PROGRAMMES D'ÉDUCATION CYCLISTE POUR ENFANTS

GUIDE UCI

POUR LES FÉDÉRATIONS NATIONALES

“Le cyclisme
de ***demain***
se construit
aujourd'hui.”

David LAPPARTIENT
UCI President

TABLE DES MATIÈRES

1. INTRODUCTION **2**
- À propos de Bikeability et la norme nationale pour la formation cycliste ... 2
- Objectifs du document 3
- Présentation du document 3

2. OÙ COMMENCER **4**

3. PLAN DE PROJET **6**
- Présentation 7
- Phase de faisabilité – recherche et élaboration du dossier 8
- Phase de développement – élaborer un programme et les ressources ... 8
- Phase de mise en place – étapes pratiques expliquées 10
- Phase des opérations – exigences au jour le jour 10
- Phase de développement supplémentaire – étapes futures 10

4. ÉVALUATION ÉCONOMIQUE **12**
- Évaluation économique de Bikeability 13
- Calculer le financement 14

5. ÉTUDES ET RECHERCHE **16**
- Rapport narratif – Données sur la formation cycliste 17

6. LOGIQUE DE L'ÉDUCATION CYCLISTE **21**

7. CONSEILS SUR L'IMAGE DE MARQUE **29**

8. CRÉER UNE NORME NATIONALE **32**
- La norme nationale - Présentation 33
- Exemple d'unité de la norme nationale britannique 34

9. ÉTUDES DE CAS **35**

À PROPOS DE L'UCI **37**

1. INTRODUCTION

Promouvoir et améliorer le cyclisme au quotidien est au cœur de la stratégie de l'UCI, qui cherche à faire du cyclisme élite une façon d'inspirer une plus grande participation de masse, et d'encourager le public à utiliser le vélo dans leur vie de tous les jours. Que ce soit en collaborant avec des partenaires d'advocacy du cyclisme, en parrainant des initiatives cyclistes locales, régionales, nationales ou internationales ou en soutenant les Fédérations Nationales et leurs programmes de promotion du cyclisme, le programme Vélo pour Tous de l'UCI est fait pour soutenir la réalisation d'un monde plus sécuritaire et agréable pour les cyclistes.

Nous reconnaissons la priorité essentielle de permettre aux enfants de développer la technique nécessaire qui leur permet de rouler à vélo de manière compétente et sûre. C'est pourquoi nous avons lancé un partenariat avec le Bikeability Trust au Royaume-Uni afin de développer un guide pour les programmes d'éducation cycliste destinés aux enfants. Conçu pour les Fédérations Nationales, le guide contient des directives pratiques quant à la création d'un programme ; en outre, vous trouverez des conseils pour créer une logique et un dossier commercial pour un programme de formation cycliste pour les enfants. Le guide est dérivé du modèle de Bikeability UK.

À PROPOS DE BIKEABILITY ET LA NORME NATIONALE POUR LA FORMATION CYCLISTE

Bikeability est le visage public de la norme nationale pour la formation cycliste ('National Standard for Cycle Training'), publié par le ministère britannique des Transports, qui aborde les compétences essentielles et l'administration technique pour la formation cycliste. Il existe trois niveaux de formation Bikeability :

- *Niveau 1* pour apprendre à contrôler un vélo. La formation se déroule dans un cadre loin des voitures et de la circulation – généralement dans une aire de jeux ou sur un parking fermé.
- *Niveau 2*, dispensé sur des routes locales pour que les élèves aient une réelle expérience cycliste qui leur apporte la technique nécessaire pour faire face à la circulation sur de courts trajets comme pour se rendre à l'école, au travail ou dans des magasins près de chez eux.
- *Niveau 3* enseigne la technique pour gérer davantage de conditions de circulation que le niveau 2. Il est conçu pour apporter aux élèves la technique nécessaire afin de pouvoir gérer tout type de conditions routières et de circulation plus délicates.

Afin de veiller à la qualité de la formation, Bikeability est dispensé par des instructeurs de norme nationale qualifiés et homologués, qui travaillent dans le cadre des plans de Bikeability.

