une mobilité limitée peut restreindre l'accès à l'éducation, à l'emploi, aux loisirs et aux réseaux sociaux, renforçant ainsi les cycles d'inégalité (Lucas, 2012 ; OCDE, 2018).

1.1 Qu'est-ce que la mobilité verte ?

La mobilité verte désigne les systèmes de transport qui minimisent les dommages environnementaux tout en améliorant la qualité de vie. La mobilité active, en particulier le vélo et la marche, est reconnue comme une stratégie clé pour réduire les émissions de gaz à effet de serre, la pollution atmosphérique et les embouteillages (Commission européenne, 2020). Les environnements urbains favorables au vélo ont été associés à des niveaux de pollution plus faibles et à de meilleurs résultats en matière de santé publique (Götschi et al., 2016).

Au-delà de l'impact environnemental, la mobilité verte est étroitement liée à la durabilité sociale. L'accès à des transports sûrs et abordables permet aux individus de participer à la vie sociale, éducative et économique. Lorsque les options de mobilité durable ne sont pas disponibles ou inaccessibles, les groupes défavorisés sont touchés de manière disproportionnée, ce qui entraîne une aggravation des inégalités sociales.

1.2 Impact environnemental de la mobilité verte et rôle du vélo

Les transports constituent l'une des principales sources d'émissions de gaz à effet de serre en Europe et dans le monde. Le transport routier, en particulier, contribue de manière significative aux émissions de dioxyde de carbone (CO_2), à la pollution atmosphérique et au bruit, notamment dans les zones urbaines (Agence européenne pour l'environnement, 2022). Les jeunes grandissent dans un contexte où le changement climatique, les phénomènes météorologiques extrêmes et la dégradation de l'environnement sont de plus en plus visibles, faisant de la mobilité durable non seulement un enjeu technique, mais aussi une préoccupation générationnelle.

L'utilisation de la voiture particulière reste prédominante dans de nombreuses régions, mais elle est associée à une forte consommation d'énergie, à des embouteillages et à une mauvaise qualité de l'air. La pollution atmosphérique a été mise en lien avec des maladies respiratoires, des problèmes cardiovasculaires et une baisse de la qualité de vie, touchant de manière disproportionnée les communautés à faibles revenus qui vivent souvent dans des zones plus polluées (OMS, 2021). La promotion de la mobilité active, comme le vélo, peut donc contribuer à la fois à la protection de l'environnement et à l'équité en matière de santé.

Le vélo ne produit aucune émission directe et nécessite bien moins de ressources que les transports motorisés. Des études montrent que le fait de remplacer la voiture par

Co-funded by the European Union

Financé par l'Union européenne. Les points de vue et opinions exprimés n'engagent toutefois que leurs auteurs et ne reflètent pas nécessairement ceux de l'Union européenne ou de l'Agence exécutive européenne pour l'éducation et la culture (EACEA). Ni l'Union européenne ni l'EACEA ne peuvent en être tenues pour responsables.

le vélo pour les trajets urbains courts peut réduire considérablement les émissions de CO_2 et améliorer la qualité de l'air (Commission européenne, 2020 ; Götschi et al., 2016). De plus, le vélo réduit les embouteillages et la pollution sonore, rendant les villes plus agréables à vivre et plus sûres pour tous les habitants, y compris les enfants et les jeunes.

Encourager les jeunes à adopter le vélo dans le cadre de leur mobilité quotidienne peut également favoriser le développement d'attitudes et de comportements respectueux de l'environnement. L'adolescence est une période clé pour l'acquisition d'habitudes à long terme. S'engager dans des pratiques de mobilité verte aide les jeunes à faire le lien entre leurs choix personnels et des enjeux environnementaux plus larges, renforçant ainsi leur sens des responsabilités et leur capacité d'action face aux défis du développement durable (OCDE, 2020). Ainsi, le vélo devient non seulement un moyen de transport, mais aussi une expression concrète de la citoyenneté environnementale.

Pour les jeunes défavorisés, la participation à des initiatives de mobilité verte peut être particulièrement valorisante. Elle leur permet de contribuer positivement à leur communauté et à l'environnement, remettant ainsi en cause les stéréotypes selon lesquels le développement durable ne concerne que les groupes les plus privilégiés. Les programmes cyclistes inclusifs ont donc le potentiel d'allier sensibilisation à l'environnement et inclusion sociale, en reliant la transition écologique à la justice sociale.

Co-funded by the European Union

Financé par l'Union européenne. Les points de vue et opinions exprimés n'engagent toutefois que leurs auteurs et ne reflètent pas nécessairement ceux de l'Union européenne ou de l'Agence exécutive européenne pour l'éducation et la culture (EACEA). Ni l'Union européenne ni l'EACEA ne peuvent en être tenues pour responsables.



1.3 La mobilité en tant que déterminant social de l'inclusion

La mobilité joue un rôle essentiel dans la définition des opportunités de vie. Les recherches soulignent que l'accès à une mobilité fiable et abordable est indispensable pour accéder à l'éducation, à l'emploi et aux services sociaux (Lucas, 2012). Pour les jeunes, la mobilité autonome favorise l'autonomie, la construction de l'identité et l'intégration sociale.

Lorsque les jeunes n'ont pas accès à une mobilité sûre, ils risquent de se retrouver isolés de leurs pairs et de la vie communautaire. Cela peut contribuer à une participation réduite aux activités sportives, culturelles et aux environnements

Co-funded by the European Union

Financé par l'Union européenne. Les points de vue et opinions exprimés n'engagent toutefois que leurs auteurs et ne reflètent pas nécessairement ceux de l'Union européenne ou de l'Agence exécutive européenne pour l'éducation et la culture (EACEA). Ni l'Union européenne ni l'EACEA ne peuvent en être tenues pour responsables.

d'apprentissage informels, qui sont importants pour le développement global des jeunes (OCDE, 2018).



1.4 Comprendre les difficultés des jeunes en matière de mobilité

Les jeunes défavorisés peuvent être confrontés à différentes formes de désavantage, qui se recoupent souvent, et qui influencent leur confiance en eux, leur accès aux ressources et leur capacité à bénéficier d'une mobilité sûre et autonome.

Handicap cognitif : les difficultés d'apprentissage, les troubles de l'attention ou les troubles neurodéveloppementaux peuvent affecter la capacité d'un jeune à traiter des informations, à suivre des instructions complexes ou à prendre des décisions rapides dans des environnements dynamiques tels que la circulation routière. Cela peut réduire sa confiance en lui lorsqu'il s'agit d'apprendre à faire du vélo ou à circuler sur la voie publique. Sans méthodes pédagogiques adaptées ni soutien supplémentaire, ces jeunes peuvent se sentir dépassés ou découragés à l'idée de participer à des activités liées à la mobilité.

Désavantage culturel : les barrières linguistiques, le contexte migratoire ou les expériences de discrimination peuvent limiter l'accès aux informations concernant les options de mobilité locales et les règles de sécurité. Les jeunes issus de familles migrantes peuvent également ne pas être familiarisés avec le vélo en tant que moyen de transport courant, en particulier si celui-ci ne faisait pas partie de la vie quotidienne dans leur pays d'origine. Les attentes culturelles, notamment les normes de genre, peuvent restreindre davantage la participation à des activités publiques ou mixtes, réduisant ainsi les occasions de pratiquer le vélo.

Désavantage émotionnel : l'anxiété, une faible estime de soi, un traumatisme ou un stress psychologique chronique peuvent fortement influencer la volonté d'un jeune d'essayer de nouvelles activités ou de se déplacer de manière autonome dans les espaces publics. La peur de l'échec, la crainte des accidents ou des expériences passées négatives peuvent créer des barrières mentales qui empêchent la pratique du vélo. Des environnements bienveillants et sans jugement sont particulièrement importants pour aider ces jeunes à renforcer progressivement leur confiance en eux.

Désavantage social : l'isolement, la faiblesse des réseaux de pairs ou l'exclusion de groupes sociaux peuvent réduire l'exposition à des modèles positifs et à des activités partagées. Les jeunes qui ne bénéficient pas d'amitiés solidaires ou de liens communautaires peuvent avoir moins d'occasions de participer à des activités de groupe telles que le vélo. Le désavantage social peut également réduire la motivation, car la participation est souvent encouragée par l'influence des pairs et un sentiment d'appartenance.

Co-funded by the European Union

Financé par l'Union européenne. Les points de vue et opinions exprimés n'engagent toutefois que leurs auteurs et ne reflètent pas nécessairement ceux de l'Union européenne ou de l'Agence exécutive européenne pour l'éducation et la culture (EACEA). Ni l'Union européenne ni l'EACEA ne peuvent en être tenues pour responsables.

Défavorisation économique : des ressources financières limitées peuvent restreindre l'accès aux vélos, aux équipements de sécurité, aux services d'entretien ou à des lieux de rangement sécurisés. La précarité en matière de transport est étroitement liée à une exclusion sociale plus large, car elle limite l'accès à l'éducation, à la formation, à l'emploi et aux loisirs. Pour les jeunes en situation de précarité économique, même les options de mobilité peu coûteuses comme le vélo peuvent rester hors de portée sans un soutien ciblé.

Ces désavantages se manifestent rarement de manière isolée. Au contraire, ils se recoupent souvent et se renforcent mutuellement, créant des obstacles complexes à la mobilité et à la participation. Par exemple, un jeune issu de l'immigration peut être confronté simultanément à des barrières linguistiques, à des difficultés économiques et à l'isolement social. Ces désavantages croisés peuvent réduire considérablement les possibilités de déplacement autonome, d'interaction sociale et d'épanouissement personnel, augmentant ainsi le risque d'exclusion à long terme (UNICEF, 2021 ; OCDE, 2018).

1.5 Obstacles à la mobilité verte pour les jeunes défavorisés

Les jeunes défavorisés se heurtent à plusieurs obstacles qui les empêchent d'adopter la mobilité verte, notamment le manque d'infrastructures sûres, un accès limité aux vélos, une connaissance insuffisante de la sécurité routière et des barrières psychologiques telles que la peur ou un manque de confiance en soi (Götschi et al., 2016). Dans de nombreuses zones urbaines et périurbaines, les infrastructures cyclables sont réparties de manière inégale, les pistes cyclables plus sûres et les zones à circulation apaisée se trouvant plus souvent dans les quartiers aux revenus plus élevés.

Les jeunes vivant dans des zones défavorisées peuvent donc être exposés à une circulation plus dense, à des routes mal entretenues et à un manque de parkings à vélos sécurisés, autant de facteurs qui réduisent la sécurité perçue et réelle du vélo. Des études montrent que la perception du danger routier est l'un des facteurs prédictifs les plus importants de la pratique de la mobilité active par les jeunes (Götschi et al., 2016).

Les contraintes économiques jouent également un rôle important. Pour les familles aux ressources financières limitées, l'achat d'un vélo, d'un casque et d'équipements de sécurité de base n'est pas forcément une priorité, surtout lorsque d'autres besoins essentiels entrent en concurrence pour des budgets limités. De plus, les jeunes défavorisés peuvent ne pas avoir accès à des services de réparation ou à des espaces de rangement sécurisés, ce qui augmente le risque de vol ou de dommages. Ces obstacles matériels peuvent faire apparaître le vélo comme un mode de transport peu fiable ou inaccessible au quotidien (Lucas, 2012).

Les obstacles liés aux connaissances limitent encore davantage la pratique. Les jeunes qui n'ont pas suivi de formation au vélo ou reçu d'éducation à la sécurité routière peuvent se sentir peu sûrs d'eux quant aux règles de circulation, aux signaux

Co-funded by the European Union

Financé par l'Union européenne. Les points de vue et opinions exprimés n'engagent toutefois que leurs auteurs et ne reflètent pas nécessairement ceux de l'Union européenne ou de l'Agence exécutive européenne pour l'éducation et la culture (EACEA). Ni l'Union européenne ni l'EACEA ne peuvent en être tenues pour responsables.

ou à la manière de se positionner en toute sécurité sur la route. Cette incertitude peut entraîner de l'anxiété et les inciter à éviter de faire du vélo dans les espaces publics. Les écoles et les programmes communautaires n'offrent pas toujours un accès égal à l'éducation à la mobilité, ce qui peut creuser les inégalités existantes en matière de confiance et de compétences.

Les facteurs psychologiques et sociaux sont tout aussi importants. La peur des accidents, un manque de confiance en soi ou des expériences négatives antérieures dans la circulation peuvent dissuader les jeunes d'essayer ou de continuer à faire du vélo. Pour certains jeunes, en particulier ceux qui ont été victimes d'exclusion sociale ou de harcèlement, participer à des activités publiques visibles peut être intimidant. Les normes culturelles et les attentes liées au genre peuvent également restreindre la participation, notamment chez les filles ou les jeunes issus de l'immigration, pour qui le vélo n'est pas toujours encouragé par la tradition.

Pour surmonter ces obstacles, une approche globale et inclusive est nécessaire. Les améliorations des infrastructures, telles que les pistes cyclables protégées et les itinéraires à circulation apaisée, sont essentielles mais ne suffisent pas à elles seules. La conception de programmes inclusifs doit combiner l'accès au matériel, une formation structurée à la sécurité routière et aux compétences cyclistes, ainsi que des environnements d'apprentissage favorables où les jeunes peuvent s'entraîner sans crainte. Le mentorat et le soutien par les pairs peuvent contribuer à renforcer la confiance en soi, tandis que les initiatives communautaires peuvent favoriser un sentiment d'appartenance et normaliser le vélo en tant qu'activité accessible à tous, indépendamment de l'origine ou des capacités. De telles interventions à plusieurs niveaux sont plus susceptibles de réduire les inégalités d'accès à la mobilité verte et de promouvoir une pratique à long terme (Lucas, 2012 ; UNICEF, 2021).

2. Les bienfaits du vélo pour les jeunes défavorisés

Le vélo offre des bienfaits multidimensionnels qui vont au-delà de la forme physique. Des recherches en santé publique, en psychologie et en sciences sociales montrent qu'une activité physique régulière est étroitement liée à une amélioration du bien-être, des performances cognitives et de l'intégration sociale (OMS, 2018 ; Bauman et al., 2012). Pour les jeunes défavorisés, ces effets peuvent être particulièrement significatifs, car le vélo leur permet à la fois de bouger et de s'impliquer de manière constructive.

Co-funded by the European Union

Financé par l'Union européenne. Les points de vue et opinions exprimés n'engagent toutefois que leurs auteurs et ne reflètent pas nécessairement ceux de l'Union européenne ou de l'Agence exécutive européenne pour l'éducation et la culture (EACEA). Ni l'Union européenne ni l'EACEA ne peuvent en être tenues pour responsables.



2.1 Bienfaits psychologiques et cognitifs

Des données scientifiques montrent que l'activité physique favorise le développement cérébral et le fonctionnement cognitif, en particulier chez les jeunes (Hillman et al., 2008). Des activités telles que le vélo améliorent l'irrigation sanguine du cerveau, ce qui est associé à une meilleure attention, une meilleure mémoire et de meilleures fonctions exécutives. Ces améliorations peuvent être particulièrement bénéfiques pour les jeunes confrontés à des difficultés d'apprentissage ou à des problèmes de concentration. L'activité physique est associée à une réduction des symptômes d'anxiété et de dépression, à une amélioration de l'humeur et à une meilleure gestion du stress (Biddle & Asare, 2011).

Le vélo est également étroitement lié au bien-être émotionnel. Une activité physique régulière réduit les symptômes d'anxiété et de dépression et contribue à la régulation de l'humeur (Biddle & Asare, 2011 ; OMS, 2018). Le vélo, en particulier, en tant qu'activité de plein air et rythmée, peut favoriser la régulation émotionnelle et procurer un sentiment de liberté et de libération. L'exposition à des environnements naturels ou verdoyants pendant la pratique du vélo a également été associée à un rétablissement psychologique et à une réduction de la fatigue mentale (Twohig-Bennett & Jones, 2018).

Pour les jeunes en situation de précarité qui peuvent souffrir de stress, d'insécurité ou d'une faible estime de soi, le vélo peut constituer une activité sûre et structurée qui renforce la confiance en soi grâce à des progrès progressifs. Apprendre à faire du vélo, améliorer son endurance ou parcourir un itinéraire peut favoriser un sentiment de compétence et d'auto-efficacité. De plus, le lien entre l'activité physique et les fonctions cognitives ne doit pas être négligé. Une activité physique régulière a été associée à des améliorations de l'attention, de la mémoire et des fonctions exécutives,

Co-funded by the European Union

Financé par l'Union européenne. Les points de vue et opinions exprimés n'engagent toutefois que leurs auteurs et ne reflètent pas nécessairement ceux de l'Union européenne ou de l'Agence exécutive européenne pour l'éducation et la culture (EACEA). Ni l'Union européenne ni l'EACEA ne peuvent en être tenues pour responsables.

qui sont importantes pour l'apprentissage et la prise de décision au quotidien (Hillman et al., 2008). En ce sens, le vélo favorise non seulement la santé, mais aussi des résultats plus larges en matière de développement.

2.2 Bienfaits pour la santé physique

Le vélo est largement reconnu comme une forme d'activité physique d'intensité modérée à vigoureuse qui apporte des bienfaits considérables pour la santé tout au long de la vie. La pratique régulière du vélo contribue à améliorer la santé cardiovasculaire, la force et l'endurance musculaires, ainsi qu'à une gestion saine du poids (OMS, 2018 ; Green et al., 2021). Pour les jeunes, il est particulièrement important d'adopter des habitudes actives dès le plus jeune âge, car les habitudes d'activité physique acquises à l'adolescence se prolongent souvent à l'âge adulte.

Du point de vue de la prévention, la pratique régulière du vélo a été associée à une réduction du risque de maladies chroniques telles que les maladies cardiovasculaires, le diabète de type 2 et l'obésité (OMS, 2018). Les modes de transport actifs, notamment le vélo pour se rendre à l'école, dans les centres d'entraînement ou au travail, permettent aux jeunes d'intégrer l'activité physique dans leur quotidien sans avoir besoin d'accéder à des installations sportives organisées, qui peuvent être financièrement ou socialement inaccessibles pour les jeunes défavorisés.

Pour les jeunes défavorisés, ces effets sur la santé peuvent revêtir une importance particulière. Les jeunes confrontés à des difficultés économiques, à l'exclusion sociale ou à un stress émotionnel ont souvent moins d'occasions de participer à des activités de loisirs structurées. Le vélo offre un moyen relativement peu coûteux et accessible d'améliorer le bien-être physique.

2.3 Avantages sociaux et culturels

Les activités cyclistes se déroulent souvent en groupe, ce qui favorise la communication, la coopération et le soutien mutuel. La participation à des activités physiques collectives a été associée à des relations plus solides entre pairs et à une amélioration des compétences sociales (Bailey, 2006). Pour les jeunes en situation d'isolement ou de marginalisation, le vélo en groupe peut constituer un moyen non compétitif et inclusif de tisser des liens avec les autres.

Le vélo peut également favoriser les interactions interculturelles. Lorsque des jeunes issus de milieux culturels ou migratoires différents roulent ensemble, ils partagent des expériences qui réduisent les stéréotypes et renforcent la confiance. La théorie du capital social souligne que les activités partagées renforcent les liens communautaires et le sentiment d'appartenance (Putnam, 2000). Cela revêt une importance particulière pour les jeunes qui se sentent exclus des activités courantes.