OBJECTIFS DU DOCUMENT

Le présent guide donne des conseils et des connaissances pratiques pour les Fédérations Nationales qui cherchent à développer un programme de formation cycliste pour les enfants, et il est utilisable de plusieurs façons :

- Si un cadre pour l'éducation cycliste existe déjà, mais qu'il n'existe pas de programme de formation national dans votre pays, une Fédération Nationale peut souhaiter en développer un ;
- S'il n'existe ni norme ni programme de formation, la création d'une norme est grandement bénéfique, mais pas essentielle si une Fédération Nationale souhaite établir un programme de formation ;
- Si des programmes de formation existent déjà – et qu'une Fédération Nationale en est responsable – le présent guide peut aider à soutenir et augmenter leur succès durable.

En plus d'un plan de projet contenant une explication complète des actions, sont attachés à la présente publication des documents, des guides et des exemples de meilleure pratique.

Ce guide peut donc être utilisé pour soutenir plusieurs mesures :

- Création d'une norme nationale pour la formation cycliste (ou améliorer la norme existante)
- Développement d'un programme national pour l'éducation cycliste pour les enfants
- Apporter un soutien lorsqu'un programme national d'éducation cycliste pour les enfants existe

Si une norme nationale d'éducation cycliste n'existe pas encore dans votre pays, il n'est pas nécessaire d'en créer un avant de développer un programme d'éducation cycliste pour les enfants. Ce guide présente des conseils quant à la création de la norme, car sa présence peut améliorer un programme éducatif.

PRÉSENTATION DU DOCUMENT

- Les parties 2 et 3 présentent les étapes pratiques pour *mettre en œuvre un plan de formation*
- Les parties 4, 5 et 6 présentent des *éléments d'information et des conseils* pour monter un dossier de programme de formation.
- La partie 7 offre un aperçu des *matériels portant sur l'image de marque*
- La partie 8 explique le concept de *norme nationale* – utilisant le Royaume-Uni comme exemple
- La partie 9 est l'*étude de cas de la Nouvelle-Zélande*

2. OÙ COMMENCER

Le *plan de projet* est le meilleur moyen endroit où commencer. Cela vous guidera dans les étapes clés.

Durant l'étape de faisabilité, vous pouvez vous référer à l'*étude économique* ainsi qu'aux éléments de *recherche*, qui sont tous deux dans ce dossier.

La *présentation* résumant les arguments en faveur d'un programme d'éducation cycliste peut aider à lancer la discussion lorsque vous contactez de potentiels investisseurs.

Tous ces documents sont modifiables, vous permettant de les adapter à votre situation et à votre public.

Le dossier comprend :

ÉLÉMENTS	DESCRIPTION	FORMAT
Plan de projet	Un modèle de plan de projet, traitant des tâches principales nécessaires pour établir un programme d'éducation cycliste national (y compris l'administration centrale, l'assurance qualité, le financement, la formation des instructeurs, etc.)	*1 x Microsoft Project (.mpp)* *1 x pdf*
Étude économique	Dossier pour l'investissement du gouvernement : coûts (fixes [installation] et permanents), fournie sous la forme d'un fichier Excel qui peut être adapté pour correspondre aux données locales. Le document Word est un exemple d'étude économique, basée sur des données de recherche	*1 x Excel* *1 x Word*
Recherche	Références à des recherches académiques et d'autres données	*2 x Word* *1 x pdf*
Présentation	Un court dossier modèle de présentation avec les messages-clés pour les investisseurs potentiels (les gouvernements) pour lancer la discussion	*1 x Powerpoint*
Conseils sur l'image de marque	Des conseils quant à l'image de marque (bien que la marque Bikeability ne soit pas un élément nécessaire et les Fédérations/ gouvernements sont bien évidemment libres de choisir leur propre image de marque)	*1 x Word* *2 x pdf*
Norme nationale	Une norme nationale modèle (la base du programme d'éducation cycliste) et des conseils pour obtenir les fonds adéquats pour y parvenir	*1 x Word* *1 x pdf*
Conseils de réalisation	Guides de prestation Bikeability et Bikeability Plus, manuel de formation des instructeurs et conseils sur la prestation inclusive de Bikeability ; ces documents peuvent s'avérer utiles lors des étapes ultérieures du projet, et devront être adaptés	*3 x pdf* *2 x Word*
Études de cas	Des documents détaillés de la Nouvelle-Zélande, qui a consulté le Bikeability Trust au Royaume-Uni, et qui est en passe de mettre en œuvre un programme plus large d'éducation cycliste.	*3 x pdf*

3. PLAN DE PROJET

Disponible en format PDF ou Microsoft Project, le plan de projet établit les tâches et les mesures nécessaires à la réussite du projet.

Les notes ci-dessous expliquent les étapes du modèle de plan de projet.

Les tâches, échéanciers et dépendances sont basés sur l'expérience dans le développement et la mise en œuvre de Bikeability en Angleterre et sont prévus uniquement à titre d'exemple. Les échéanciers ne sont qu'à titre informatif et sont faits pour être typiques d'un vaste programme national.

PRÉSENTATION

Le document sur le plan de projet est un élément utile pour prévoir et construire le développement du programme de formation cycliste pour les enfants.

Les tâches sont numérotées dans le plan, à côté de projections de temps et de ressources nécessaires à chaque tâche.

PHASES ESSENTIELLES ET NUMÉRO DES TÂCHES (ID):

FAISABILITÉ **ID: 1-9**	DÉVELOPPEMENT (CENTRAL) **ID: 10-79**	PROMOTION (SUITE) **ID: 49-79**	MISE EN PLACE **ID: 80-189**	DÉVELOPPEMENT SUPPLÉMENTAIRE **ID: 190-194**
La première étape est l'évaluation de faisabilité. Le présent guide contient des conseils et des données pour soutenir cette démarche. La recherche de facteurs locaux pertinents à la formation cycliste est un élément essentiel	Le développement concerne la conception : d'un programme de formation cycliste pour les enfants, d'une norme nationale (s'il n'en existe pas), d'un modèle de prestation et de formations.	Ces tâches portent sur les étapes essentielles nécessaires au succès du programme. Elles abordent : • La promotion • L'image de marque • Les règles de financement • La formation des instructeurs • La surveillance et l'évaluation	Des étapes très pratiques concernant une mise en place organisationnelle ou du programme sont	Une fois le programme opérationnel, ces étapes sont suggérées comme démarches futures à envisager. Notamment : • Diversification des volets de financement • Trouver des partenaires commerciaux

PHASE DE FAISABILITÉ – RECHERCHE ET ÉLABORATION DU DOSSIER

Cette première étape porte sur le recueil de données et la compréhension du contexte et des défis dans lesquels le programme sera lancé et auxquels il sera confronté. Elle porte également sur la modélisation et l'obtention de financement, couvrant les numéros de tâches 1 à 9.

Des recherches de base sont présentées dans ce dossier, mais une évaluation de la formation cycliste locale et des pratiques d'éducation seront nécessaires.

Le tableur dans ce dossier peut être modifié pour donner un budget annuel indicatif, en fonction du contexte local.

L'évaluation économique peut être adaptée avec les coûts locaux, tels que calculés ci-dessus.

Le plan se base sur un modèle financé d'éducation cycliste : c'est-à-dire que les instructeurs sont rémunérés pour dispenser la formation cycliste. Dans ce modèle, la faisabilité dépend de la capacité à trouver un financement adapté. Il existe plusieurs raisons pour adopter ce modèle (notamment la qualité, la capacité d'avoir de l'influence, la régularité, l'adaptabilité et la durabilité [c'est-à-dire ne pas dépendre de bénévoles), mais ce n'est pas le seul modèle.

PHASE DE DÉVELOPPEMENT – ÉLABORER UN PROGRAMME ET DES RESSOURCES

Les tâches 10 à 79 portent sur la conception et le développement du programme d'éducation cycliste.