Co-funded by the European Union

Financé par l'Union européenne. Les points de vue et opinions exprimés n'engagent toutefois que leurs auteurs et ne reflètent pas nécessairement ceux de l'Union européenne ou de l'Agence exécutive européenne pour l'éducation et la culture (EACEA). Ni l'Union européenne ni l'EACEA ne peuvent en être tenues pour responsables.

De plus, le vélo dans les espaces publics renforce le sentiment de visibilité des jeunes et leur participation à la vie communautaire. L'amélioration de la condition physique et du niveau d'énergie peut également avoir une influence positive sur l'assiduité scolaire, la concentration et la qualité de vie en général. Se sentir présent et actif dans des environnements partagés contribue à l'inclusion sociale et au sentiment de citoyenneté (UNICEF, 2021).

2.4 Avantages économiques et en matière de compétences de vie

Il est essentiel d'être vu par les autres usagers de la route, en particulier lorsque la luminosité est faible ou que la circulation est dense. Le vélo est l'un des moyens de transport individuels les plus abordables. Pour les jeunes issus de milieux défavorisés, disposer d'un vélo peut réduire les frais de transport et améliorer l'accès à l'éducation, à la formation et à l'emploi (Lucas, 2012). La mobilité est un facteur clé de la participation sociale, et le manque d'options de transport est étroitement lié à l'exclusion sociale.

Le vélo contribue également au développement des compétences de la vie courante. L'apprentissage de la sécurité routière, de la planification d'itinéraires et de l'entretien du vélo favorise le sens des responsabilités, la résolution de problèmes et l'autonomie. Ces compétences pratiques peuvent être transposées à d'autres domaines de la vie, favorisant ainsi le développement personnel à long terme. La participation à des activités cyclistes structurées peut également initier les jeunes au travail d'équipe, à la ponctualité et à l'engagement.

3. Le vélo, outil d'inclusion sociale et d'autonomisation

Au-delà des bénéfices individuels, le vélo peut servir de mécanisme plus large d'inclusion sociale. Il a été démontré que les programmes inclusifs de sport et d'activité physique renforcent l'intégration sociale et l'autonomisation des groupes défavorisés (McNeil et al., 2017). Le vélo est particulièrement adapté car il peut être adapté à différents niveaux de capacité et ne nécessite pas d'infrastructures coûteuses.

3.1 Autonomisation et confiance en soi

L'autonomisation consiste à acquérir un plus grand contrôle sur sa propre vie, à développer sa confiance en soi et à se sentir capable de prendre des décisions qui influencent son avenir (Zimmerman, 2000). Pour les jeunes, l'autonomisation est étroitement liée aux possibilités d'agir de manière indépendante, de connaître le succès et d'être reconnus pour leurs capacités. Apprendre à faire du vélo ou améliorer ses compétences en la matière peut directement favoriser ce processus. La maîtrise d'une compétence physique permettant de se déplacer de manière autonome dans

Co-funded by the European Union

Financé par l'Union européenne. Les points de vue et opinions exprimés n'engagent toutefois que leurs auteurs et ne reflètent pas nécessairement ceux de l'Union européenne ou de l'Agence exécutive européenne pour l'éducation et la culture (EACEA). Ni l'Union européenne ni l'EACEA ne peuvent en être tenues pour responsables.

l'espace public peut considérablement renforcer la confiance en soi et l'autonomie, en particulier chez les jeunes qui ont pu connaître des échecs répétés, l'exclusion ou une surprotection dans d'autres domaines de leur vie. La capacité à se déplacer librement sans dépendre constamment des adultes ou des transports en commun peut transformer la façon dont les jeunes se perçoivent et perçoivent leur place au sein de la communauté.

Le vélo offre également des étapes claires et réalisables, telles que trouver son équilibre de manière autonome, suivre un itinéraire ou parcourir de plus longues distances. Atteindre ces objectifs grâce à la pratique renforce le sentiment de compétence et d'autonomie. Selon la théorie de l'autonomisation, ces expériences de maîtrise sont essentielles au développement de l'auto-efficacité, définie comme la conviction de sa propre capacité à réussir dans des situations spécifiques (Zimmerman, 2000). Pour les jeunes défavorisés, qui reçoivent souvent des retours négatifs dans des contextes scolaires ou sociaux, les expériences positives de maîtrise dans le cadre d'activités physiques peuvent jouer un rôle compensatoire crucial.

Les recherches sur le développement des jeunes montrent qu'une participation réussie à des activités physiques structurées contribue à une meilleure perception de ses compétences, à une estime de soi renforcée et à une plus grande résilience face aux défis (Bailey, 2006). Les activités physiques telles que le vélo encouragent également la persévérance, la résolution de problèmes et la définition d'objectifs, autant de compétences transférables qui favorisent un développement personnel plus large. Lorsque les jeunes se perçoivent comme compétents dans un domaine, cette confiance peut s'étendre à d'autres domaines, notamment l'engagement scolaire, les relations sociales et les aspirations futures.

3.2 Participation communautaire

Les initiatives cyclistes impliquent souvent des sorties en groupe, des ateliers, des séances d'entraînement et des événements locaux qui rassemblent des jeunes, des bénévoles, des familles et d'autres membres de la communauté. Ces activités partagées créent des espaces structurés mais informels où l'interaction peut s'établir entre différents groupes d'âge, milieux sociaux et cultures. Grâce à une participation régulière, les jeunes développent des liens sociaux, apprennent à coopérer avec les autres et commencent à se sentir reconnus comme des membres actifs de leur communauté. De telles expériences collectives sont particulièrement précieuses pour les jeunes qui, sans cela, auraient peu d'occasions de s'engager socialement de manière positive.

Les recherches sur le capital social soulignent que la participation à des activités communautaires joue un rôle clé dans l'instauration de la confiance, de la réciprocité et d'un sentiment d'appartenance (Putnam, 2000). Lorsque les jeunes prennent part à des activités cyclistes en groupe, ils ne se contentent pas de pratiquer une activité physique, mais s'insèrent également dans un environnement social où sont mises en pratique les normes de coopération, de soutien mutuel et de responsabilité partagée. Au fil du temps, ces interactions peuvent renforcer à la fois le capital social de lien (les

Co-funded by the European Union

Financé par l'Union européenne. Les points de vue et opinions exprimés n'engagent toutefois que leurs auteurs et ne reflètent pas nécessairement ceux de l'Union européenne ou de l'Agence exécutive européenne pour l'éducation et la culture (EACEA). Ni l'Union européenne ni l'EACEA ne peuvent en être tenues pour responsables.

liens avec des pairs partageant des expériences similaires) et le capital social de pont (les liens avec des personnes d'horizons différents), tous deux essentiels à l'inclusion sociale.

Pour les jeunes défavorisés, faire partie d'un groupe de cyclisme peut leur donner accès à des relations de soutien qui leur font parfois défaut dans d'autres domaines de la vie. Les interactions positives avec les pairs, les mentors et les bénévoles peuvent contribuer à créer un sentiment de sécurité et d'acceptation, essentiel à une participation durable. De plus, le contact avec des modèles positifs — tels que des animateurs jeunesse, des bénévoles formés ou des cyclistes plus expérimentés — peut élargir la vision qu'ont les jeunes de ce dont ils sont capables. Observer des personnes qui font preuve de confiance en soi, de responsabilité et d'engagement communautaire peut inspirer des attitudes et des comportements similaires.

Ces dynamiques sociales sont cruciales pour un engagement et une inclusion à long terme. Lorsque les initiatives cyclistes deviennent des espaces où les jeunes se sentent valorisés, connectés et soutenus, la participation a plus de chances de se poursuivre dans la durée. Ainsi, les activités cyclistes communautaires contribuent non seulement à la mobilité et à la santé, mais aussi au développement de liens sociaux et à un sentiment d'appartenance plus fort au sein de la communauté au sens large (Putnam, 2000 ; UNICEF, 2021).

Co-funded by the European Union

Financé par l'Union européenne. Les points de vue et opinions exprimés n'engagent toutefois que leurs auteurs et ne reflètent pas nécessairement ceux de l'Union européenne ou de l'Agence exécutive européenne pour l'éducation et la culture (EACEA). Ni l'Union européenne ni l'EACEA ne peuvent en être tenues pour responsables.

Exercice 1 : Complétez les phrases sur le « vélo »

Complétez les phrases en utilisant un ou deux mots.

1. Le vélo est un moyen de _____ qui contribue à la protection de l'environnement.
2. De nombreux jeunes défavorisés sont confrontés à des obstacles _____ qui limitent leurs opportunités.
3. Les activités cyclistes en groupe peuvent favoriser l'inclusion et la coopération _____.
4. Le vélo peut aider les jeunes à se sentir plus _____ et indépendants.
5. La mobilité verte favorise à la fois le bien-être physique et _____.
6. Les difficultés économiques peuvent réduire l'accès aux transports, au sport et aux activités _____.

Exercice 2 : Quiz sur le vélo

Entourez la bonne réponse. Plusieurs réponses peuvent être correctes pour certaines questions.

1. Pourquoi le vélo est-il considéré comme un mode de transport « vert » ?

A. Il ne produit aucune pollution atmosphérique directe

B. Il réduit les embouteillages

C. Il consomme plus de carburant que les voitures

D. Il contribue à réduire les émissions de carbone

2. Parmi les éléments suivants, lesquels constituent des bienfaits pour la santé liés à la pratique régulière du vélo ?

A. Un cœur et des poumons plus résistants

B. Une meilleure humeur et moins de stress

C. Une meilleure concentration

D. Une fatigue constante

3. En quoi le vélo peut-il favoriser l'inclusion sociale ?

A. Il aide les jeunes à rencontrer d'autres personnes

Co-funded by the European Union

Financé par l'Union européenne. Les points de vue et opinions exprimés n'engagent toutefois que leurs auteurs et ne reflètent pas nécessairement ceux de l'Union européenne ou de l'Agence exécutive européenne pour l'éducation et la culture (EACEA). Ni l'Union européenne ni l'EACEA ne peuvent en être tenues pour responsables.

B. Il peut se pratiquer en groupe

C. Cela nécessite toujours un équipement coûteux

D. Cela peut renforcer la confiance en soi dans les espaces publics

4. Parmi les éléments suivants, lequel peut constituer un obstacle à la pratique du vélo pour les jeunes défavorisés ?

A. L'absence de pistes cyclables sécurisées

B. Le manque d'argent pour acheter un vélo

C. La timidité ou le manque de confiance en soi

D. Le fait qu'il y ait trop de parcs

5. Faire régulièrement du vélo peut aider les jeunes à se sentir davantage :

A. Indépendants

B. Isolés

C. Confiants

D. Liés à leur communauté

Exercice 3 « Une journée avec des limites »

Imaginez que, pendant une journée :

• vous n'avez pas d'argent pour les transports, ou

• vous ne vous sentez pas en sécurité lorsque vous vous déplacez seul(e), ou

• vous vous sentez exclu(e) des activités sociales.

Réfléchissez à :

• Où pourriez-vous aller ?

• Quelles difficultés pourriez-vous rencontrer ?

• En quoi un vélo pourrait-il changer cette situation ?

Partagez vos réflexions avec le groupe si vous vous sentez à l'aise.

Co-funded by the European Union

Financé par l'Union européenne. Les points de vue et opinions exprimés n'engagent toutefois que leurs auteurs et ne reflètent pas nécessairement ceux de l'Union européenne ou de l'Agence exécutive européenne pour l'éducation et la culture (EACEA). Ni l'Union européenne ni l'EACEA ne peuvent en être tenues pour responsables.

Références

Bailey, R. (2006). Éducation physique et sport à l'école : une revue des bienfaits et des résultats. *Journal of School Health, 76*(8), 397–401.

Bauman, A. E., Reis, R. S., Sallis, J. F., Wells, J. C., Loos, R. J., & Martin, B. W. (2012). Facteurs associés à l'activité physique : pourquoi certaines personnes sont-elles physiquement actives et d'autres non ? *The Lancet, 380*(9838), 258–271.

Biddle, S. J. H., & Asare, M. (2011). Activité physique et santé mentale chez les enfants et les adolescents : une synthèse des revues de la littérature. *British Journal of Sports Medicine, 45*(11), 886–895.

Carey, J. J., Toovey, R., Spittle, A. J., Imms, C., & Shields, N. (2023). Étude des interventions de cyclisme adapté pour les jeunes en situation de handicap : une enquête en ligne auprès des prestataires en Australie. *Journal of Clinical Medicine, 12*(17).

Commission européenne. (2020). *Stratégie pour une mobilité durable et intelligente – Mettre les transports européens sur la voie de l'avenir.*

Agence européenne pour l'environnement. (2022). *Rapport 2022 sur les transports et l'environnement : décarboner le transport routier.*

Götschi, T., Garrard, J., & Giles-Corti, B. (2016). Le vélo au quotidien : une revue des perspectives sanitaires. *Environmental Health Perspectives, 124*(5), 623–630.

Green, S., Sakuls, P., & Levitt, S. (2021). Le vélo au service de la santé : améliorer la santé et atténuer la crise climatique. *Canadian Family Physician, 67*(10), 739–742.

Hillman, C. H., Erickson, K. I., & Kramer, A. F. (2008). Soyez malin, faites travailler votre cœur : les effets de l'exercice sur le cerveau et les fonctions cognitives. *Nature Reviews Neuroscience, 9*(1), 58–65.

Lucas, K. (2012). Transports et exclusion sociale : où en sommes-nous aujourd'hui ? *Transport Policy, 20*, 105–113.

OCDE. (2018). *Équité dans l'éducation : lever les obstacles à la mobilité sociale.* Éditions de l'OCDE.

OCDE. (2020). *Les jeunes et l'engagement environnemental.* Éditions de l'OCDE.

Putnam, R. D. (2000). *Bowling alone : l'effondrement et la renaissance de la communauté américaine.* Simon & Schuster.

Stark, J., & Gašpar, J. (2023). Les cours de vélo, un tremplin vers l'autodétermination ? Témoignages de femmes immigrées. *Transportation Research Procedia, 82*, 279–291.

Co-funded by the European Union

Financé par l'Union européenne. Les points de vue et opinions exprimés n'engagent toutefois que leurs auteurs et ne reflètent pas nécessairement ceux de l'Union européenne ou de l'Agence exécutive européenne pour l'éducation et la culture (EACEA). Ni l'Union européenne ni l'EACEA ne peuvent en être tenues pour responsables.

Twohig-Bennett, C., & Jones, A. (2018). Les bienfaits des grands espaces pour la santé : revue systématique et méta-analyse de l'exposition aux espaces verts. *Environmental Research, 166*, 628–637.

UNICEF. (2021). *L'inclusion sociale des jeunes défavorisés.* UNICEF.

Organisation mondiale de la Santé. (2018). *Plan d'action mondial sur l'activité physique 2018–2030 : Des populations plus actives pour un monde en meilleure santé.* OMS.

Organisation mondiale de la Santé. (2021). *Directives mondiales de l'OMS sur la qualité de l'air.* OMS.

Zimmerman, M. A. (2000). Théorie de l'autonomisation : niveaux d'analyse psychologique, organisationnel et communautaire. Dans *Manuel de psychologie communautaire* (pp. 43–63). Springer.

Co-funded by the European Union

Financé par l'Union européenne. Les points de vue et opinions exprimés n'engagent toutefois que leurs auteurs et ne reflètent pas nécessairement ceux de l'Union européenne ou de l'Agence exécutive européenne pour l'éducation et la culture (EACEA). Ni l'Union européenne ni l'EACEA ne peuvent en être tenues pour responsables.

Connaissances sur le vélo

Guide Cyclos

Les bases du vélo

Module 2

CYCLOS Erasmus+

Le vélo au service de l'inclusion

Référence du projet : 2025-1-FR02-KA220-YOU-000356369

Co-funded by the European Union

Financé par l'Union européenne. Les points de vue et opinions exprimés n'engagent toutefois que leurs auteurs et ne reflètent pas nécessairement ceux de l'Union européenne ou de l'Agence exécutive européenne pour l'éducation et la culture (EACEA). Ni l'Union européenne ni l'EACEA ne peuvent en être tenues pour responsables.

PRÉSENTATION DU MODULE

Module 2	**Les bases du cyclisme**
Résumé	Ce module offre un aperçu ciblé du guide CYCLOS en abordant trois domaines clés : la compréhension des capacités et des besoins individuels, la priorité donnée à la sécurité et le choix d'équipements de cyclisme adaptés. Il met l'accent sur l'adaptation tant des vélos (outils) que des approches d'entraînement (conseils) afin d'accompagner les jeunes cyclistes issus de milieux physiques, sensoriels, cognitifs et socio-économiques divers. Une attention particulière est accordée aux jeunes en situation de précarité, en mettant en avant leurs capacités et les moyens adaptés leur permettant de tirer profit du vélo : grâce à l'identification des difficultés (en termes de besoins) et à la mise en avant des avantages tels que l'amélioration de la santé, l'autonomisation, la participation sociale et le développement des compétences. Le module souligne également l'importance d'une approche axée sur la sécurité avant tout, quel que soit le contexte de pratique du vélo. Enfin, il examine les équipements de cyclisme adaptés, en démontrant que, lorsqu'ils sont correctement adaptés aux capacités individuelles, ils peuvent offrir des avantages comparables à ceux des vélos standard, renforçant ainsi le cyclisme en tant qu'activité accessible et inclusive pour tous.
Apprentissage	● Évaluation des capacités et des besoins individuels ● Donner des conseils pratiques sur l'entraînement ● Adopter une approche privilégiant la sécurité ● Connaître l'équipement adéquat ● Comprendre les règles élémentaires de sécurité routière ● Apprendre les règles de sécurité à respecter à vélo ● Choisir le bon type d'équipements de cyclisme ● Reconnaître que les vélos d'appartement peuvent avoir des formes différentes, mais offrent les mêmes avantages que les vélos classiques
Mots-clés #hashtags	*#vélo #inclusion #capacités #conseils #sécurité #équipement #règles #avantages #santé #environnement #transport #travail #emploi #CYCLOS #adaptation*

Co-funded by the European Union

Financé par l'Union européenne. Les points de vue et opinions exprimés n'engagent toutefois que leurs auteurs et ne reflètent pas nécessairement ceux de l'Union européenne ou de l'Agence exécutive européenne pour l'éducation et la culture (EACEA). Ni l'Union européenne ni l'EACEA ne peuvent en être tenues pour responsables.

Module 2	Les bases du cyclisme
	#formation #vélos #compétences #participation #autonomisation #bien-être #qualité de vie

Co-funded by the European Union

Financé par l'Union européenne. Les points de vue et opinions exprimés n'engagent toutefois que leurs auteurs et ne reflètent pas nécessairement ceux de l'Union européenne ou de l'Agence exécutive européenne pour l'éducation et la culture (EACEA). Ni l'Union européenne ni l'EACEA ne peuvent en être tenues pour responsables.