Déterminer quelle organisation sera responsable du développement. [ID 11-15]

Une étape importante, notamment s'il existe déjà une activité d'éducation cycliste. Ne pas faire de compromis sur cette étape, cela ne ferait que reporter les problèmes.

Développer la norme nationale. [ID 16-22]

Un modèle est fourni dans ce dossier.

Si une norme nationale pour la conduite existe, cela représenterait un bon point de départ pour développer une norme de cyclisme et de formation cycliste, étant donné que le programme porte sur le cyclisme à des fins utilitaires, qui implique le partage de la route (à certains moments du moins, en fonction des infrastructures cyclistes dédiées et séparées). Le modèle fourni se base sur la norme nationale du Royaume-Uni de conduite d'une voiture et d'une moto.

L'ensemble des organes en question doit s'accorder sur la norme.

Déterminer le modèle de prestation. [ID 23-26]

Le programme sera-t-il de type marché libre ou à planification centralisée ? À ce stade du plan, il est crucial de faire un choix.

La décision principale est de faire le choix entre une approche basée sur le marché pour les prestataires ou un modèle planifié centralement, peut-être avec un unique prestataire national. Ce choix relève bien plus d'une philosophie politique qu'autre chose. En Angleterre, le modèle Bikeability fonctionne comme un marché, avec une concurrence entre les prestataires de formation, coordonné par une organisation à but non lucratif qui est responsable de l'assurance qualité centralisée et garantit des conditions équitables.

Si un modèle contrôlé centralement est choisi, les deux étapes suivantes ne seront pas nécessaires.

(UNIQUEMENT ORIENTÉ SUR LE MARCHÉ) Concevoir le modèle de prestataires. [ID 27-31]

Cette étape consiste à fixer les normes d'entrée pour les prestataires Un exemple est disponible de Bikeability, mais il devra traiter de l'assurance et des diverses politiques.

(UNIQUEMENT DE TYPE MARCHÉ) Concevoir le modèle de régime d'assurance qualité. [ID 32-37]

Les exigences d'entrée sont la première étape de l'assurance qualité. D'autres étapes seront nécessaires, comme l'assurance qualité interne (les prestataires doivent constamment s'améliorer) et l'assurance qualité externe (pour contrôler que les normes sont maintenues et que l'assurance qualité interne fonctionne).

Concevoir la structure des récompenses du programme d'éducation. [ID 38-43]

Le programme d'éducation cycliste sera basé sur la norme nationale développée plus tôt. Cette étape implique de décider comment le programme doit être structuré (par exemple, Bikeability a trois niveaux centraux et 10 modules « Plus ») et comment cette structure se rapporte à la norme nationale. Elle peut couvrir une partie ou la totalité de la norme.

Concevoir les formations. [ID 44-48]

Il est nécessaire de concevoir les formations que les entraîneurs ou les partenaires dispenseront dans le cadre de ce programme. Les matériaux et les exemples de conseils de prestation de Bikeability dans ce dossier s'avèreront utiles lors de cette étape du programme.

Prenant la structure définie dans l'étape précédente, cette étape implique d'élaborer des formations exemples qui couvrent la façon dont le programme sera distribué. À cette étape, il est également important d'établir des standards minimums pour la durée des formations et pour les ratios instructeurs/élèves.

Promotion. [ID 49-61]

Cette étape implique la création d'un plan de communication pour le programme.

Image de marque et sur internet. [ID 54-61]

Faisant partie de la phase de promotion, ces tâches portent sur le développement des matériels de l'image de marque et les sujets principaux de communication comme les réseaux sociaux. Veuillez vous référer à la partie 7 du présent document pour des conseils quant à l'image de marque.

Règles de financement. [ID 62-67]

L'un des préceptes principaux étant que c'est un programme financé, il est important d'établir des règles stipulant la façon dont le financement est dépensé (possiblement comme règles de subvention). Elles peuvent dépasser le minima de timing et de ratio défini au niveau de la formation dans l'étape précédente (étant donné que les formations peuvent être dispensées avec d'autres sources de financement, voire sans aucun financement).