INTRODUCTION

La pratique du vélo dans l'UE a augmenté ces dernières années, ce qui peut s'expliquer par plusieurs facteurs. Il est toutefois certain que les changements de comportement observés pendant la pandémie de COVID-19, avec une augmentation significative de l'utilisation du vélo (Haubold, 2020), ainsi que les investissements constants du Fonds de cohésion en faveur du vélo entre 2014 et 2020 ont contribué à cette tendance. Cependant, les transports urbains génèrent encore un quart des émissions de CO_2 liées aux transports, et 69 % des accidents de la route se produisent en ville, ce qui souligne l'importance de mettre à la disposition des citoyens des infrastructures cyclables supplémentaires, bien développées et interconnectées, afin d'offrir des alternatives de transport sûres. Les effets directs du changement climatique ont apporté des défis supplémentaires. En l'espace de quelques années seulement, l'intégration du développement du vélo dans les infrastructures urbaines « bleues et vertes » est devenue un enjeu majeur (ADR Sud-Vest Oltenia, 2022 ; CycleRight Interreg Europe 2021-2027).

Par ailleurs, en matière d'accessibilité, il convient de noter que, selon les estimations, plus de 100 millions de personnes présentant divers degrés de handicap vivent dans l'UE, ce qui soulève la question de savoir comment l'aménagement cyclable peut répondre à leurs besoins ainsi qu'à ceux d'autres groupes sociaux vulnérables, notamment les personnes âgées et les femmes (ibid.). Les groupes vulnérables comprennent également les citoyens issus de milieux socio-économiques défavorisés ou d'origine immigrée, qui peuvent compter sur le vélo comme principal moyen de transport pour se rendre sur leur lieu de travail, mais aussi au marché, à l'école et dans les lieux de vie sociale. Par conséquent, au-delà de ses bienfaits pour la santé physique et mentale et de sa contribution à la protection de l'environnement, le vélo peut également améliorer les perspectives d'emploi.

Pour ces raisons, il est essentiel d'évaluer au préalable les capacités et les besoins individuels, de manière à garantir les meilleures solutions cyclables pour chaque citoyen vulnérable. Ce module met en lumière ces besoins spécifiques, tandis qu'une approche axée sur la sécurité souligne l'importance de se protéger dans la rue. Enfin, le choix du bon équipement cycliste vient compléter ce parcours d'évaluation des besoins des cyclistes vulnérables et/ou potentiels, favorisant ainsi des communautés cyclistes sûres, équitables et inclusives.

En conclusion, l'objectif principal de ce module est de comprendre les principaux obstacles liés aux différentes vulnérabilités et de développer des techniques pour les surmonter.

Co-funded by the European Union

Financé par l'Union européenne. Les points de vue et opinions exprimés n'engagent toutefois que leurs auteurs et ne reflètent pas nécessairement ceux de l'Union européenne ou de l'Agence exécutive européenne pour l'éducation et la culture (EACEA). Ni l'Union européenne ni l'EACEA ne peuvent en être tenues pour responsables.

1. Évaluation des capacités et des besoins individuels

De nombreux cyclistes en situation de handicap utilisent un vélo standard lorsqu'ils pratiquent le vélo pour des raisons de santé, pour le plaisir que cela procure ou même pour rivaliser avec d'autres cyclistes. Cependant, en fonction du handicap de chacun, le vélo peut être adapté pour répondre aux besoins personnels (L'Étape Romania by Tour de France, 2025). De même, l'entraînement doit être adapté aux différents besoins, et les entraîneurs/mentors doivent être capables de reconnaître les capacités et les exigences spécifiques des personnes qui aspirent à devenir cyclistes et qui appartiennent à des groupes défavorisés. Il s'agit notamment des cyclistes présentant un handicap physique ou sensoriel, des cyclistes présentant un handicap cognitif, des cyclistes issus de milieux socio-économiques défavorisés et des cyclistes issus de l'immigration ou réfugiés.

1.1 Les cyclistes présentant un handicap physique ou sensoriel

« Les personnes en situation de handicap veulent faire du vélo », proclame la Cycling Embassy of Denmark (Aagaard Kristensen, 2024).

L'Étape Romania by Tour de France a organisé la campagne « *The Joy of Cycling, TOGETHER ! ».* Le 31 août 2025, Bucarest a été « fermée aux voitures et ouverte aux cyclistes » à l'occasion de cette course amateur. La campagne était consacrée à l'inclusion sociale des cyclistes en situation de handicap qui souhaitaient vivre les sensations fortes de cette course légendaire. L'inscription était gratuite pour les personnes en situation de handicap. Toute personne présentant un handicap physique ou visuel pouvait participer à l'événement en tant que paracycliste, à condition d'utiliser un équipement adapté et de préciser sa situation personnelle lors de l'inscription. Les personnes en situation de handicap ont pris part aux mêmes épreuves de compétition aux côtés des autres participants. Grâce à un accompagnement adapté, les participants ont pu devenir des paracyclistes, en mettant l'accent sur la mise en valeur de leurs compétences et capacités, associée à un entraînement régulier ; tandis que des ressources et une assistance spécialisée étaient proposées à ceux qui étaient déterminés à découvrir et à développer leur parcours cycliste.

La paralysie cérébrale, les déficiences sensorielles, les lésions de la moelle épinière et les handicaps multiples sont des exemples de pathologies pouvant affecter de manière significative les mouvements physiques, la coordination et le contrôle moteur d'un individu. Ces handicaps peuvent avoir un impact sur l'équilibre, la force, la posture et la capacité à effectuer des activités fonctionnelles, nécessitant souvent un accompagnement sur mesure, des équipements adaptés ou un entraînement spécialisé pour faciliter la participation à des activités physiques telles que le cyclisme ou d'autres formes d'exercice.

Les vélos adaptés offrent aux jeunes en situation de handicap plusieurs occasions agréables de pratiquer le cyclisme sur route ; cependant, les données scientifiques

Co-funded by the European Union

Financé par l'Union européenne. Les points de vue et opinions exprimés n'engagent toutefois que leurs auteurs et ne reflètent pas nécessairement ceux de l'Union européenne ou de l'Agence exécutive européenne pour l'éducation et la culture (EACEA). Ni l'Union européenne ni l'EACEA ne peuvent en être tenues pour responsables.

concernant les approches d'entraînement efficaces restent limitées et les taux de participation à long terme sont encore faibles. Les recherches indiquent que les interventions en matière de cyclisme adapté doivent être individualisées et répondre à un large éventail de besoins afin de favoriser un engagement significatif et durable.

Les principaux besoins des jeunes cyclistes en situation de handicap sont les suivants :

1. **La définition d'objectifs personnalisés**

Pour être plus efficaces, les interventions en matière de cyclisme peuvent s'appuyer sur les objectifs personnels, les capacités et les motivations de chaque cycliste.

Par exemple, créer un jeu d'objectifs à atteindre (structuré de manière sécurisée) pour renforcer la motivation. Planifier les objectifs avec les jeunes.

2. **Des approches pédagogiques et d'entraînement adaptées**

Le développement des compétences est plus efficace lorsque l'entraînement combine apprentissage par l'expérience, pratique axée sur des objectifs, entraînement spécifique à des tâches et modèles d'intervention holistiques.

3. **Accès à un équipement adapté et approprié**

La participation dépend fortement de la disponibilité de vélos adaptés qui répondent aux besoins physiques, cognitifs et sensoriels du cycliste.

4. **Des environnements favorables et sûrs**

Les possibilités de pratiquer le vélo dépendent souvent de l'accès à des espaces protégés et sans circulation, qui favorisent la sécurité et la confiance.

Par exemple, les jeunes cyclistes atteints d'un handicap visuel (un handicap sensoriel), en particulier s'ils sont débutants, auront besoin de pistes cyclables sans circulation ou bien protégées, de marquages tactiles et de signaux sonores pour se déplacer en toute sécurité.

5. **Un accompagnement continu et des possibilités d'évolution**

Une participation durable nécessite des stratégies structurées permettant aux cyclistes de dépasser le cadre thérapeutique ou de loisirs pour s'intégrer dans des environnements cyclistes communautaires plus larges.

Dans l'ensemble, le cyclisme adapté est généralement perçu par les prestataires comme une activité thérapeutique ou de loisirs actifs. Les résultats soulignent la nécessité de mettre en place des stratégies ciblées pour élargir l'accès, améliorer l'inclusivité et favoriser la transition du cyclisme adapté d'une pratique occasionnelle vers une participation quotidienne au sein de la communauté (Carey et al., 2023).

Co-funded by the European Union

Financé par l'Union européenne. Les points de vue et opinions exprimés n'engagent toutefois que leurs auteurs et ne reflètent pas nécessairement ceux de l'Union européenne ou de l'Agence exécutive européenne pour l'éducation et la culture (EACEA). Ni l'Union européenne ni l'EACEA ne peuvent en être tenues pour responsables.

1.2 Cyclistes présentant des troubles cognitifs

« Cela m'apporte tellement de joie au quotidien de pouvoir être autonome, mobile et de me ressourcer dans la nature » – Bettina Søndergaard, 42 ans, autisme, anxiété, TDA et fibromyalgie, d'après un témoignage publié en ligne par la Cycling Embassy of Denmark (Aagaard Kristensen, 2024).

Les troubles cognitifs englobent un large éventail de pathologies, notamment les retards de développement, les troubles du spectre autistique (TSA), le trouble déficitaire de l'attention avec hyperactivité (TDAH), les déficiences intellectuelles, les lésions cérébrales acquises ou les accidents vasculaires cérébraux, ainsi que le syndrome de Down. Pour dispenser une formation efficace au vélo aux enfants et aux adultes présentant des troubles cognitifs, les formateurs doivent être parfaitement préparés et posséder une solide compréhension des pratiques pédagogiques inclusives.

Avant de dispenser une formation au vélo, les formateurs et les accompagnateurs doivent planifier soigneusement les séances et, dans la mesure du possible, déterminer à l'avance comment les participants en situation de handicap peuvent être pleinement intégrés au groupe. Des approches pédagogiques, des méthodes de communication et des stratégies d'accompagnement adaptées doivent être convenues au préalable afin de garantir que la formation soit à la fois efficace et inclusive.

Il est essentiel de savoir qui participera à une séance et d'identifier les besoins spécifiques ou supplémentaires de chacun pour proposer une formation sûre, bien gérée, efficace et agréable. Une préparation efficace permet aux formateurs et aux accompagnateurs de :

- de minimiser les imprévus le jour de la formation ;
- d'adapter la durée, la structure et les méthodes pédagogiques de la session afin de répondre aux besoins individuels ;
- de s'assurer que le matériel et les ressources adaptés sont disponibles.

Dans certains cas, une évaluation individuelle détaillée peut s'avérer nécessaire pour discuter des troubles cognitifs du stagiaire et des besoins d'accompagnement associés. Le cas échéant, ce processus doit impliquer les parents, les aidants ou les accompagnants et peut s'inscrire dans le cadre d'un premier entretien en face à face (Ministère des Transports du Royaume-Uni, 2013).

Malgré une préparation minutieuse, les formateurs et/ou les mentors peuvent parfois être confrontés à des situations imprévues liées aux besoins des participants. L'absence d'informations préalables ne doit pas empêcher les formateurs de procéder à des aménagements raisonnables pour favoriser l'inclusion. Ce guide, ainsi que les ressources supplémentaires auxquelles il fait référence, propose des stratégies pratiques pour aider les formateurs à réagir efficacement lorsque de telles situations se présentent.

Co-funded by the European Union

Financé par l'Union européenne. Les points de vue et opinions exprimés n'engagent toutefois que leurs auteurs et ne reflètent pas nécessairement ceux de l'Union européenne ou de l'Agence exécutive européenne pour l'éducation et la culture (EACEA). Ni l'Union européenne ni l'EACEA ne peuvent en être tenues pour responsables.

Lorsqu'ils travaillent avec de jeunes cyclistes présentant des troubles cognitifs, les formateurs ou les mentors peuvent être confrontés aux besoins clés suivants, qui peuvent être pris en charge grâce à des approches adaptées :

1. **Comprendre d'abord les besoins individuels**

Les formateurs ou les accompagnateurs doivent acquérir une compréhension approfondie du profil cognitif spécifique de chaque participant afin d'identifier ses besoins et d'y répondre efficacement.

2. **Adapter la communication et les consignes**

Les méthodes de communication et les explications doivent être adaptées aux capacités cognitives, au style d'apprentissage et au niveau de compréhension de chaque individu.

Par exemple, un jeune cycliste atteint de TDAH peut facilement perdre sa concentration ; le formateur ou le mentor doit donc maintenir un contact visuel fréquent et donner des consignes claires et concises lorsqu'il explique les bases du cyclisme, les règles et les consignes de sécurité.

3. **Prendre en compte les implications physiques associées**

Les formateurs doivent être conscients que les troubles cognitifs peuvent s'accompagner de difficultés physiques, sensorielles ou de coordination, susceptibles d'affecter l'équilibre, le temps de réaction ou la motricité, et qu'il convient d'en tenir compte lors de la planification des activités d'entraînement.

Par exemple, un jeune atteint du syndrome de Down peut être particulièrement sensible à un éclairage intense la nuit ; il est donc important d'éviter les conditions d'éclairage inadaptées et de veiller à ce que les pistes cyclables soient bien éclairées et uniformément éclairées afin de réduire l'inconfort et de garantir la sécurité.

4. **Mettez l'accent sur les capacités plutôt que sur les limites**

- Mettez l'accent sur les points forts de chaque participant et sur ce qu'il est capable de réaliser plutôt que sur ses limites.
- Adaptez les interventions pour tirer parti des compétences existantes, en favorisant la confiance, la motivation et le développement des aptitudes.
- Fixez des objectifs significatifs et réalisables qui renforcent les compétences, l'autonomie et l'indépendance.
- Remettez en question les stéréotypes négatifs liés au handicap et encouragez une image positive de soi et la résilience.
- Encouragez la pratique d'une activité physique tout au long de la vie en mettant en avant le potentiel et les capacités plutôt que les restrictions.

Co-funded by the European Union

Financé par l'Union européenne. Les points de vue et opinions exprimés n'engagent toutefois que leurs auteurs et ne reflètent pas nécessairement ceux de l'Union européenne ou de l'Agence exécutive européenne pour l'éducation et la culture (EACEA). Ni l'Union européenne ni l'EACEA ne peuvent en être tenues pour responsables.

- Veiller à ce que les espaces publics, les pistes cyclables et les installations de loisirs soient physiquement accessibles et équipés de vélos adaptés si nécessaire.

5. **Promouvoir des communautés cyclistes inclusives**
   - Favoriser des environnements où les personnes en situation de handicap peuvent participer aux côtés de leurs pairs sans obstacle à l'accès ou à la participation.
   - Fournir un accompagnement par du personnel formé ou des bénévoles qui comprennent la diversité des capacités.
   - Encourager la participation sociale, le soutien par les pairs et le sentiment d'appartenance afin de pérenniser l'engagement à long terme.
   - Sensibiliser le public, favoriser les attitudes positives et mettre en place des politiques qui valorisent les personnes en situation de handicap en tant que membres à part entière de la communauté cycliste.

1.3 Les cyclistes issus de milieux socio-économiques défavorisés

La relation entre le vélo et les facteurs socio-économiques est complexe (Foley et al., 2025). Par exemple, une étude à grande échelle menée en Allemagne sur les trajets courts a révélé que le vélo était nettement plus répandu chez les personnes ayant un niveau d'études supérieur (Hudde, 2022). À l'inverse, une étude menée au Royaume-Uni a montré que, dans les zones où le taux de pratique du vélo est généralement faible, les personnes ayant un niveau d'études moins élevé avaient tendance à se déplacer à vélo plus fréquemment (Lawlor et al., 2021). Ce qui est certain, c'est qu'un vélo est généralement plus abordable qu'une voiture pour les personnes ayant un faible niveau d'éducation, qui disposent souvent de revenus plus modestes. Cependant, celles-ci peuvent rencontrer des difficultés à en comprendre les avantages : un défi qui peut, dans certains cas, persister même chez les personnes ayant un niveau d'éducation plus élevé. Par conséquent, la sensibilisation aux bienfaits du vélo doit être considérée comme un point de départ fondamental.

Pour les jeunes issus de milieux socio-économiques défavorisés, les formateurs doivent tenir compte du contexte individuel ; et compte tenu du risque de méconnaissance des bienfaits du sport, il est généralement conseillé d'encourager activement l'intérêt pour le vélo.

1. **Expliquer les bienfaits pour la santé physique et mentale**
   - Les bienfaits doivent être clairement expliqués afin de susciter l'intérêt pour le vélo.
   - Les bienfaits pour la santé doivent être promus de manière proactive par les acteurs sociaux et les parties prenantes de la communauté.
2. **Mettre en avant les avantages économiques**

Co-funded by the European Union

Financé par l'Union européenne. Les points de vue et opinions exprimés n'engagent toutefois que leurs auteurs et ne reflètent pas nécessairement ceux de l'Union européenne ou de l'Agence exécutive européenne pour l'éducation et la culture (EACEA). Ni l'Union européenne ni l'EACEA ne peuvent en être tenues pour responsables.

- Les jeunes doivent comprendre les avantages financiers du vélo, notamment les économies réalisées sur le carburant, les titres de transport, l'entretien automobile et les frais de stationnement.
- Mettre en avant la rentabilité à long terme du vélo peut en faire une option plus attrayante pour les personnes aux revenus modestes.

3. **Associer les avantages personnels à la durabilité environnementale**
   - Outre la promotion des contributions écologiques visant à réduire la pollution atmosphérique, mettez l'accent sur la possibilité d'éviter les embouteillages, ce qui pourrait constituer une motivation plus immédiate pour adopter le vélo comme moyen de transport.
   - Établir un lien entre le comportement individuel et des avantages plus larges peut renforcer l'engagement et la responsabilité sociale.

4. **Garantir l'accès à des infrastructures sûres**
   - Il est essentiel de veiller à ce que les itinéraires cyclables soient sûrs et pratiques, notamment grâce à des pistes cyclables dédiées et à des parkings sécurisés, afin d'encourager une utilisation régulière.
   - Des infrastructures sûres réduisent les obstacles à la pratique du vélo, renforcent la confiance des nouveaux cyclistes et encouragent des trajets plus fréquents et plus longs.

5. **Développer des compétences pratiques et la confiance en soi, tout en favorisant les interactions sociales**
   - Des programmes de formation, des ateliers et un soutien communautaire peuvent aider les individus à développer leurs compétences en vélo, à améliorer leurs connaissances en matière de sécurité routière et à renforcer leur confiance en eux.
   - Les réseaux de soutien social, tels que les clubs de cyclisme locaux ou les sorties communautaires, peuvent créer un sentiment d'appartenance et motiver une participation durable.

1.4 Les cyclistes issus de l'immigration ou réfugiés

Les cyclistes issus de l'immigration ou réfugiés sont souvent confrontés à des obstacles spécifiques à la pratique du vélo, notamment des barrières culturelles et une moindre familiarité avec les vélos ou avec les infrastructures cyclables locales. Cependant, lorsqu'ils bénéficient d'un accompagnement adapté, le vélo peut offrir de précieuses opportunités d'intégration sociale, d'amélioration de la mobilité et de meilleures perspectives d'emploi. Les vélos sont relativement abordables, largement accessibles et faciles à utiliser, ce qui en fait un mode de transport pratique et durable. L'accès au vélo améliore non seulement la mobilité physique, mais peut également favoriser l'autonomie, la confiance en soi et les liens au sein de la communauté locale. Des programmes structurés et des initiatives ciblées peuvent aider à surmonter les obstacles initiaux et permettre aux migrants et aux réfugiés de tirer pleinement parti

Co-funded by the European Union

Financé par l'Union européenne. Les points de vue et opinions exprimés n'engagent toutefois que leurs auteurs et ne reflètent pas nécessairement ceux de l'Union européenne ou de l'Agence exécutive européenne pour l'éducation et la culture (EACEA). Ni l'Union européenne ni l'EACEA ne peuvent en être tenues pour responsables.

du vélo, à la fois comme activité de loisirs et comme moyen de participation sociale et économique.

Cependant, la situation des femmes immigrées peut souvent s'avérer plus complexe, comme l'a souligné la Conférence mondiale sur la recherche en transports qui s'est tenue à Montréal en juillet 2023. Les femmes issues de l'immigration présentent souvent des comportements de mobilité différents de ceux des femmes non immigrées, en grande partie en raison de restrictions culturelles ou d'un accès limité aux vélos dans leur pays d'origine. Beaucoup n'ont pas pu apprendre à faire du vélo ou continuer à en faire à l'âge adulte. La migration peut modifier ces contraintes culturelles, offrant ainsi aux femmes la possibilité d'apprendre à faire du vélo. Certaines associations proposent des cours de vélo ciblés pour les femmes immigrées, bien que peu d'études aient évalué les expériences, les motivations ou les résultats des participantes. Des entretiens qualitatifs menés auprès de participantes à des cours de vélo à Vienne et à St. Pölten ont révélé que de nombreuses femmes avaient une mobilité restreinte dans leur pays d'origine et qu'il leur était souvent interdit de faire du vélo, alors que leurs proches masculins pouvaient le faire librement. La participation à ces cours a permis d'améliorer leurs compétences en vélo et de renforcer leur sentiment subjectif de sécurité. De plus, la participation à ces cours semblait favoriser l'autodétermination, l'intégration sociale et un sentiment accru de liberté personnelle (Stark & Gašpar, 2023).

Afin d'élargir les possibilités de pratique du vélo pour ce groupe, les programmes devraient :

1. **Garantir une conception des cours respectueuse des spécificités culturelles et inclusive**

Les programmes de cyclisme devraient prendre soigneusement en compte les facteurs contextuels clés afin de garantir l'inclusivité : (a) les normes culturelles doivent être comprises et discutées ouvertement afin de respecter les origines des participantes et d'éviter toute exclusion involontaire ;
(b) les attentes liées au genre nécessitent une attention particulière pour les femmes immigrées, qui peuvent être confrontées à des défis sociaux ou culturels supplémentaires – les programmes de cyclisme doivent veiller à ce que les femmes se sentent en sécurité et soutenues pendant leur formation, en créant un environnement où leurs progrès sont reconnus, ce qui leur permet de renforcer leur confiance en elles ;
(c) les barrières linguistiques doivent être surmontées grâce à une communication aisée, à la traduction ou à un enseignement multilingue, créant ainsi un environnement où tous les participants se sentent accueillis, compris et respectés.

2. **Fournir un accès à des vélos adaptés ou adaptés aux débutants**

Proposer des vélos adaptés, notamment des modèles adaptés ou faciles à utiliser, permet aux participants d'apprendre à faire du vélo en toute sécurité et en toute confiance.

Co-funded by the European Union

Financé par l'Union européenne. Les points de vue et opinions exprimés n'engagent toutefois que leurs auteurs et ne reflètent pas nécessairement ceux de l'Union européenne ou de l'Agence exécutive européenne pour l'éducation et la culture (EACEA). Ni l'Union européenne ni l'EACEA ne peuvent en être tenues pour responsables.

3. **Proposer des environnements sûrs et sans circulation pour la formation initiale**

Des espaces contrôlés et à faible risque permettent aux participantes de développer leurs compétences en vélo (lors de l'apprentissage) sans le stress supplémentaire lié à la circulation routière, ce qui renforce leur confiance, leurs compétences et leur sécurité.

4. **Mettre en place des mécanismes de soutien social, tels que des groupes de pairs ou des mentors**

Le mentorat et le soutien par les pairs peuvent apporter encouragement, motivation et conseils pratiques. Les réseaux sociaux favorisent également un sentiment d'appartenance à une communauté et aident les participants à surmonter les obstacles à leur engagement.

5. **Favoriser l'intégration dans les réseaux cyclistes communautaires plus larges à mesure que les compétences et la confiance en soi s'améliorent**

Les programmes doivent offrir aux participants des parcours leur permettant de passer d'environnements d'entraînement contrôlés à la pratique régulière du vélo au sein de la communauté. Cela favorise l'autonomie, l'inclusion sociale et la participation durable aux activités cyclistes, tant récréatives que de transport.

2. Adopter une approche axée sur la sécurité

Le vélo est une excellente activité pour la santé, l'environnement et le moral. Comme il s'agit d'une forme d'activité physique pratique et accessible, le vélo peut aider chacun à atteindre les objectifs d'activité physique recommandés. Il a été démontré que la pratique régulière du vélo réduit le risque de maladies chroniques telles que les maladies cardiovasculaires, le diabète et l'obésité, et diminue la mortalité toutes causes confondues (Green et al., 2021). Au-delà des bienfaits physiques, ce mode de transport actif favorise également le bien-être mental en réduisant le stress, en améliorant l'humeur et en renforçant les fonctions cognitives. De plus, il peut favoriser les liens sociaux grâce aux sorties en groupe et aux événements cyclistes communautaires, ce qui en fait une activité holistique qui favorise à la fois la santé et l'engagement social.

Néanmoins, la sécurité reste toujours la priorité absolue. Voici ce que vous devez savoir pour rouler de manière responsable, que ce soit pour le plaisir, pour la compétition, pour atteindre des objectifs de santé, pour profiter de balades en famille ou simplement pour vous rendre au travail.

2.1 Un équipement adapté

Le casque : la règle n° 1

Co-funded by the European Union

Financé par l'Union européenne. Les points de vue et opinions exprimés n'engagent toutefois que leurs auteurs et ne reflètent pas nécessairement ceux de l'Union européenne ou de l'Agence exécutive européenne pour l'éducation et la culture (EACEA). Ni l'Union européenne ni l'EACEA ne peuvent en être tenues pour responsables.

Le casque est l'élément de sécurité le plus important pour les cyclistes de tous âges. Chez les enfants, un casque bien ajusté peut réduire jusqu'à 45 % le risque de blessures graves à la tête. Les casques protègent contre les chocs en cas de chute ou de collision et peuvent faire la différence entre de légères égratignures et des blessures mettant la vie en danger. Il existe certaines règles à respecter pour bien ajuster le casque.

- Assurez-vous que le casque est **certifié pour le vélo** : recherchez des normes de sécurité telles que la CPSC (Consumer Product Safety Commission), la norme EN 1078 (norme européenne) ou toute autre norme équivalente.
- Le casque doit être bien ajusté, sans bouger, et se situer **à environ deux doigts au-dessus des sourcils**.
- Ajustez les sangles en **formant** un **« V » sous les oreilles** et attachez solidement la boucle.
- Vérifiez régulièrement que le casque ne présente aucun dommage ; remplacez-le après tout choc important.
- N'utilisez jamais de casque d'occasion ou endommagé !

Équipement supplémentaire

- **Les gants** protègent les mains en cas de chute et améliorent la prise.
- **Les chaussures fermées** permettent de garder le contrôle des pédales.
- **Le port de genouillères et de coudières** est recommandé pour les débutants ou lors de la pratique sur des terrains accidentés.

2.2 Respecter le code de la route

Le respect du code de la route et un comportement prévisible réduisent les risques d'accident.

- **Roulez à droite** : restez toujours sur le côté droit de la route (à moins, bien sûr, que cela ne soit strictement nécessaire) ou, mieux encore, lorsque cela est possible, empruntez les pistes cyclables.
- **Respectez la signalisation routière** : arrêtez-vous aux panneaux « Stop » et respectez tous les panneaux de signalisation, suivez les feux tricolores et respectez le marquage au sol.
- **Signalez vos intentions :** utilisez des signaux manuels lorsque vous tournez ou vous arrêtez. Établissez un contact visuel avec les automobilistes et les piétons lorsque cela est possible.
- **Gardez une distance de sécurité** : maintenez un écart suffisant par rapport aux véhicules, aux autres cyclistes et aux obstacles afin de pouvoir réagir aux changements soudains de la circulation.
- **Évitez les manœuvres risquées** : ne slalomez pas entre les voitures, ne faites pas de virages brusques sans signaler votre intention.

Co-funded by the European Union

Financé par l'Union européenne. Les points de vue et opinions exprimés n'engagent toutefois que leurs auteurs et ne reflètent pas nécessairement ceux de l'Union européenne ou de l'Agence exécutive européenne pour l'éducation et la culture (EACEA). Ni l'Union européenne ni l'EACEA ne peuvent en être tenues pour responsables.

2.3 Visibilité et éclairage

Il est essentiel d'être vu par les autres usagers de la route, en particulier lorsque la luminosité est faible ou que la circulation est dense.

- **Éclairage** : utilisez toujours un feu avant blanc et un feu arrière rouge. Assurez-vous qu'ils soient complètement chargés ou équipés de piles neuves.
- **Vêtements réfléchissants** : portez des vestes, des gilets ou des bandes réfléchissantes aux chevilles pour améliorer votre visibilité.
- **Pour plus de sécurité** : fixez des feux sur les roues ou d'autres accessoires lumineux spécialement conçus pour vous rendre plus visible.
- **Horaires** : environ 20 % des accidents de vélo se produisent entre 18 h et 21 h ; il est donc essentiel d'être particulièrement visible au crépuscule et en début de soirée.

2.4 Entretien du vélo

Un vélo bien entretenu est plus sûr, plus performant et dure plus longtemps.

Vérifications avant de partir

- Freins : assurez-vous qu'ils permettent d'arrêter efficacement le vélo.
- Pneus : vérifiez la pression et l'usure de la bande de roulement pour garantir une bonne adhérence.
- Chaîne et dérailleurs : assurez-vous qu'ils fonctionnent sans à-coups.
- Direction et suspension : vérifiez qu'elles sont réactives.

Trousse d'urgence

- Emportez une mini-pompe, une chambre à air de rechange et des démonte-pneus.
- Des outils de base, comme un outil multifonctions, peuvent vous aider à régler les composants en cours de route.

Entretien régulier

- Nettoyez et lubrifiez régulièrement la chaîne.
- Vérifiez et resserrez régulièrement les boulons.
- Inspectez régulièrement le vélo pour détecter d'éventuelles fissures ou traces d'usure.

2.5 Comportement préventif

La vigilance et l'anticipation sont aussi importantes que l'équipement et la technique.

Co-funded by the European Union

Financé par l'Union européenne. Les points de vue et opinions exprimés n'engagent toutefois que leurs auteurs et ne reflètent pas nécessairement ceux de l'Union européenne ou de l'Agence exécutive européenne pour l'éducation et la culture (EACEA). Ni l'Union européenne ni l'EACEA ne peuvent en être tenues pour responsables.

- **Restez concentré :** ne roulez pas avec des écouteurs ou en utilisant votre téléphone. Surveillez toujours la circulation, les piétons et l'état de la route.
- **Adoptez un état d'esprit défensif** : partez du principe que les automobilistes ne vous voient pas forcément. Soyez prêt à freiner, à faire une embardée ou à vous arrêter pour éviter les dangers.
- **Prévisibilité et imprévisibilité** : roulez en ligne droite lorsque c'est possible, signalez clairement vos manœuvres et évitez les écarts brusques. Mais ne partez pas du principe que les autres feront toujours de même, alors soyez prudent.
- **Évitez les distractions** : gardez les mains sur le guidon et les yeux sur la route, en particulier aux carrefours et dans la circulation.
- **Adaptez-vous aux conditions environnementales** : ralentissez en cas de mauvais temps, de faible luminosité ou de terrain accidenté.

Ces consignes s'appuient sur les recommandations déjà formulées par l'Organisation pour la promotion des transports alternatifs (OPTAR Roumanie) et le ministère du Développement régional et de l'Administration publique – Roumanie, en 2016 ; ainsi que sur les recommandations publiées par AlphaMind Romania CyclingTeam, en 2026.

2.6 Paramètres de sécurité pour le vélo

Un équipement adapté, une bonne visibilité, le respect du code de la route, un entretien régulier et une conduite préventive : tous ces facteurs constituent les fondements d'une pratique du vélo en toute sécurité. Le respect de ces consignes permet de profiter des bienfaits physiques, mentaux et environnementaux du vélo tout en minimisant les risques. Pour garantir une sécurité optimale, il convient de respecter les espaces et distances minimales indiqués ci-dessous. Ceux-ci sont résumés dans le tableau « Paramètres de sécurité », qui présente les principales règles techniques que tout bon cycliste se doit de respecter.

Paramètres de sécurité	mètres (m)	Informations complémentaires
a) Largeur du vélo et du cycliste adulte	~0,75 m	Mais elle peut être supérieure pour les personnes corpulentes ou les vélos cargo.
b) Sinuosité de la route	0,2–0,8 m	Cela dépend de l'expérience, des bagages, du type de vélo ou du terrain.

Co-funded by the European Union

Financé par l'Union européenne. Les points de vue et opinions exprimés n'engagent toutefois que leurs auteurs et ne reflètent pas nécessairement ceux de l'Union européenne ou de l'Agence exécutive européenne pour l'éducation et la culture (EACEA). Ni l'Union européenne ni l'EACEA ne peuvent en être tenues pour responsables.

Paramètres de sécurité	mètres (m)	Informations complémentaires
c) Distance latérale lors du dépassement d'autres cyclistes	minimum 0,5 m	Cela dépend de l'expérience, des bagages, du type de vélo ou du terrain.
d) Distance par rapport à la circulation automobile (voitures)	minimum 1,5 m	Si la vitesse maximale est de 30 km/h et que des mesures de modération du trafic sont en place, cette distance peut être réduite à 1 m.
e) Espace nécessaire pour lire la signalisation routière et effectuer les manœuvres requises	au moins 25 m à l'avance	Les changements de direction et les arrêts doivent être signalés à l'avance ; le gestionnaire routier doit garantir un espace suffisant pour permettre une signalisation en toute sécurité, car celle-ci doit être visible.
f) Distance par rapport aux obstacles à proximité :	La pédale peut descendre jusqu'à 7 cm du sol, voire moins, lors des virages ; par conséquent, l'espace autour des pistes cyclables doit être exempt d'obstacles.	
f.1) Sécurité latérale	au moins 0,5 m	L'espace de sécurité latéral est également très important, car la présence d'obstacles latéraux à proximité pourrait nuire à l'équilibre.
f.2) Bordures, accotements, bordures	maximum 5 cm	Les bordures peuvent servir à séparer les voies ou la circulation, mais leur hauteur doit être limitée et elles ne doivent pas présenter d'arêtes vives ni d'angles saillants.
f.3) Pistes cyclables	2,5 m de hauteur	Les pistes cyclables doivent présenter une hauteur de passage libre et être correctement signalées.
g) Espace nécessaire dans les virages	supérieure à celle requise	Dans les virages, le cycliste occupe plus d'espace car il se

Co-funded by the European Union

Financé par l'Union européenne. Les points de vue et opinions exprimés n'engagent toutefois que leurs auteurs et ne reflètent pas nécessairement ceux de l'Union européenne ou de l'Agence exécutive européenne pour l'éducation et la culture (EACEA). Ni l'Union européenne ni l'EACEA ne peuvent en être tenues pour responsables.

Paramètres de sécurité	mètres (m)	Informations complémentaires
	dans les autres cas	penche vers l'intérieur de la courbe.
Références : Organisation pour la promotion des transports alternatifs (OPTAR) et ministère du Développement régional et de l'Administration publique – Roumanie, 2016.		

Le vélo présente de nombreux avantages : de la remise en forme à la détente, en passant par la mobilité et la protection de l'environnement. En veillant à disposer d'un équipement adapté, à respecter les distances de sécurité et le code de la route, chaque sortie devient un moment sûr et inoubliable.

Roulez prudemment… et profitez du trajet !

3. Choisir le bon type d'équipements de cyclisme

Les équipements de cyclisme se déclinent sous de multiples formes et configurations, chacune étant conçue pour répondre aux besoins et aux capacités individuels du cycliste. Il a été démontré que les effets positifs globaux du cyclisme sur un vélo standard sont comparables à ceux observés dans le cyclisme adapté. Ces deux formes de cyclisme contribuent à l'amélioration de la condition cardiovasculaire, de la force musculaire, du bien-être mental et de la qualité de vie, ce qui confirme que le cyclisme adapté est une activité efficace et inclusive (Mosser et al., 2025).

3.1 Les transporteurs de fauteuils pour le cyclisme

Les transporteurs de fauteuils sont des véhicules de cyclisme adapté conçus pour transporter en toute sécurité des personnes qui restent assises dans un fauteuil roulant ou un fauteuil spécialisé, tout en étant déplacées par un cycliste ou un système à assistance électrique. Ces systèmes permettent aux personnes ayant une capacité de pédalage autonome limitée, voire inexistante, de participer à des activités de mobilité en plein air et à des activités sociales.

Les transporteurs de fauteuils sont particulièrement utiles pour renforcer l'inclusion, l'accès aux espaces publics et, par conséquent, la qualité de vie.

Co-funded by the European Union

Financé par l'Union européenne. Les points de vue et opinions exprimés n'engagent toutefois que leurs auteurs et ne reflètent pas nécessairement ceux de l'Union européenne ou de l'Agence exécutive européenne pour l'éducation et la culture (EACEA). Ni l'Union européenne ni l'EACEA ne peuvent en être tenues pour responsables.



Image disponible gratuitement sur Pexels.

3.2 Vélos à assistance électrique

Les vélos à assistance électrique sont équipés d'un moteur électrique qui fournit une assistance au pédalage, réduisant ainsi l'effort physique tout en permettant une participation active. Le niveau d'assistance peut être réglé en fonction des capacités et de l'endurance du cycliste.

Ces vélos aident les personnes ayant une force réduite, des problèmes d'équilibre ou souffrant de fatigue, et constituent des outils efficaces pour allonger la distance parcourue, accroître l'autonomie et favoriser une activité physique régulière.



Image libre de droits disponible sur Unsplash.

3.3 Vélos sociables (côte à côte)

Les vélos sociables sont des vélos conçus pour deux utilisateurs ou plus, permettant aux cyclistes de rouler ensemble, soit côte à côte, soit en tandem. Ces vélos favorisent l'interaction sociale, l'activité physique partagée et la communication entre les utilisateurs, ce qui les rend particulièrement adaptés aux personnes qui bénéficient d'une assistance au pédalage, d'une direction guidée ou d'une interaction sociale.

Co-funded by the European Union

Financé par l'Union européenne. Les points de vue et opinions exprimés n'engagent toutefois que leurs auteurs et ne reflètent pas nécessairement ceux de l'Union européenne ou de l'Agence exécutive européenne pour l'éducation et la culture (EACEA). Ni l'Union européenne ni l'EACEA ne peuvent en être tenues pour responsables.

Les vélos sociaux sont couramment utilisés dans le cadre de la rééducation, des programmes communautaires et des loisirs inclusifs.