Formation des instructeurs. [ID 68-76]

Cette étape concerne la formation des instructeurs qui dispenseront les séances de formation aux utilisateurs finaux. Vous devrez également envisager la formation des personnes qui forment les instructeurs (en Angleterre, ils sont appelés Formateurs d'instructeurs et ont une qualification distincte).

Les résultats principaux sont une qualification définie (enregistrée auprès d'un organe national de qualification, si possible) et des formations exemple pour les instructeurs de formation et les formateurs d'instructeurs.

Suivi et évaluation. [ID 77-79]

Le plan de suivi et d'évaluation doit mesurer les résultats et les impacts afin d'évaluer les avantages du programme pour les comparer avec les coûts.

PHASE DE MISE EN PLACE – ÉTAPES PRATIQUES EXPLIQUÉES

Couvrant des sujets comme l'administration, l'espace de bureau, le côté informatique et le staff, cette phase est intégrée uniquement à titre d'exemple et les étapes doivent être explicites. Les tâches 80 à 176 sont incluses dans cette phase.

PHASE DES OPÉRATIONS – EXIGENCES AU JOUR LE JOUR

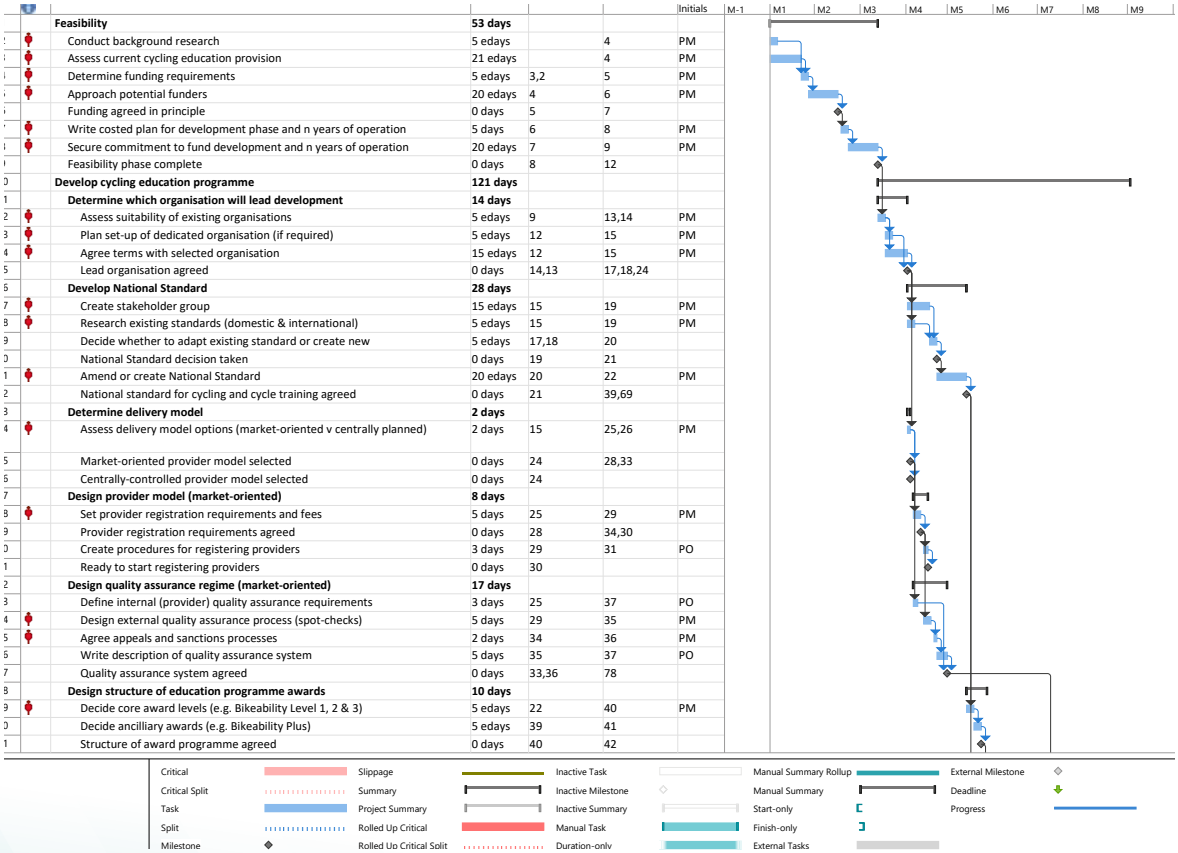
Cette phase est incluse pour vous aider à prévoir et à gérer le fonctionnement de l'administrateur central au jour le jour, avec les tâches 177 à 189.