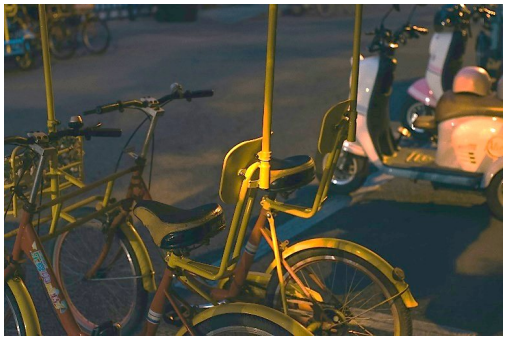


Image libre de droits disponible sur Unsplash.

3.4 Vélos à main

Les vélos à main sont des vélos à propulsion humaine actionnés à l'aide des bras plutôt que des jambes. Ils sont couramment utilisés par les personnes présentant un handicap des membres inférieurs et sont disponibles en configuration couchée, à genoux ou debout.

Les vélos à main améliorent la force du haut du corps, la condition cardiovasculaire et l'endurance, et sont largement utilisés en rééducation, dans le cadre d'activités de loisirs et en paracyclisme de compétition.



Image libre de droits disponible sur Pexels.

3.5 Tricycles (tricycles adaptés)

Les tricycles adaptés sont équipés de trois roues pour offrir une stabilité et un équilibre accrus. Ils conviennent aux personnes souffrant de troubles de l'équilibre, de troubles

Co-funded by the European Union

Financé par l'Union européenne. Les points de vue et opinions exprimés n'engagent toutefois que leurs auteurs et ne reflètent pas nécessairement ceux de l'Union européenne ou de l'Agence exécutive européenne pour l'éducation et la culture (EACEA). Ni l'Union européenne ni l'EACEA ne peuvent en être tenues pour responsables.

neurologiques ou à celles qui ne sont pas en mesure de rouler en toute sécurité sur un vélo à deux roues.

Les tricycles peuvent être configurés avec une propulsion manuelle ou au pied et peuvent inclure des supports supplémentaires tels que des dossiers ou des harnais.



Image disponible gratuitement sur Unsplash.

3.6 Vélos à quatre roues (quadricycles)

Les quadricycles offrent une stabilité accrue grâce à leur conception à quatre roues et sont souvent utilisés par les personnes présentant d'importantes difficultés d'équilibre ou de coordination.

Ils peuvent être équipés d'une assistance au pédalage ou d'une motorisation électrique et sont également fréquemment utilisés dans le cadre de programmes de rééducation et d'aide à la mobilité.



Image disponible gratuitement sur Pexels.

Co-funded by the European Union

Financé par l'Union européenne. Les points de vue et opinions exprimés n'engagent toutefois que leurs auteurs et ne reflètent pas nécessairement ceux de l'Union européenne ou de l'Agence exécutive européenne pour l'éducation et la culture (EACEA). Ni l'Union européenne ni l'EACEA ne peuvent en être tenues pour responsables.

3.7 Vélos couchés

Les vélos couchés placent le cycliste en position allongée, avec une selle plus large et un dossier. Cette conception réduit la tension sur la colonne vertébrale, la nuque et les articulations, tout en améliorant le confort et la stabilité.

Les vélos couchés sont particulièrement bénéfiques pour les personnes souffrant de troubles musculo-squelettiques, de douleurs chroniques ou d'un contrôle limité du tronc.



Image disponible gratuitement sur Pexels.

3.8 Vélos tandem adaptés

Les vélos tandem adaptés permettent à deux cyclistes de rouler ensemble. En général, l'un d'eux (le pilote) contrôle la direction et le freinage, tandis que le second participe au pédalage dans la mesure de ses capacités.

Ces types de tandems sont souvent utilisés par des personnes souffrant de déficiences visuelles, de troubles cognitifs ou d'une coordination réduite, favorisant ainsi une activité partagée et l'inclusion sociale.


Image disponible gratuitement sur Unsplash.

Co-funded by the European Union

Financé par l'Union européenne. Les points de vue et opinions exprimés n'engagent toutefois que leurs auteurs et ne reflètent pas nécessairement ceux de l'Union européenne ou de l'Agence exécutive européenne pour l'éducation et la culture (EACEA). Ni l'Union européenne ni l'EACEA ne peuvent en être tenues pour responsables.

3.9 Vélos à cadre bas et à accès facile

Les vélos à cadre bas ou à enjambement facile sont conçus avec un cadre abaissé, dans le but spécifique de faciliter la montée et la descente du vélo.

Ces vélos conviennent aux personnes à mobilité réduite, souffrant de raideurs articulaires ou ayant des difficultés d'équilibre, ce qui renforce leur autonomie et leur confiance en elles lorsqu'elles font du vélo.



Image libre de droits disponible sur Unsplash.

ANNEXE

Co-funded by the European Union

Financé par l'Union européenne. Les points de vue et opinions exprimés n'engagent toutefois que leurs auteurs et ne reflètent pas nécessairement ceux de l'Union européenne ou de l'Agence exécutive européenne pour l'éducation et la culture (EACEA). Ni l'Union européenne ni l'EACEA ne peuvent en être tenues pour responsables.

1. Exercice « Le vélo en ville »

Compte tenu de l'essor considérable de la pratique du vélo ces dernières années, favorisé par son accessibilité financière, ses faibles coûts d'entretien et son caractère durable en tant que mode de transport dans les villes européennes, la Fédération européenne des cyclistes, en collaboration avec l'Alliance mondiale des ONG pour la sécurité routière, a publié en 2020 un guide sur les règles et les bonnes pratiques en matière de cyclisme :

« Guide des meilleures pratiques – Programme de promotion d'un cyclisme plus sûr »

Cliquer sur le lien suivant pour consulter ce guide :
https://www.ecf.com/media/resources/2021/SCAP_BEST_PRACTICE_GUIDE_%5BWEB%5D.pdf

Après avoir parcouru ce document, essayez de répondre aux questions suivantes portant sur certains points intéressants de l'article, soit à titre d'auto-évaluation, soit dans le cadre d'une discussion de groupe.

Question 1 / Page 9

Que sont exactement les « Pedelecs » ou EPAC ? Pensez-vous qu'ils présentent un fort potentiel d'utilisation auprès des jeunes en situation de précarité ? Pourquoi ?

Question 2 / Page 13

Qu'est-ce que le phénomène des « accidents de porte » ? En avez-vous déjà entendu parler ?

Question 3 / Page 37

Quel type de « tension » la cohabitation entre bus et vélos sur les voies réservées aux bus engendre-t-elle ? S'agit-il d'un problème dans la plupart des pays européens ?

Question 4 / Page 40

Que sont les « rues cyclables » et en quoi diffèrent-elles des pistes cyclables ? Pensez-vous que ce soit une bonne idée de les généraliser ?

Question 5 / Page 48

Co-funded by the European Union

Financé par l'Union européenne. Les points de vue et opinions exprimés n'engagent toutefois que leurs auteurs et ne reflètent pas nécessairement ceux de l'Union européenne ou de l'Agence exécutive européenne pour l'éducation et la culture (EACEA). Ni l'Union européenne ni l'EACEA ne peuvent en être tenues pour responsables.

Quels sont les deux types de « contrôle technique des vélos » exigés par la directive relative à l'aptitude à la circulation routière (Bruxelles, 2018) ? Sont-ils appliqués dans tous les États membres de l'UE ?

Co-funded by the European Union

Financé par l'Union européenne. Les points de vue et opinions exprimés n'engagent toutefois que leurs auteurs et ne reflètent pas nécessairement ceux de l'Union européenne ou de l'Agence exécutive européenne pour l'éducation et la culture (EACEA). Ni l'Union européenne ni l'EACEA ne peuvent en être tenues pour responsables.

2. Exercice « VTT »

Le VTT et les technologies adaptées peuvent s'associer pour ouvrir un nouveau chapitre dans l'histoire du cyclisme adapté : le VTT adapté.

Bien que le cyclisme adapté soit plus couramment associé aux environnements urbains, les VTT adaptés peuvent également jouer un rôle significatif pour favoriser le bien-être des jeunes en situation de précarité, de manière inclusive et valorisante. Ces vélos peuvent être personnalisés pour répondre aux besoins spécifiques des personnes en situation de handicap, tout en offrant tous les bienfaits physiques et émotionnels qu'une balade au cœur de la nature peut procurer…

Regardez la vidéo suivante, publiée par « Developing Mountain Biking in Scotland » en 2023, et discutez des avantages potentiels plus larges que les activités cyclistes en groupe, au cœur de la nature et à ciel ouvert, peuvent apporter aux jeunes en situation de précarité, qu'ils soient en situation de handicap ou confrontés à d'autres formes de précarité. Mais n'oubliez pas de vous concentrer sur les aspects positifs : les moyens de mettre en valeur leurs capacités et les avantages du vélo.

« Adapter l'encadrement en VTT – Une formation pour aider davantage de cyclistes en situation de handicap à découvrir les sentiers »

Lien YouTube https://www.youtube.com/watch?v=cGsJfEEupPo

Co-funded by the European Union

Financé par l'Union européenne. Les points de vue et opinions exprimés n'engagent toutefois que leurs auteurs et ne reflètent pas nécessairement ceux de l'Union européenne ou de l'Agence exécutive européenne pour l'éducation et la culture (EACEA). Ni l'Union européenne ni l'EACEA ne peuvent en être tenues pour responsables.

Connaissances en cyclisme

Guide Cyclos

Techniques avancées de cyclisme

Module 3

CYCLOS Erasmus+

Le vélo au service de l'inclusion

Référence du projet : 2025-1-FR02-KA220-YOU-000356369

Co-funded by the European Union

Financé par l'Union européenne. Les points de vue et opinions exprimés n'engagent toutefois que leurs auteurs et ne reflètent pas nécessairement ceux de l'Union européenne ou de l'Agence exécutive européenne pour l'éducation et la culture (EACEA). Ni l'Union européenne ni l'EACEA ne peuvent en être tenues pour responsables.

PRÉSENTATION DU MODULE

Module	**Techniques avancées de cyclisme**
Résumé	Ce module enseigne les techniques de cyclisme de manière simple et pratique. Il met l'accent sur l'équilibre, le contrôle, le freinage, l'utilisation des vitesses et la sécurité dans la circulation. Le module aide également les participants à comprendre comment choisir des itinéraires sûrs, rester calmes dans les zones très fréquentées et prendre les bonnes décisions sur la route. Les activités favorisent l'inclusion, la confiance en soi et l'autonomie. Grâce à des exercices simples, des vidéos, des jeux de rôle et des cartes, les participants apprennent à rouler en toute sécurité et en douceur dans différentes situations de la vie quotidienne.
Apprentissage Résultats	• *Améliorer l'équilibre, le contrôle et la maîtrise du vélo en toute sécurité.* • *Apprendre à utiliser correctement les vitesses, les freins et la position du corps.* • *Comprendre les règles élémentaires de circulation et adopter un comportement sûr sur la route.* • *Acquérir de l'assurance pour rouler en circulation ou dans des situations difficiles.* • *Planifier des itinéraires cyclables plus sûrs et prendre les bonnes décisions lors de la pratique du vélo.*

Co-funded by the European Union

Financé par l'Union européenne. Les points de vue et opinions exprimés n'engagent toutefois que leurs auteurs et ne reflètent pas nécessairement ceux de l'Union européenne ou de l'Agence exécutive européenne pour l'éducation et la culture (EACEA). Ni l'Union européenne ni l'EACEA ne peuvent en être tenues pour responsables.

INTRODUCTION

Ce module a été conçu pour aider les cyclistes à améliorer leurs compétences de manière simple, claire et pratique. Beaucoup de personnes souhaitent rouler à vélo en toute sécurité, mais ne savent pas bien maîtriser leur vélo, utiliser les vitesses ou freiner correctement ; le plus important est toutefois de se sentir en confiance dans la circulation. Elles sont souvent confrontées à des situations dangereuses ou ne parviennent pas à choisir des itinéraires sûrs dans leur quartier.

Ce module répond à ces besoins en proposant des activités simples, des démonstrations et des outils permettant de comprendre les techniques de cyclisme. Il comprend des exercices sur l'équilibre, la posture, le freinage, les vitesses et les situations de circulation. Il enseigne également la gestion du stress et la prise de décision en toute sécurité. Ce module favorise l'inclusion en aidant les participants à se sentir plus autonomes et plus confiants.

Les principaux objectifs sont d'aider les apprenants à mieux maîtriser leur vélo, à comprendre comment rouler en toute sécurité dans la circulation et à renforcer leur confiance grâce à des exercices simples et progressifs.

Chapitre 1 – Maîtrise et maniement du vélo

Présentation du chapitre

Ce chapitre est consacré au développement des compétences fondamentales et avancées en matière de maîtrise du vélo. Les participants apprennent comment la position du corps, l'équilibre et la coordination des mouvements influent sur la stabilité et le confort à vélo. Grâce à des explications simples et à des exercices pratiques, les apprenants améliorent leur capacité à manœuvrer le vélo en douceur dans des situations quotidiennes, notamment lors de trajets à faible vitesse et sur des surfaces irrégulières.

Équilibre et stabilité

L'équilibre est la base d'une pratique sûre du vélo. Cette image explique comment fonctionne l'équilibre sur un vélo et comment les cyclistes peuvent l'améliorer grâce à leur posture.

Co-funded by the European Union

Financé par l'Union européenne. Les points de vue et opinions exprimés n'engagent toutefois que leurs auteurs et ne reflètent pas nécessairement ceux de l'Union européenne ou de l'Agence exécutive européenne pour l'éducation et la culture (EACEA). Ni l'Union européenne ni l'EACEA ne peuvent en être tenues pour responsables.



correct



incorrect

Les activités pratiques doivent mettre l'accent sur la conduite à faible vitesse, les exercices de maintien en ligne droite et le maintien de la stabilité au démarrage, à l'arrêt ou lors de la conduite à faible vitesse.

Points clés :

- Regarder devant soi plutôt que vers le bas

- Garder les bras et les épaules détendus

- Effectuer de légères corrections de direction

Position du corps et posture

Une position du corps correcte aide les cyclistes à contrôler leur vélo et à éviter la fatigue ou la douleur. Il est important de vérifier la hauteur de la selle, la position des mains et la manière de déplacer le poids du corps dans les virages ou lors du franchissement d'obstacles. Lors d'un exercice pratique, les participants doivent analyser leur posture et s'entraîner à l'ajuster pour se sentir plus à l'aise et plus en confiance.

Points clés :

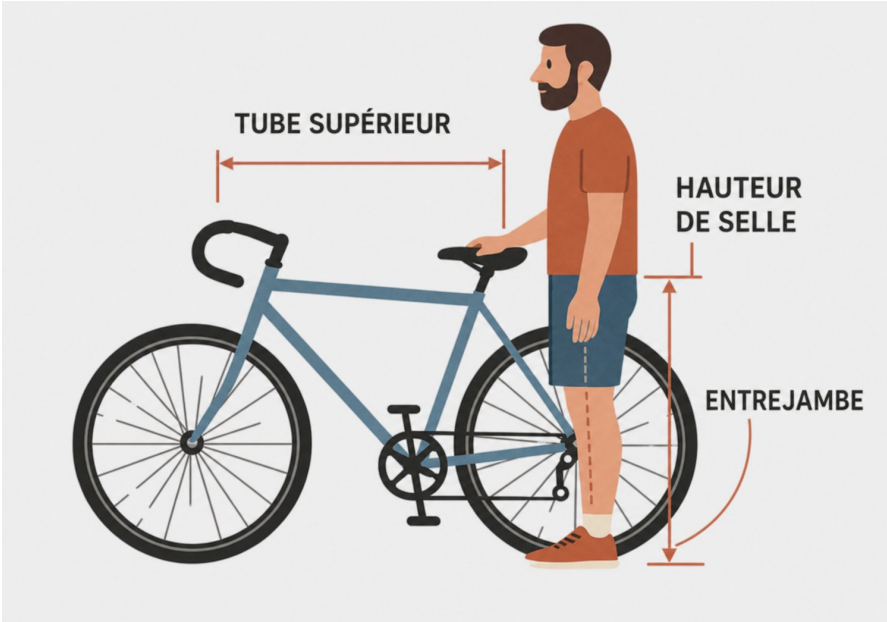
- Position de conduite neutre

- Répartition du poids entre la selle, les pédales et le guidon

- Adaptation de la posture pour les montées, les virages et le freinage

Co-funded by the European Union

Financé par l'Union européenne. Les points de vue et opinions exprimés n'engagent toutefois que leurs auteurs et ne reflètent pas nécessairement ceux de l'Union européenne ou de l'Agence exécutive européenne pour l'éducation et la culture (EACEA). Ni l'Union européenne ni l'EACEA ne peuvent en être tenues pour responsables.



Direction et manœuvres

Une autre activité pratique permet d'acquérir les compétences de pilotage nécessaires dans des environnements réels, tels que les chemins étroits, les virages et les zones encombrées. Les apprenants s'entraînent à effectuer des virages contrôlés, des exercices de slalom et à rouler avec précision afin d'améliorer leur coordination et leur confiance.

- Mouvements de pilotage fluides
- Prendre des virages à différentes vitesses
- Éviter les corrections brusques ou soudaines en anticipant le parcours

Co-funded by the European Union

Financé par l'Union européenne. Les points de vue et opinions exprimés n'engagent toutefois que leurs auteurs et ne reflètent pas nécessairement ceux de l'Union européenne ou de l'Agence exécutive européenne pour l'éducation et la culture (EACEA). Ni l'Union européenne ni l'EACEA ne peuvent en être tenues pour responsables.

Chapitre 2 – Freinage et utilisation des vitesses

Présentation du chapitre

Ce chapitre aide les participants à comprendre comment utiliser les freins et les vitesses de manière efficace et sûre. Un freinage et un choix de vitesse corrects améliorent le contrôle, réduisent les risques et rendent la pratique du vélo plus confortable. Ce chapitre allie une théorie simple à des exercices pratiques.

Freinage sûr et efficace

Les participants apprennent le fonctionnement des différents types de freins et comment les utiliser correctement en situation normale et en cas d'urgence.

Points clés :

- Utilisation simultanée des freins avant et arrière

- Freiner progressivement plutôt que brusquement

- Freiner avant les virages, et non pendant ceux-ci

Freinage d'urgence

Cette section est consacrée à la manière de réagir en toute sécurité face à des situations imprévues. Grâce à des démonstrations et à des exercices pratiques, les apprenants améliorent leur temps de réaction et leur maîtrise du véhicule tout en freinant brusquement sans perdre l'équilibre.

Points clés :

- Déplacer le poids du corps vers l'arrière

- Garder les bras légèrement fléchis

- Garder son calme en situation de stress

Comprendre et utiliser les vitesses

Utilisées correctement, les vitesses rendent le vélo plus facile et plus efficace. Il est important d'expliquer quand et comment changer de vitesse, en particulier dans les côtes ou dans la circulation. Les participants s'entraînent à choisir la bonne vitesse en fonction des différentes situations.