PHASE DE DÉVELOPPEMENT SUPPLÉMENTAIRE – ÉTAPES FUTURES

Cette phase est révélatrice du genre de développements futurs que vous pourriez envisager pour votre programme. Les tâches 190 à 194 font partie de cette phase.

EXEMPLE

Afin de mieux visualiser le plan de projet, veuillez trouver ci-dessous un exemple de l'outil :



					Initials
	Feasibility	**53 days**			
	Conduct background research	5 edays		4	PM
	Assess current cycling education provision	21 edays		4	PM
	Determine funding requirements	5 edays	3,2	5	PM
	Approach potential funders	20 edays	4	6	PM
	Funding agreed in principle	0 days	5	7	
	Write costed plan for development phase and n years of operation	5 days	6	8	PM
	Secure commitment to fund development and n years of operation	20 edays	7	9	PM
	Feasibility phase complete	0 days	8	12	
	Develop cycling education programme	**121 days**			
	Determine which organisation will lead development	**14 days**			
	Assess suitability of existing organisations	5 edays	9	13,14	PM
	Plan set-up of dedicated organisation (if required)	5 edays	12	15	PM
	Agree terms with selected organisation	15 edays	12	15	PM
	Lead organisation agreed	0 days	14,13	17,18,24	
	Develop National Standard	**28 days**			
	Create stakeholder group	15 edays	15	19	PM
	Research existing standards (domestic & international)	5 edays	15	19	PM
	Decide whether to adapt existing standard or create new	5 edays	17,18	20	
	National Standard decision taken	0 days	19	21	
	Amend or create National Standard	20 edays	20	22	PM
	National standard for cycling and cycle training agreed	0 days	21	39,69	
	Determine delivery model	**2 days**			
	Assess delivery model options (market-oriented v centrally planned)	2 days	15	25,26	PM
	Market-oriented provider model selected	0 days	24	28,33	
	Centrally-controlled provider model selected	0 days	24		
	Design provider model (market-oriented)	**8 days**			
	Set provider registration requirements and fees	5 days	25	29	PM
	Provider registration requirements agreed	0 days	28	34,30	
	Create procedures for registering providers	3 days	29	31	PO
	Ready to start registering providers	0 days	30		
	Design quality assurance regime (market-oriented)	**17 days**			
	Define internal (provider) quality assurance requirements	3 days	25	37	PO
	Design external quality assurance process (spot-checks)	5 days	29	35	PM
	Agree appeals and sanctions processes	2 days	34	36	PM
	Write description of quality assurance system	5 days	35	37	PO
	Quality assurance system agreed	0 days	33,36	78	
	Design structure of education programme awards	**10 days**			
	Decide core award levels (e.g. Bikeability Level 1, 2 & 3)	5 edays	22	40	PM
	Decide ancilliary awards (e.g. Bikeability Plus)	5 edays	39	41	
	Structure of award programme agreed	0 days	40	42	

4. ÉVALUATION ÉCONOMIQUE

Une meilleure compréhension des avantages économiques sur le long terme, apportés par un programme de formation cycliste pour les enfants, peut vous aider à trouver un soutien plus large pour le projet.