Points clés :

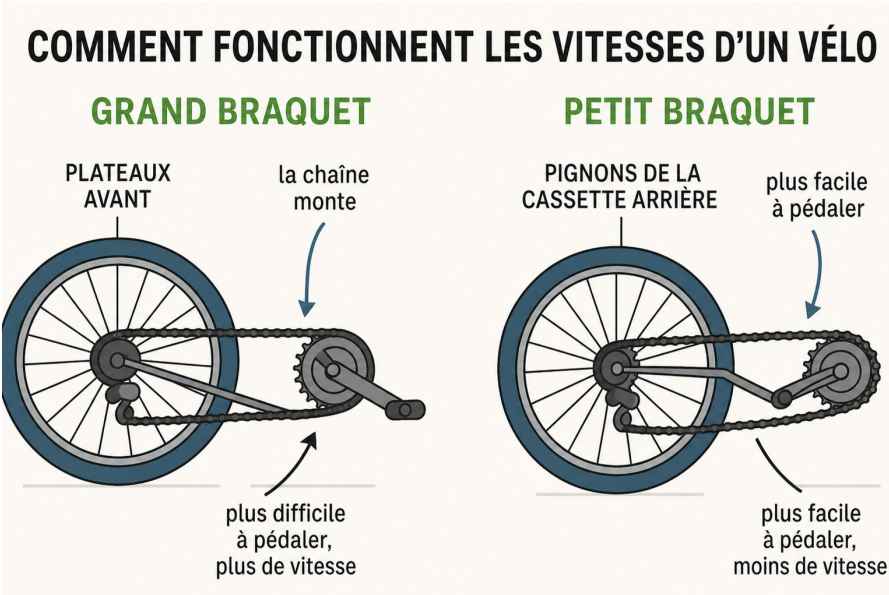
- Changer de vitesse avant de s'arrêter ou d'entamer une montée

- Maintenir un rythme de pédalage confortable

- Utiliser des vitesses basses dans les montées, et des vitesses plus élevées sur le plat ou dans les descentes pour prendre de la vitesse

Co-funded by the European Union

Financé par l'Union européenne. Les points de vue et opinions exprimés n'engagent toutefois que leurs auteurs et ne reflètent pas nécessairement ceux de l'Union européenne ou de l'Agence exécutive européenne pour l'éducation et la culture (EACEA). Ni l'Union européenne ni l'EACEA ne peuvent en être tenues pour responsables.



À NOTER : pour les bénéficiaires présentant des troubles cognitifs ou des difficultés d'apprentissage, il est préférable d'utiliser un vélo simple avec un nombre limité de vitesses

Chapitre 3 – Règles de circulation de base pour les cyclistes

Les apprenants sont initiés aux règles de circulation essentielles, à la signalisation et aux priorités applicables aux cyclistes.

Points clés :

- Comprendre les panneaux et les signaux
- Respecter les priorités et les passages piétons
- Partager la route avec les autres usagers

Co-funded by the European Union

Financé par l'Union européenne. Les points de vue et opinions exprimés n'engagent toutefois que leurs auteurs et ne reflètent pas nécessairement ceux de l'Union européenne ou de l'Agence exécutive européenne pour l'éducation et la culture (EACEA). Ni l'Union européenne ni l'EACEA ne peuvent en être tenues pour responsables.

Où êtes-vous autorisé à circuler à vélo ?	Où n'êtes-vous pas autorisé à circuler à vélo ?
 Piste cyclable	 Route fermée dans les deux sens
 Cyclistes exceptés	 Sens interdit
 Voie réservée aux cyclistes et aux cyclomoteurs	 Accès interdit aux vélos et aux véhicules pour personnes à mobilité réduite sans moteur
 Cyclistes dans les deux sens	 Accès interdit aux vélos, cyclomoteurs et véhicules pour personnes à mobilité réduite
 Piste cyclable – facultative	 Route principale
 Vélorue	 Chemin piéton
	 Accès interdit aux piétons

Co-funded by the European Union

Financé par l'Union européenne. Les points de vue et opinions exprimés n'engagent toutefois que leurs auteurs et ne reflètent pas nécessairement ceux de l'Union européenne ou de l'Agence exécutive européenne pour l'éducation et la culture (EACEA). Ni l'Union européenne ni l'EACEA ne peuvent en être tenues pour responsables.

Exercices pratiques

Les exercices seront choisis en fonction de la disponibilité des vélos, de l'espace, etc.

Quelques exemples d'exercices interactifs :

- Parcours de slalom pour améliorer le contrôle du vélo et la maîtrise de la direction.
- Course lente : améliore l'équilibre et la stabilité.
- L'analyse de la posture du cycliste aide à ajuster la position du corps.
- Jeu de vélo « Repère les erreurs » : permet d'apprendre à distinguer les comportements sûrs des comportements dangereux.
- Entraînement au freinage d'urgence : améliore la sécurité
- Petit quiz sur le code de la route : renforce les règles de base.
- Exercice d'utilisation des vitesses pour favoriser une conduite efficace.

Co-funded by the European Union

Financé par l'Union européenne. Les points de vue et opinions exprimés n'engagent toutefois que leurs auteurs et ne reflètent pas nécessairement ceux de l'Union européenne ou de l'Agence exécutive européenne pour l'éducation et la culture (EACEA). Ni l'Union européenne ni l'EACEA ne peuvent en être tenues pour responsables.

Références

Pucher, J., & Buehler, R. (2012). *Le vélo en ville*. MIT Press. https://doi.org/10.7551/mitpress/8814.001.0001

Organisation mondiale de la Santé. (2017). *Le vélo et la marche : promouvoir l'activité physique et les transports durables*. Organisation mondiale de la Santé. https://apps.who.int/iris/handle/10665/254760

Commission européenne. (2021). *Cadre stratégique de l'UE en matière de sécurité routière 2021-2030 : prochaines étapes vers la « Vision Zéro »*. Office des publications de l'Union européenne. https://transport.ec.europa.eu/transport-themes/safety/road-safety_en

Carey J.J., Toovey R., Spittle A.J., Imms C., Shields N. (2023), « Exploring Adaptive Cycling Interventions for Young People with Disability: An Online Survey of Providers in Australia », dans *Journal of Clinical Medicine*. Volume 12, numéro 17. https://pmc.ncbi.nlm.nih.gov/articles/PMC10488225/

Green S., Sakuls P., Levitt S. (2021), Le vélo au service de la santé : améliorer la santé et atténuer la crise climatique, dans *Can Fam Physician*. Volume 67, numéro 10. https://pmc.ncbi.nlm.nih.gov/articles/PMC8516176/

Haubold H. (2020), « La mobilité pendant et après la COVID-19 : les données confirment une croissance massive du vélo », dans *Fédération européenne des cyclistes* – ECF. https://www.ecf.com/en/news/mobility-during-and-after-covid-19-data-confirms-massive-growth-of-cycling/

Hudde A. (2022), Différences liées au niveau d'éducation en matière de pratique du vélo : données issues de villes allemandes, dans *Sociology.* Volume 56, numéro 5. https://journals.sagepub.com/doi/10.1177/00380385211063366

Kristensen Aagaard M.B. (2024), Promouvoir le vélo auprès des personnes en situation de handicap – La Fédération danoise des cyclistes, publié sur le site officiel *de la Cycling Embassy of Denmark*. https://cyclingsolutions.info/promoting-cycling-among-people-with-disabilities/

Lawlor E.R., Hunter R.F., Adlakha D., Kee F., Tully M.A. (2021), Caractéristiques individuelles associées aux modes de déplacement actifs chez les groupes à faibles et à hauts revenus au Royaume-Uni, dans *International Journal of Environmental Research and Public Health*. Volume 18, numéro 19. https://www.mdpi.com/1660-4601/18/19/10360

Mosser N., Norcliffe G., Kruse A. (2025), L'impact du vélo sur la santé physique et mentale, ainsi que sur la qualité de vie des personnes en situation de handicap : une revue exploratoire, dans **Physical Activity in the Prevention and Management of Disease**. https://www.frontiersin.org/journals/sports-and-active-living/articles/10.3389/fspor.2024.1487117/full

Co-funded by the European Union

Financé par l'Union européenne. Les points de vue et opinions exprimés n'engagent toutefois que leurs auteurs et ne reflètent pas nécessairement ceux de l'Union européenne ou de l'Agence exécutive européenne pour l'éducation et la culture (EACEA). Ni l'Union européenne ni l'EACEA ne peuvent en être tenues pour responsables.

Stark J. & Gašpar J. (2025), Les cours de vélo, un tremplin vers l'autodétermination ? – Témoignages de femmes immigrées, dans *Transportation Research Procedia*. Volume 82, pp. 279 - 291. https://www.sciencedirect.com/science/article/pii/S2352146524003417?ref=pdf_download&fr=RR-2&rr=9bdc47d5f849a0ba

Série Tour de France – Roumanie (2025), « Participarea persoanelor cu dizabilități (GRATUITĂ) » en 2025, article publié sur le site officiel de « L'Étape ». https://romania.letapeseries.com/blog/race/participarea-persoanelor-cu-dizabilitati-gratuita-in-2025

Ministère britannique des Transports (2013), « Delivering Inclusive Cycle Training: A Good Practice Guide for Disability Cycle Training ». https://www.bikeability.org.uk/wp-content/uploads/2022/02/Delivering-Inclusive-Cycle-Training-A-Good-Practice-Guide-for-Disability-Cycle-Training.pdf, 2011

Co-funded by the European Union

Financé par l'Union européenne. Les points de vue et opinions exprimés n'engagent toutefois que leurs auteurs et ne reflètent pas nécessairement ceux de l'Union européenne ou de l'Agence exécutive européenne pour l'éducation et la culture (EACEA). Ni l'Union européenne ni l'EACEA ne peuvent en être tenues pour responsables.

Connaissances sur le vélo

Guide Cyclos

Entretien du vélo et contrôles de sécurité

Module 4

CYCLOS Erasmus+

Le vélo au service de l'inclusion

Référence du projet : 2025-1-FR02-KA220-YOU-000356369

Co-funded by the European Union

Financé par l'Union européenne. Les points de vue et opinions exprimés n'engagent toutefois que leurs auteurs et ne reflètent pas nécessairement ceux de l'Union européenne ou de l'Agence exécutive européenne pour l'éducation et la culture (EACEA). Ni l'Union européenne ni l'EACEA ne peuvent en être tenues pour responsables.

PRÉSENTATION DU MODULE

Module 4	**Entretien des vélos et contrôles de sécurité**
Résumé	Ce module présente les compétences de base en matière d'entretien du vélo de manière simple, pratique et inclusive. Les participants apprennent à vérifier leur vélo avant de rouler à l'aide de la méthode « ABC Quick Check », à nettoyer et lubrifier les pièces essentielles, ainsi qu'à effectuer des réparations et des opérations d'entretien de base. Ce module aide les cyclistes à prévenir les pannes, à améliorer leur sécurité et à se sentir plus autonomes lorsqu'ils utilisent leur vélo au quotidien. Les activités sont pratiques, visuelles et adaptées à différents niveaux de compétence.
Apprentissage Résultats	*À l'issue de ce module, les participants seront capables de :* ● *Effectuer le « ABC Quick Check » pour s'assurer qu'un vélo peut être utilisé en toute sécurité* ● *Nettoyer et lubrifier correctement les composants essentiels du vélo* ● *Identifier les problèmes mécaniques courants* ● *Effectuer des réparations simples et des opérations d'entretien de base* ● *Savoir quand réparer un vélo soi-même et quand faire appel à un professionnel*

Co-funded by the European Union

Financé par l'Union européenne. Les points de vue et opinions exprimés n'engagent toutefois que leurs auteurs et ne reflètent pas nécessairement ceux de l'Union européenne ou de l'Agence exécutive européenne pour l'éducation et la culture (EACEA). Ni l'Union européenne ni l'EACEA ne peuvent en être tenues pour responsables.

INTRODUCTION

Un vélo bien entretenu est plus sûr, plus confortable et plus agréable à utiliser. De nombreux cyclistes cessent d'utiliser leur vélo en raison de petits problèmes mécaniques qu'ils ne savent pas résoudre. Ce module a été conçu pour transmettre des compétences d'entretien simples et utiles qui renforcent la confiance en soi et l'autonomie.

Ce module s'articule autour de trois axes principaux : la vérification du vélo avant de rouler, le nettoyage et la lubrification des pièces essentielles, ainsi que la réalisation de réparations et d'opérations d'entretien de base. Toutes les activités sont conçues pour être faciles à comprendre et pratiques, à l'aide de vrais vélos, d'images et de démonstrations. Ce module favorise l'inclusion en réduisant la dépendance vis-à-vis d'autrui et en diminuant les obstacles à la pratique régulière du vélo.

Co-funded by the European Union

Financé par l'Union européenne. Les points de vue et opinions exprimés n'engagent toutefois que leurs auteurs et ne reflètent pas nécessairement ceux de l'Union européenne ou de l'Agence exécutive européenne pour l'éducation et la culture (EACEA). Ni l'Union européenne ni l'EACEA ne peuvent en être tenues pour responsables.

Chapitre 1 – La vérification rapide ABC

Présentation du chapitre

Ce chapitre présente le « contrôle rapide ABC », une méthode simple permettant de s'assurer qu'un vélo est en bon état avant de prendre la route. Les participants apprennent à identifier rapidement les problèmes de sécurité et **à** prévenir les accidents dus à des défaillances mécaniques. **Une première courte vidéo permet aux participants d'apprendre le nom correct des pièces de leur vélo.**

A : Air

Cette partie est consacrée à la vérification de la pression et de l'état des pneus. À l'aide d'une courte vidéo, les participants découvrent comment une pression de gonflage correcte améliore la sécurité, le confort et la maîtrise du vélo.

Points clés :

- Vérifier la pression des pneus au toucher ou à l'aide d'un manomètre de pompe
- Identifier les pneus usés ou endommagés
- Comprendre les niveaux de pression recommandés

B : Freins

Cette section explique comment vérifier le bon fonctionnement des freins avant de prendre la route. Les participants s'entraînent à actionner les leviers de frein et à inspecter les plaquettes et les câbles de frein. Une courte vidéo est proposée.

Points clés :

- Les leviers de frein ne doivent pas toucher le guidon
- Les plaquettes de frein doivent être correctement en contact avec la jante ou le disque
- Les câbles et les flexibles doivent être en bon état

C : Chaîne et manivelles

Ce sous-chapitre traite de la vérification de la chaîne, des pédales et des manivelles. Les participants apprennent à repérer les pièces desserrées et les chaînes sèches ou rouillées. De courtes vidéos sont proposées : chaîne, pédales.

Points clés :

- La chaîne doit tourner sans à-coups
- Les manivelles et les pédales doivent être bien serrées
- Aucun bruit inhabituel lors du pédalage

Co-funded by the European Union

Financé par l'Union européenne. Les points de vue et opinions exprimés n'engagent toutefois que leurs auteurs et ne reflètent pas nécessairement ceux de l'Union européenne ou de l'Agence exécutive européenne pour l'éducation et la culture (EACEA). Ni l'Union européenne ni l'EACEA ne peuvent en être tenues pour responsables.

Chapitre 2 – Nettoyage et lubrification du vélo

Présentation du chapitre

Un nettoyage et une lubrification réguliers contribuent à prolonger la durée de vie d'un vélo et à améliorer ses performances. Ce chapitre vous apprend des gestes simples à réaliser à l'aide d'outils et de produits de base.

Pourquoi le nettoyage est-il important ?

Les participants doivent comprendre comment la saleté et l'eau endommagent les pièces du vélo et comment un nettoyage simple permet d'éviter l'usure et les pannes.

Points clés :

- La saleté augmente les frottements et provoque des dommages
- Les vélos propres sont plus faciles à contrôler
- Un nettoyage régulier permet de faire des économies

Comment nettoyer un vélo

Un nettoyage régulier doit être effectué à l'aide d'eau, de brosses et de chiffons.

Points clés :

- Utiliser de l'eau et du savon doux
- Éviter l'eau sous haute pression
- Nettoyer le cadre, les roues et les parties visibles du vélo

Les bases de la lubrification

Les participants apprennent où et comment lubrifier correctement leur vélo à l'aide d'une courte vidéo.

Points clés :

- Lubrifier la chaîne après le nettoyage
- Éliminer l'excès d'huile
- Ne jamais lubrifier les freins ni les jantes

Réparations et entretien de base

Présentation du chapitre

Ce chapitre traite des petits problèmes courants que les cyclistes peuvent résoudre eux-mêmes :

Réparer un pneu crevé

Les participants apprennent les étapes de base pour réparer ou remplacer une chambre à air à l'aide d'une courte vidéo.

Co-funded by the European Union

Financé par l'Union européenne. Les points de vue et opinions exprimés n'engagent toutefois que leurs auteurs et ne reflètent pas nécessairement ceux de l'Union européenne ou de l'Agence exécutive européenne pour l'éducation et la culture (EACEA). Ni l'Union européenne ni l'EACEA ne peuvent en être tenues pour responsables.

Points clés :

- Démonter la roue en toute sécurité
- Localiser la crevaison
- Remplacer ou colmater la chambre à air

Connaître ses limites

Les participants doivent comprendre que lorsqu'une réparation est trop complexe, l'aide d'un professionnel est nécessaire. Une liste des ateliers locaux, des ONG, des services municipaux ou des associations caritatives doit être mise à disposition sur .

Points clés :

- Identifier les problèmes mécaniques
- Connaître les services locaux de réparation de vélos
- Privilégier la sécurité à l'improvisation

Exercices pratiques :

À l'aide de courtes vidéos, d'un vélo et des outils nécessaires, les participants doivent s'essayer eux-mêmes à :

- Apprendre à reconnaître les pièces de leur vélo pour identifier un problème
- Vérifier la pression des pneus à l'aide d'une pompe
- Nettoyer et lubrifier la chaîne
- Démonstration de réparation d'un pneu crevé
- Vérifier les pédales
- Vérification des freins

Références

Bicycling Australia. (2020). Contrôle du vélo ABC.
https://www.bicyclingaustralia.com.au/skills/abc-bike-check/

Park Tool. (2023). Aide à l'entretien et à la réparation des vélos. Park Tool Company.
https://www.parktool.com/en-int/blog/repair-help

Co-funded by the European Union

Financé par l'Union européenne. Les points de vue et opinions exprimés n'engagent toutefois que leurs auteurs et ne reflètent pas nécessairement ceux de l'Union européenne ou de l'Agence exécutive européenne pour l'éducation et la culture (EACEA). Ni l'Union européenne ni l'EACEA ne peuvent en être tenues pour responsables.

Pucher, J., & Buehler, R. (2012). Le vélo en ville. MIT Press.
https://doi.org/10.7551/mitpress/8814.001.0001

Co-funded by the European Union

Financé par l'Union européenne. Les points de vue et opinions exprimés n'engagent toutefois que leurs auteurs et ne reflètent pas nécessairement ceux de l'Union européenne ou de l'Agence exécutive européenne pour l'éducation et la culture (EACEA). Ni l'Union européenne ni l'EACEA ne peuvent en être tenues pour responsables.

Connaissances sur le vélo

Guide Cyclos

La confiance dans la rue

Module 5

CYCLOS Erasmus+

Le vélo au service de l'inclusion

Référence du projet : 2025-1-FR02-KA220-YOU-000356369

Co-funded by the European Union

Financé par l'Union européenne. Les points de vue et opinions exprimés n'engagent toutefois que leurs auteurs et ne reflètent pas nécessairement ceux de l'Union européenne ou de l'Agence exécutive européenne pour l'éducation et la culture (EACEA). Ni l'Union européenne ni l'EACEA ne peuvent en être tenues pour responsables.