Dérivé de données et de recherches menées au Royaume-Uni où a été développé le modèle de Bikeability sur lequel se base ce guide, un document d'évaluation économique complet est disponible. Veuillez trouver un résumé adapté de cette évaluation, ainsi que des renseignements supplémentaires sur Bikeability ci-dessous.

ÉVALUATION ÉCONOMIQUE DE BIKEABILITY

Bikeability est le programme national de formation cycliste du gouvernement britannique, conçu pour donner aux personnes la technique et la confiance de faire du vélo en sécurité dans des conditions routières actuelles.

En mars 2013, plus d'un million d'enfants avaient été formés. Nous avons mené une évaluation économique de Bikeability en nous basant sur des données comme l'évaluation d'Ipsos MORI et des recherches analysant le recensement scolaire et les données de prestation de Bikeability. Notre analyse adhère aux principes des directives gouvernementales d'estimation économique telles que définies dans le Treasury Green Book et les directives WebTAG du ministère britannique des Transports.

Résultats de l'estimation

Nous avons mené une estimation basée sur trois périodes d'estimation – à court terme (trois ans, pour refléter la réponse initiale du programme), puis à moyen terme (jusqu'à 10 ans) et à long terme (jusqu'à 30 ans) pour évaluer l'impact du changement comportemental qui demeure pour le reste de l'enfance et jusqu'à l'âge adulte.

Les résultats montrent que la performance économique du projet, basés sur les hypothèses utilisées, amènerait un ratio coût-avantage d'un peu plus de 3 pour 1, 5 pour 1 et 7 pour 1 sur ces périodes.

Nous avons mené divers tests de sensibilité et de scénario qui montrent que la performance économique du projet demeure solide après plusieurs tests.

Programme Bikeability

Bikeability est très utile pour les écoles car il inclut la sécurité routière et à vélo dans le cadre de sa formation, qui sont des sujets pouvant être évoqués lors des leçons à plusieurs étapes essentielles. Il présente également une occasion pour l'école de réduire le problème d'embouteillages à l'entrée et à la sortie des classes en apprenant aux enfants la technique et la confiance nécessaires pour se rendre en toute sécurité à l'école à vélo. L'avantage supplémentaire de cette démarche est de trouver plus d'occasions pour que les enfants fassent du sport, ce qui aide à améliorer la santé physique et mentale.

Une grande partie de la formation est dispensée à l'école primaire à des enfants âgés de 9 à 11 ans. Le volume de formation dispensée est bien inférieur pour la première année de collège.

La formation Bikeability est dispensée gratuitement ou à faible coût par la 'Local Highway Authority' ou la 'School Games Organiser' de l'école-hôte. Le ministère des Transports a financé Bikeability pour des zones de formation pour les enfants depuis la présentation du projet. Le financement est à hauteur de 40 livres sterling par enfant, qui doit être utilisé pour une formation de niveau 2. Le montant total du financement apporté par le ministère des Transports a augmenté chaque année, mais toujours à hauteur de 40 livres sterling par enfant jusqu'au niveau 2. Cela exclut tout coût additionnel que les pouvoirs publics et/ou les parents contribuent aux coûts de formation. En outre, il faut compter un coût d'administration centrale d'environ 5% pour couvrir le contrôle qualité, l'administration des subventions, etc.

Il existe trois niveaux de norme nationale avec une série de résultats pour chacun d'entre eux qu'un stagiaire doit démontrer. Il existe des matériels centraux de récompense de Bikeability (badge, certificat et fascicule). La formation cycliste complète se déroule généralement sur trois ans, bien que l'ensemble des écoliers ne suivront pas tous les niveaux de formation.

Avantages potentiels

Au printemps 2010, le ministère des Transports a chargé Ipsos MORI de mener une étude sur l'impact et les perceptions de la formation cycliste, avec une attention particulière sur Bikeability.

Les résultats étaient encourageants, notamment en répondant aux préoccupations des parents liées à la sécurité car les enfants qui ont participé au projet Bikeability se sentent plus en sécurité et en confiance lorsqu'ils sont à vélo sur la route (86 %) et leurs parents se sentent plus rassurés à les laisser faire (87 %).