PRÉSENTATION DU MODULE

Module	**Module 5 – *Avoir confiance en soi dans la rue***
Résumé	*Ce module aborde le dernier obstacle psychologique et physique dans le passage d'un environnement protégé à la réalité chaotique de la rue. Il combine différents principes visant à garantir que les jeunes en situation de précarité (migrants, personnes en situation de handicap) se sentent sur un pied d'égalité dans la circulation. L'accent n'est pas mis ici sur la technique, mais sur le renforcement positif, le développement de compétences telles que la patience et la prise de décision en situation de stress, ainsi que le maintien du calme dans des environnements hostiles. Le module ne plonge pas directement les participants dans le chaos ; au contraire, il repose sur le principe de la présentation progressive de scénarios réels. Il enseigne également aux participants comment réagir en cas d'accident ou de blessure afin qu'ils puissent prodiguer les premiers secours. L'objectif principal du module est de transformer le participant, qui passe du statut de cycliste lambda à celui de « pilote urbain » connaissant ses droits, préparé aux situations d'urgence et participant à la circulation en tant que membre à part entière*
Apprentissage Résultats	● *Autorité positionnelle stratégique : au lieu de se cacher sur le bord de la route ou de se réfugier dans un coin pour se mettre en sécurité* ● *Armure psychologique et communication : capacité des cyclistes à gérer l'agressivité ou la peur et à faire valoir leurs droits avec assurance auprès des autres usagers.* ● *Navigation inclusive : capacité des personnes à circuler librement dans les infrastructures urbaines non accessibles (périphériques, lignes de tramway), quel que soit leur niveau de handicap (qu'elles utilisent un tandem ou un vélo à main). Utilisation des parcs et des voies vertes comme voies d'évacuation stratégiques pour éviter la circulation.*
Mots-clés #hashtags	*#vélo #inclusion #mobilitéverte #confiance #sécurité #diplomatiedurue*

Co-funded by the European Union

Financé par l'Union européenne. Les points de vue et opinions exprimés n'engagent toutefois que leurs auteurs et ne reflètent pas nécessairement ceux de l'Union européenne ou de l'Agence exécutive européenne pour l'éducation et la culture (EACEA). Ni l'Union européenne ni l'EACEA ne peuvent en être tenues pour responsables.

INTRODUCTION

La plupart des programmes de formation au vélo enseignent des compétences techniques telles que le pédalage et le maintien de l'équilibre, mais la question la plus cruciale reste en suspens : ces compétences, acquises dans un environnement calme, suffiront-elles à éviter de se retrouver bloqué dans la circulation chaotique réelle ? Au-delà d'être un lieu où l'on conduit une voiture, la rue présente un certain nombre de défis psychologiques pour les groupes socialement vulnérables, tels que les immigrés, les réfugiés et les jeunes en situation de handicap. L'expérience est différente, même si l'asphalte est le même. Dans un trafic dense, des jeunes qui roulent sans faute peuvent « se figer de peur » lorsqu'ils entendent le klaxon d'un camion s'approcher par derrière. L'objectif de ce module est d'éliminer ce « moment de paralysie » et de faire passer le participant du statut de cycliste passif à celui de cycliste actif. L'un des principaux obstacles pour les groupes vulnérables est une charge cognitive excessive. Un cycliste inexpérimenté consacre 90 % de son attention simplement à maintenir son équilibre et à diriger son vélo, ne laissant que 10 % de son énergie mentale pour surveiller les conditions routières et les dangers environnants. Ce déséquilibre représente un danger. Renverser ce déséquilibre est l'objectif de ce module. L'objectif est de faire des mouvements physiques une habitude. Cela permet à l'esprit du participant de se concentrer sur l'évaluation de la situation routière plutôt que sur la conduite du vélo. Nous abordons également le syndrome du « cycliste invisible ». La majorité des accidents survient lorsque le cycliste hésite et devient imprévisible aux yeux des autres usagers de la route, plutôt que lorsqu'il commet une erreur. La technique de « prévisibilité affirmée », que nous enseignons dans cette formation, vise à faire comprendre à l'usager de la route que « je suis là et je sais ce que je fais » avant qu'une confrontation ne se produise.

Analyse des besoins : des études montrent que la principale raison pour laquelle les groupes vulnérables refusent de faire du vélo n'est pas une inaptitude physique, mais le manque d'espaces accessibles. Ils n'ont pas le sentiment d'avoir leur place dans la rue. Ce module applique le modèle de la « confiance proactive » : anticiper le danger plutôt que d'y réagir. Nous enseignons aux participants que la sécurité routière ne consiste pas à être invisible, mais à être visible et à faire valoir ses droits.

Ce module s'appuie sur la méthodologie « Renforcement positif et patience » destinée aux formateurs. L'objectif n'est pas de plonger directement les participants dans le chaos. La formation s'articule plutôt autour du principe d'une introduction progressive à des scénarios concrets. Le module repose sur trois piliers principaux :

La visibilité est une force : ne vous cachez pas dans des coins sombres, bougez et établissez un contact visuel avec le conducteur.

Éco-intelligence : le chemin le plus court sur la carte n'est pas toujours le meilleur itinéraire pour les cyclistes. Nous enseignons aux participants à choisir des itinéraires

Co-funded by the European Union

Financé par l'Union européenne. Les points de vue et opinions exprimés n'engagent toutefois que leurs auteurs et ne reflètent pas nécessairement ceux de l'Union européenne ou de l'Agence exécutive européenne pour l'éducation et la culture (EACEA). Ni l'Union européenne ni l'EACEA ne peuvent en être tenues pour responsables.

écologiques : privilégier les parcs et les rues calmes plutôt que les zones bruyantes et polluées. Ce choix protège non seulement la santé pulmonaire, mais apaise également l'esprit en évitant la circulation agressive.

Préparation aux situations d'urgence : enseigner les gestes de premiers secours de base pour surmonter la peur de l'inconnu et sauver la vie d'autrui.

À la fin du module, le participant ne devrait plus être quelqu'un qui dit « laissez-moi passer », mais un individu indépendant et sûr de lui qui affirme « je circule ici parce que c'est mon droit ». Les participants mettront en œuvre de manière stratégique les règles de sécurité.

DIPLOMATIE DE RUE

Ce chapitre apprend aux participants à parler couramment le langage de la rue. La diplomatie de la rue est l'art de se déplacer sans confrontation avec les automobilistes, mais sans compromettre son droit d'être sur la route. L'objectif n'est pas de créer des relations conflictuelles dans l'environnement routier, mais de favoriser la coopération fondée sur les principes de la compréhension mutuelle. Les participants doivent surmonter leurs barrières psychologiques et comprendre qu'ils ont le même droit de circuler sur la route que les automobilistes. Ce chapitre met davantage l'accent sur la préparation mentale et le choix de la bonne position que sur les manœuvres techniques.

1.1 La psychologie de la peur et du renforcement positif

La peur de la circulation n'est pas seulement un danger physique, mais aussi un obstacle psychologique majeur pour certains groupes particulièrement vulnérables (migrants, réfugiés ou jeunes traumatisés). Une étude menée par Bikeygees e.V. auprès de femmes réfugiées montre que, dans les moments de peur, les capacités cognitives et motrices d'une personne se figent, ce qui augmente le risque d'accidents dans la circulation réelle (Bikeygees e.V., s.d.). C'est pourquoi les formateurs doivent appliquer la méthodologie du « renforcement positif ». Il est interdit de critiquer un participant lorsqu'il commet une erreur ; au contraire, chaque petit succès (par exemple, freiner au bon moment) doit être salué.

Outre la préparation mentale, la vigilance physique est une condition essentielle à la sécurité. L'une des erreurs les plus courantes chez les cyclistes est le port d'écouteurs. Dans la circulation, le danger vient souvent de l'arrière et il est possible

Co-funded by the European Union

Financé par l'Union européenne. Les points de vue et opinions exprimés n'engagent toutefois que leurs auteurs et ne reflètent pas nécessairement ceux de l'Union européenne ou de l'Agence exécutive européenne pour l'éducation et la culture (EACEA). Ni l'Union européenne ni l'EACEA ne peuvent en être tenues pour responsables.

d'entendre le bruit d'une voiture qui s'approche avant de la voir dans le rétroviseur. C'est pourquoi ce sujet sera spécialement abordé pendant la formation.

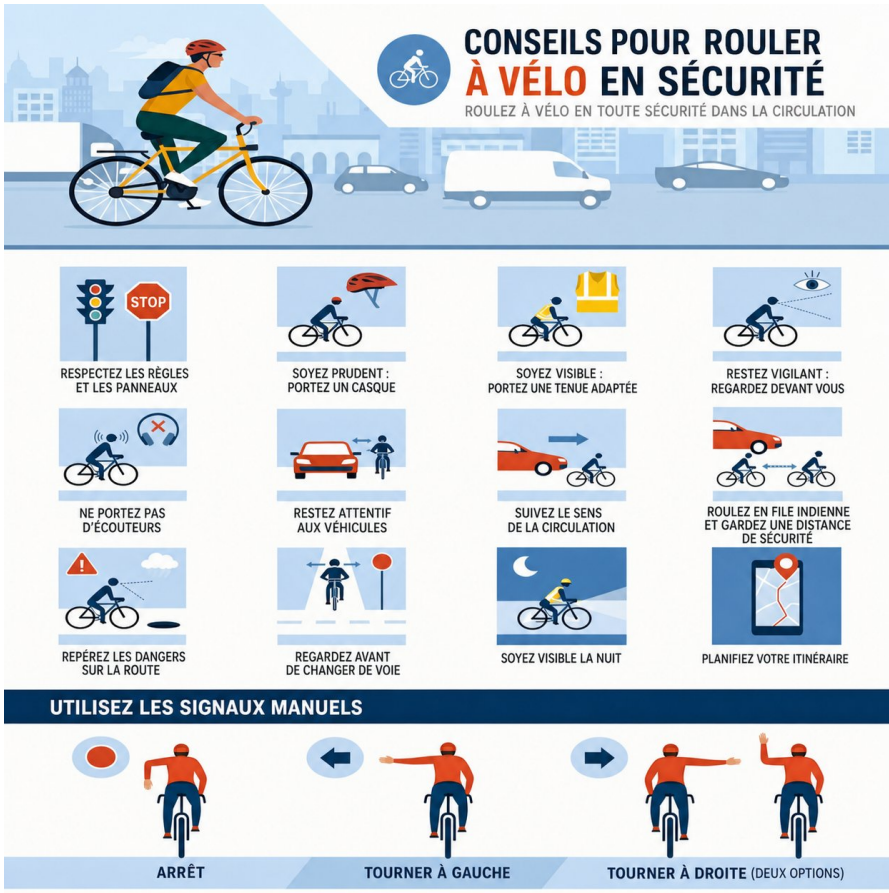
Le deuxième point important concerne l'utilisation des feux du vélo. Même de jour ou par temps nuageux, l'utilisation des feux permet aux automobilistes de mieux voir les cyclistes venant en sens inverse. Lorsque l'automobiliste perçoit le signal lumineux, il redouble d'attention et maintient une distance de sécurité lors de ses manœuvres.

L'une des erreurs commises par les cyclistes consiste à rouler trop près du bord du trottoir pour se sentir en sécurité (rouler dans le caniveau). Or, les statistiques en matière de sécurité prouvent le contraire. Selon la Road Safety Society of Great Britain (ROSPA), environ 10 à 15 % des accidents de vélo en milieu urbain sont causés par l'ouverture soudaine des portières de voitures en stationnement (portières qui s'ouvrent). C'est pourquoi la Fédération européenne des cyclistes (ECF) encourage les cyclistes à rouler à au moins 1,5 mètre des voitures en stationnement (Fédération européenne des cyclistes, 2022).

Ce processus devrait également s'inscrire dans le cadre de l'éducation aux droits de l'homme. Selon les lignes directrices « Compass » du Conseil de l'Europe, il convient d'expliquer aux jeunes qu'ils ont le droit d'utiliser l'espace public et de se déplacer en toute sécurité (Conseil de l'Europe, 2023).

Co-funded by the European Union

Financé par l'Union européenne. Les points de vue et opinions exprimés n'engagent toutefois que leurs auteurs et ne reflètent pas nécessairement ceux de l'Union européenne ou de l'Agence exécutive européenne pour l'éducation et la culture (EACEA). Ni l'Union européenne ni l'EACEA ne peuvent en être tenues pour responsables.



1.2 L'art de la communication : faire connaître ses intentions

La circulation ne se résume pas à des règles, mais repose sur la coopération interpersonnelle entre les usagers de la route. Cette section se concentre sur la « diplomatie de la rue », c'est-à-dire la capacité à communiquer la situation sur la route sans recourir à l'agressivité. Les cyclistes prudents ne se contentent pas de respecter les règles, ils communiquent aussi activement avec les automobilistes.

L'outil le plus efficace pour la sécurité est l'interaction humaine. Un contact visuel direct aux carrefours ou lorsque l'on est à l'arrêt en voiture oblige le conducteur à remarquer le cycliste et à lui porter secours si nécessaire en cas d'urgence. Ce geste

Co-funded by the European Union

Financé par l'Union européenne. Les points de vue et opinions exprimés n'engagent toutefois que leurs auteurs et ne reflètent pas nécessairement ceux de l'Union européenne ou de l'Agence exécutive européenne pour l'éducation et la culture (EACEA). Ni l'Union européenne ni l'EACEA ne peuvent en être tenues pour responsables.

simple réduit considérablement le risque que le conducteur s'engage soudainement sur la trajectoire du cycliste.

Un cycliste sûr de lui communique également à l'avance, par tout son langage corporel, ce qu'il s'apprête à faire.

Par exemple, modifier sa position avant de commencer à tourner ou à changer de voie constitue un avertissement très efficace. Le simple fait de garder la tête haute, de jeter un coup d'œil par-dessus son épaule et d'arrêter de pédaler un instant envoie le message suivant au conducteur derrière vous : « Attention, je vais effectuer une manœuvre maintenant. » Cette communication silencieuse est très importante dans la circulation, car le conducteur est averti et prêt avant même que vous ne commenciez à bouger.

L'objectif principal de ce sous-chapitre est de rendre votre comportement parfaitement clair et prévisible pour les automobilistes. Lorsque les automobilistes savent exactement comment se comporter face à un cycliste, le stress diminue et les situations dangereuses sont évitées. On enseigne aux participants que le fait d'être conscient de ses actes n'est pas synonyme de passivité ; au contraire, c'est le moyen le plus efficace d'assurer leur propre sécurité sur la route.

2. Gérer les risques concrets

C'est dans ce chapitre que s'effectuera la transition de la théorie à la pratique. L'objectif principal de ce chapitre est d'enseigner aux participants non seulement les règles de circulation, mais aussi à anticiper les erreurs possibles des autres usagers de la route. C'est pourquoi ce chapitre s'articule autour de deux axes principaux : la prise de décision stratégique pour éviter un accident et la sensibilisation aux premiers secours pour gérer un éventuel accident. Le principe « du simple au complexe » est appliqué dans le processus d'enseignement, et les participants sont progressivement initiés à des scénarios concrets.

2.1 Circuler aux carrefours complexes

Les carrefours constituent les points les plus difficiles pour les cyclistes. Selon les rapports de la Commission européenne, 75 % des accidents de vélo se produisent aux carrefours. La formation doit mettre l'accent sur le contact visuel. Si les cyclistes ne peuvent pas voir les yeux du conducteur, celui-ci ne peut pas les voir. La séquence

Co-funded by the European Union

Financé par l'Union européenne. Les points de vue et opinions exprimés n'engagent toutefois que leurs auteurs et ne reflètent pas nécessairement ceux de l'Union européenne ou de l'Agence exécutive européenne pour l'éducation et la culture (EACEA). Ni l'Union européenne ni l'EACEA ne peuvent en être tenues pour responsables.

« Regarder -> Signaler -> Se positionner -> Se déplacer » doit être enseignée pour chaque manœuvre. Les formateurs peuvent tester le comportement des participants en simulant des situations réelles. L'objectif est d'être capable d'anticiper les erreurs des autres usagers de la route et d'acquérir des compétences relationnelles.

Les participants seront informés des dangers liés aux angles morts. Il est dangereux de rouler à droite des véhicules, en particulier des camions et des bus, qui sont à l'arrêt aux feux tricolores. Les conducteurs ne regardent souvent pas dans leurs rétroviseurs latéraux lorsqu'ils tournent à droite, ce qui peut entraîner des accidents. Les formateurs doivent expliquer que s'il n'y a pas de piste cyclable et que la route est étroite, l'option la plus sûre consiste à se placer derrière le dernier véhicule. Cette position rend le cycliste parfaitement visible.

Les cyclistes doivent également être capables de traverser la voie aux carrefours. Les cyclistes roulent souvent sur le trottoir, ce qui peut rendre la traversée du carrefour dangereuse pour les voitures. Les participants doivent apprendre que s'approcher d'un rond-point ou d'un carrefour étroit en restant au centre de la voie est l'option la plus sûre. Cela empêche les conducteurs d'effectuer des manœuvres de dépassement potentiellement dangereuses et garantit que le cycliste est parfaitement visible dans le pare-brise du conducteur. Cela contribue à éliminer le problème de la dissimulation sur le bord de la route.

La manœuvre la plus difficile aux carrefours est la position de virage à gauche. Deux approches différentes peuvent être utilisées pour cette manœuvre. Pour les cyclistes expérimentés, un virage direct dans le flux de circulation peut être approprié, mais pour les participants moins expérimentés, un virage en deux temps – le « virage de Copenhague » – est recommandé. Dans cette technique, le cycliste roule d'abord tout droit pour s'arrêter au coin suivant, tourne son vélo vers la gauche et repart lorsque le feu passe au vert. Cette méthode permet au participant de tourner en toute sécurité sans se laisser stresser par la circulation.

2.2 Confiance en cas d'urgence : sensibilisation aux premiers secours

Un aspect important de la confiance en soi sur la route consiste à répondre à la question suivante : « Est-ce que je sais quoi faire dans le pire des cas ? » Bien que les participants à ce module ne suivent pas une formation médicale complète, on leur enseigne le protocole PAS, basé sur les recommandations de la Croix-Rouge britannique (Croix-Rouge britannique, 2023) :

P – Protéger : en cas d'accident, la première chose à faire est de se protéger soi-même ainsi que les environs, et d'écarter les vélos de la voie.

A – Alerter : appeler les services d'urgence (112) et indiquer l'emplacement exact.

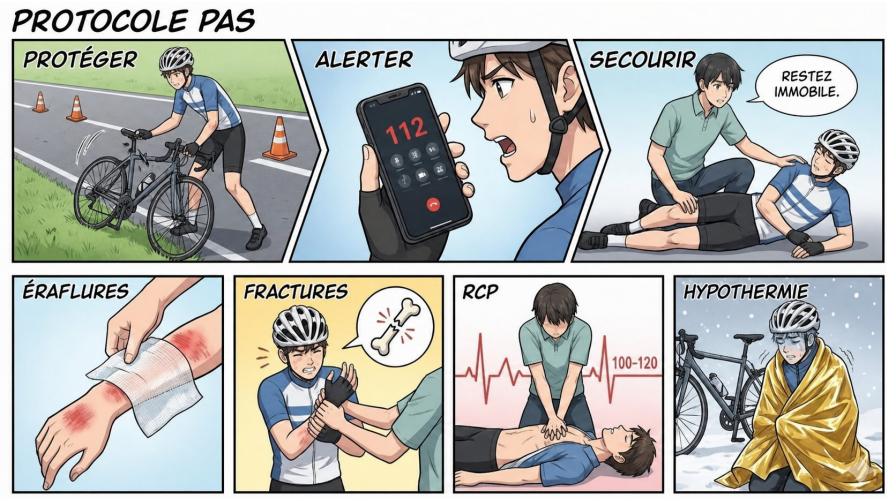
Co-funded by the European Union

Financé par l'Union européenne. Les points de vue et opinions exprimés n'engagent toutefois que leurs auteurs et ne reflètent pas nécessairement ceux de l'Union européenne ou de l'Agence exécutive européenne pour l'éducation et la culture (EACEA). Ni l'Union européenne ni l'EACEA ne peuvent en être tenues pour responsables.

S – Aider : ne déplacez pas la personne blessée ; parlez-lui calmement et aidez-la à gérer son stress (assurez-vous qu'elle peut respirer et utilisez d'autres techniques de respiration). Ces connaissances renforcent la confiance en soi des participants et font d'eux des usagers de la route responsables.

Les cyclistes apprendront les gestes de premiers secours à effectuer en cas d'accident :

- *Écorchures et brûlures dues à l'asphalte (risque de 21 %) : les cyclistes souffrent souvent de brûlures par frottement après avoir glissé sur l'asphalte. Dans ce cas, il n'est pas nécessaire d'appliquer immédiatement une crème, mais il faut recouvrir légèrement la zone blessée pour prévenir toute infection.*
- *Fractures (membres supérieurs) : Lorsqu'une personne tombe, elle tend instinctivement les bras vers l'avant pour se protéger ; de ce fait, tout l'impact repose sur les bras et les os se brisent. Si un bras est cassé ou tordu à ce moment-là, il ne faut pas essayer de le redresser ; il suffit de le maintenir immobile afin d'éviter toute aggravation jusqu'à l'arrivée du médecin.*
- *Perte de conscience et réanimation cardio-pulmonaire : dans les cas graves, si le cycliste perd connaissance et a des difficultés à respirer, il faut pratiquer un massage cardiaque. À un rythme de 100 à 120 battements par minute, cela peut sauver une vie jusqu'à l'arrivée de l'ambulance.*
- *Hypothermie : le risque d'hypothermie est bien réel pour les cyclistes bloqués sur la route en hiver à la suite d'un accident ou d'une panne technique. Une « couverture de survie en aluminium » doit faire partie intégrante de leur équipement.*



Co-funded by the European Union

Financé par l'Union européenne. Les points de vue et opinions exprimés n'engagent toutefois que leurs auteurs et ne reflètent pas nécessairement ceux de l'Union européenne ou de l'Agence exécutive européenne pour l'éducation et la culture (EACEA). Ni l'Union européenne ni l'EACEA ne peuvent en être tenues pour responsables.

2.3 Pérennité et coexistence

Dans ce chapitre, diverses stratégies sont mises en œuvre pour s'assurer que les compétences acquises ne soient pas oubliées et s'intègrent dans la vie quotidienne. L'intégration sociale et la résilience psychologique sont des thèmes clés. Les formateurs apprendront aux participants qu'ils ne sont pas seuls et leur enseigneront les techniques à utiliser dans des situations stressantes.

3.1 Gestion du stress : techniques de désescalade

L'agressivité des automobilistes est l'une des situations les plus courantes en milieu urbain. Les formateurs doivent enseigner aux participants « le pouvoir de ne pas réagir ». Répondre à un automobiliste agressif ne fait qu'aggraver la situation. La manière la plus sûre consiste à prendre une grande inspiration, à rompre le contact visuel et à poursuivre calmement son chemin. En cas de menace, le cycliste doit immédiatement se rabattre sur le trottoir et attendre que l'automobiliste soit passé. Le terme « désescalade » signifie réduire la tension et prévenir une altercation. Examinons quelques situations tendues possibles inspirées de cas réels et familiarisons-nous avec les techniques de désescalade suivantes.

Lorsqu'un automobiliste voit un cycliste effectuer un mouvement brusque sur la route (par exemple, un virage soudain), il a d'abord peur. En psychologie humaine, la peur se transforme souvent en colère (l'automobiliste commence à klaxonner ou à crier). Souvent, le conducteur se met en colère lorsqu'il ne comprend pas pourquoi le cycliste devant lui ralentit : pourquoi s'arrête-t-il ? Il pense qu'il ne peut pas circuler. Mais lorsque le cycliste fait signe de « s'arrêter » avec la main, le conducteur se dit : « Ah, il doit y avoir un obstacle devant ou il va tourner », et il s'arrête alors de manière contrôlée.

Co-funded by the European Union

Financé par l'Union européenne. Les points de vue et opinions exprimés n'engagent toutefois que leurs auteurs et ne reflètent pas nécessairement ceux de l'Union européenne ou de l'Agence exécutive européenne pour l'éducation et la culture (EACEA). Ni l'Union européenne ni l'EACEA ne peuvent en être tenues pour responsables.



3.2 Le « système de binôme » pour l'intégration sociale

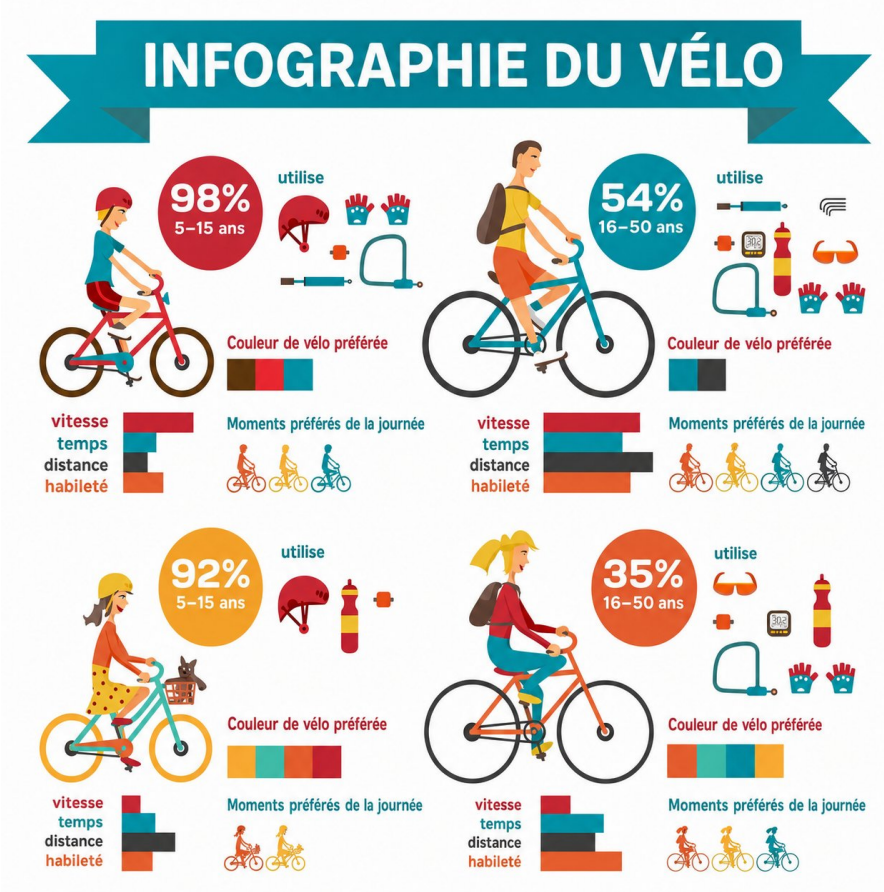
La continuité est essentielle pour garantir que les compétences acquises ne soient pas oubliées. Inspiré du programme HUB Cycling au Canada, ce module utilise le système de binôme. Lorsqu'une personne commence à faire du vélo seule, elle peut être effrayée et découragée par les premières difficultés (par exemple, lorsqu'une voiture klaxonne ou dans la circulation). Cependant, lorsqu'elle est accompagnée d'un mentor expérimenté ou d'un groupe, elle se sent protégée, corrige immédiatement ses erreurs et apprécie l'expérience. Pour faire du vélo, il est nécessaire de choisir des parcs et des rues calmes, et pas seulement des raccourcis. Selon l'Organisation mondiale de la santé (OMS), se déplacer dans des espaces verts plutôt qu'entre des bâtiments en béton réduit le stress et a un effet positif sur la santé mentale. D'après les statistiques, alors que 98 % des enfants âgés de 5 à 15 ans font du vélo, ce chiffre est de 54 % chez les adultes (âgés de 16 à 50 ans). La raison en est la peur de la circulation.

Le « Buddy System » a été créé précisément pour éliminer cette peur. Contrairement aux enfants, les adultes se concentrent sur la « sécurité » plutôt que sur le simple fait de rouler. Le rôle du mentor est d'apprendre aux participants à mettre en pratique, en milieu urbain, les compétences d'équilibre acquises durant leur enfance. Pour les débutants, le fait de ne pas savoir quel équipement (pompe, antivol, casque) est indispensable constitue un obstacle. Les formateurs aident les participants à faire le bon choix et à surmonter leur manque de connaissances techniques. Pour que les

Co-funded by the European Union

Financé par l'Union européenne. Les points de vue et opinions exprimés n'engagent toutefois que leurs auteurs et ne reflètent pas nécessairement ceux de l'Union européenne ou de l'Agence exécutive européenne pour l'éducation et la culture (EACEA). Ni l'Union européenne ni l'EACEA ne peuvent en être tenues pour responsables.

participants deviennent des cyclistes confiants, la formation doit se terminer par un exercice d'inversion des rôles. À ce stade, les participants ne suivent plus le mentor ; ils commencent plutôt à parcourir une courte distance à vélo. L'accompagnement encourage le participant non seulement à pédaler, mais aussi à choisir le bon itinéraire, par exemple des parcs et des rues calmes, et à réguler sa vitesse. Ce processus fait passer la personne du statut de suiveur passif à celui de meneur actif, ce qui est considéré comme l'étape psychologique finale et la plus importante pour devenir un « pilote urbain ».



Co-funded by the European Union

Financé par l'Union européenne. Les points de vue et opinions exprimés n'engagent toutefois que leurs auteurs et ne reflètent pas nécessairement ceux de l'Union européenne ou de l'Agence exécutive européenne pour l'éducation et la culture (EACEA). Ni l'Union européenne ni l'EACEA ne peuvent en être tenues pour responsables.

Exercices

Répondez aux questions

Q1. Vous roulez à vélo dans une rue étroite et il n'y a pas d'espace suffisant pour qu'une voiture puisse vous dépasser. Quelle est alors la position la plus sûre ?

A) Rouler près du bord de la route

B) Rouler sur le trottoir

C) Rester au milieu de la voie

D) S'arrêter et descendre immédiatement de son vélo

Réponse correcte : C

Q2. Quelle doit être la distance minimale à respecter lors du dépassement de voitures garées pour éviter une portière ouverte ?

A) 0,5 mètre

B) 1,0 mètre

C) 1,5 mètre

D) Cela n'a pas d'importance si vous roulez lentement

Réponse correcte : C

Q3. Concernant le module, que devez-vous faire si un conducteur agressif vous fait des signes ?

A) Crier et faire valoir vos droits

B) Ne réagissez pas, respirez profondément

C) Ralentir et leur enseigner les règles de courtoisie au volant

D) Accélérer pour prendre la fuite

Réponse correcte : B

Complétez les phrases

Complétez les phrases à l'aide des mots suivants : intentions, contact visuel, angle mort, prévisible, réduction de la pression

Co-funded by the European Union

Financé par l'Union européenne. Les points de vue et opinions exprimés n'engagent toutefois que leurs auteurs et ne reflètent pas nécessairement ceux de l'Union européenne ou de l'Agence exécutive européenne pour l'éducation et la culture (EACEA). Ni l'Union européenne ni l'EACEA ne peuvent en être tenues pour responsables.

Si vous ne voyez pas les yeux du conducteur dans le rétroviseur, vous vous trouvez probablement dans son _____

(Réponse : angle mort)

Le moyen le plus efficace de réduire les conflits sur la route est d'adopter un style de conduite _____

(Réponse : prévisible)

Vous devez _____ avant de vous engager dans un carrefour

(Réponse : établir un contact visuel)

Les signaux manuels permettent de communiquer vos _____ aux autres usagers de la route

(Réponse : intentions)

Respirer profondément et ignorer un comportement grossier est une forme de _____ des conflits

(Réponse : désescalade)

Ajoutez des liens vers des ressources externes (par exemple, une vidéo YouTube, un article) comme supports de lecture complémentaires, ainsi que des questions pour une réflexion personnelle ou une discussion en groupe

Scénario concret

Scénario de recherche : vous êtes arrêté à un feu rouge. Le feu passe au vert et il vous faut quelques secondes pour commencer à pédaler. La voiture derrière vous klaxonne et fait vrombir son moteur. Vous sentez votre rythme cardiaque s'accélérer et vous commencez à vous énerver

Exercice :

Identifiez le risque immédiat (physique et émotionnel).

Comment appliqueriez-vous la stratégie de désescalade présentée dans la section 3 ?

Quelle est la ligne de conduite la plus sûre à adopter pour sortir de cette situation ?

Réponse Identifiez les risques immédiats : il y a à la fois un risque physique, car vous pourriez vous blesser si vous faites un faux mouvement, et un risque émotionnel élevé. La panique peut vous amener à rouler à une vitesse inadaptée, ce qui peut entraîner une chute

Co-funded by the European Union

Financé par l'Union européenne. Les points de vue et opinions exprimés n'engagent toutefois que leurs auteurs et ne reflètent pas nécessairement ceux de l'Union européenne ou de l'Agence exécutive européenne pour l'éducation et la culture (EACEA). Ni l'Union européenne ni l'EACEA ne peuvent en être tenues pour responsables.

Entraînez-vous à réduire la tension : réagir trop vite crée une situation conflictuelle. Respirez profondément pour ralentir votre rythme cardiaque. Ne considérez pas le clignotant comme une attaque personnelle, mais simplement comme un bruit

La conduite la plus sûre : le cycliste ne doit pas paniquer, mais continuer à pédaler lentement. Si le conducteur du véhicule persiste à vous importuner, mettez votre clignotant droit, quittez la chaussée et laissez passer le conducteur. Votre principale préoccupation est la sécurité de vous-même et du conducteur, et non de le corriger.

Discussion de groupe : partagez votre expérience d'un moment où vous vous êtes senti(e) en insécurité dans la circulation. Quelles mesures prendriez-vous aujourd'hui, après avoir suivi le module 5, pour prévenir ou gérer un tel incident ?

Nouvelle étude de cas : Une confusion persistante au rond-point Situation : Un rond-point se trouve devant vous. Votre destination est la sortie n° 3 pour tourner à gauche. Un véhicule arrive à grande vitesse par la gauche. Vous avez envie de vous décaler vers la droite de la route pour laisser passer la voiture. Mais cet emplacement précis vous place au carrefour des sorties des voitures.

Tâche : 1. Identifiez la situation : qu'est-ce qui rend particulièrement dangereux le fait de rester à droite à cet endroit ?

2. Prise de décision : que signifie l'expression « ligne de référence » dans ce contexte ?

3. Action : Comment signalez-vous au conducteur derrière vous que vous allez prendre le rond-point ?

Réponse correcte / Solution : Le danger a été identifié : en restant à droite, les voitures vous coupent brusquement la route à la sortie du rond-point, ce qui crée un risque de collision. Vous passez inaperçu aux yeux des conducteurs arrivant des autres côtés.

Règle de base : Restez au milieu de la voie avant d'entrer dans le rond-point si vous ne souhaitez pas être dépassé.

Mouvement : Regardez le conducteur à votre gauche, faites un signe de la main clair et engagez-vous dans le rond-point lorsque vous en avez l'espace.

Cyclisme passif vs cyclisme en toute confiance

Problème	**Action assurée / Solution**
Vous entendez un klaxon agressif derrière vous	Restez calme, maintenez votre trajectoire, ne vous rabattez pas vers le bord de la route.

Co-funded by the European Union

Financé par l'Union européenne. Les points de vue et opinions exprimés n'engagent toutefois que leurs auteurs et ne reflètent pas nécessairement ceux de l'Union européenne ou de l'Agence exécutive européenne pour l'éducation et la culture (EACEA). Ni l'Union européenne ni l'EACEA ne peuvent en être tenues pour responsables.

Problème	Action assurée / Solution
Rouler à vélo sur une route étroite où les voitures n'ont pas la place de dépasser	Adoptez la « position prioritaire » (au centre de la voie) pour empêcher tout dépassement dangereux.
À l'approche d'un carrefour où un automobiliste attend.	Établissez un contact visuel direct pour vous assurer que le conducteur vous a vu.

Les 3 règles d'or de la communication

Établissez toujours un contact visuel avec les automobilistes aux carrefours.

Faites des signaux manuels clairs 5 secondes avant de tourner.

Parlez (« Bonjour ! », « Attention ! ») si nécessaire.

Se positionner pour plus de sécurité

Position principale : roulez au centre de la voie lorsque la route est étroite.

Position secondaire : roulez à 1 mètre du bord de la chaussée lorsque la route est large.

Zone des portières : ne roulez jamais à moins de 1,5 mètre des voitures garées.

Gérer le stress (apaisement des tensions)

Respirez profondément si un conducteur se montre agressif.

Ne répondez pas en criant et ne faites pas de gestes grossiers.

Rangez-vous sur le côté dans un endroit sûr (trottoir) si vous vous sentez dépassé.

Co-funded by the European Union

Financé par l'Union européenne. Les points de vue et opinions exprimés n'engagent toutefois que leurs auteurs et ne reflètent pas nécessairement ceux de l'Union européenne ou de l'Agence exécutive européenne pour l'éducation et la culture (EACEA). Ni l'Union européenne ni l'EACEA ne peuvent en être tenues pour responsables.

Références

La bibliographie doit être structurée selon le style APA.

- *Bikeability Trust. (s.d.). Normes du cours Bikeability niveau 3 : perception des dangers et circulation complexe. Consulté sur https://www.bikeability.org.uk*
- *Bikeygees e.V. (s.d.). Formation au vélo pour les femmes réfugiées : concept pédagogique. Consulté sur https://bikeygees.org*
- *Croix-Rouge britannique. (2023). Premiers secours pour les cyclistes : principes fondamentaux des interventions d'urgence. Consulté sur https://www.redcross.org.uk/first-aid*
- *Conseil de l'Europe. (2023). Compass : Manuel d'éducation aux droits de l'homme destiné aux jeunes. Éditions du Conseil de l'Europe. https://www.coe.int/compass*
- *Fédération européenne des cyclistes. (2022). Un cyclisme plus sûr pour tous : bonnes pratiques et infrastructures. Consulté sur https://ecf.com*
- *Projet Green Erasmus. (2022). Lignes directrices pour les activités environnementales dans les projets destinés aux jeunes. Consulté sur https://greenerasmus.org*
- *HUB Cycling. (s.d.). Programme de mentorat cycliste pour les nouveaux arrivants : guide à l'intention des mentors et des mentorés. Consulté sur https://bikehub.ca*

Co-funded by the European Union

Financé par l'Union européenne. Les points de vue et opinions exprimés n'engagent toutefois que leurs auteurs et ne reflètent pas nécessairement ceux de l'Union européenne ou de l'Agence exécutive européenne pour l'éducation et la culture (EACEA). Ni l'Union européenne ni l'EACEA ne peuvent en être tenues pour responsables.