La formation Bikeability en soi est également très bien notée par les parents (97 % affirment être satisfaits/très satisfaits de la formation) et les enfants (95 % la décrivent comme bien/très bien), et les enfants ayant participé disent qu'ils la recommanderaient à des amis (91 %).

Les avantages économiques de Bikeability sont basés sur des changements de perception (confiance accrue) et de comportement (lorsque cette confiance accrue encourage une plus grande pratique du cyclisme).

Les avantages principaux sont :

- Avantages pour les nouveaux cyclistes quant au temps de déplacement réduit (comparé au mode précédent)
- Meilleure forme physique – avantages pour la personne
- Avantages pour les cyclistes actuels grâce à une sécurité accrue – évalués sur la base d'une réduction du risque d'accident ;
- Avantages pour la société :
- Réduction des embouteillages, des accidents et des émissions en délaissant la voiture ;
- Avantages pour la santé – d'une obésité juvénile réduite et, sur le long terme, une santé mentale améliorée et un risque réduit de mort par maladie cardiovasculaire ;
- Déplacement réduit pour les parents accompagnant leurs enfants à l'école ou autre destination ;
- Avantages quant à l'absentéisme – les cyclistes réguliers prennent moins d'arrêts maladie, ce qui représente un avantage direct de productivité pour l'employeur/l'économie (comme ci-dessus).

Certains de ces avantages ne se verraient qu'à court terme lorsque les enfants sont à l'école (comme la durée de déplacement réduite), et d'autres durant la vie active (comme l'absentéisme).

L'évaluation économique complète est disponible en téléchargement avec ce guide.

CALCULER LE FINANCEMENT

Un tableur Excel « Sample Funding Calculations » (« Modèles de calcul du financement ») est également fourni. Ce tableur peut aider à modéliser les coûts de fonctionnement de différents éléments d'un programme de formation cycliste pour les enfants.

Tout en présentant un résumé rapide, des coûts comme les employés et l'achat d'équipement peuvent être insérés dans le tableur pour permettre le calcul des budgets nécessaires au fonctionnement d'un programme dans son ensemble, ou des actions spécifiques.

5. ÉTUDES ET RECHERCHE

Un nombre croissant de documents de recherche offre des informations sur les meilleures pratiques et les avantages quant à la mise en œuvre de programmes de formation cycliste pour les enfants.

Un rapport détaillant les éléments de preuve et la recherche est contenu dans ce guide, et peut aider au développement de votre projet de formation cycliste pour les enfants. Le résumé analytique est disponible ci-après.

RAPPORT NARRATIF – DONNÉES SUR LA FORMATION CYCLISTE

Ce rapport résumé les données et la recherche actuelles concernant les enfants et le cyclisme avec une attention particulière sur le trajet à l'école à vélo et le rôle de la formation cycliste pour encourager cette pratique. Ce rapport faire partie d'un projet de recherche plus vaste de Transport for London (TfL) dont l'objectif est de comprendre les mesures possibles pour voir davantage d'enfants faire du vélo à Londres.

Les objectifs principaux de cette recherche de TfL sont :

- Établir les nombres de référence actuels sur les enfants allant à l'école à vélo et recevant une formation à Londres, séparés entre les élèves de primaire et de collège
- Comprendre comment surmonter les obstacles quant aux enfants se rendant à l'école à vélo, séparés entre les élèves de primaire et de collège
- Comprendre comment une formation cycliste pour les parents découle en un nombre croissant d'enfants se rendant à l'école à vélo, séparés entre les élèves de primaire et de collège
- Comprendre comment améliorer la formation cycliste pour augmenter le nombre d'enfants se rendant à l'école à vélo, séparés entre les élèves de primaire et de collège

Les éléments de preuve sont mixtes pour les objectifs 1, 2 et 4 et il existe très peu de données sur le lien entre la formation cycliste pour les parents et les enfants se rendant à l'école à vélo.

Pourquoi le cyclisme chez les jeunes est-il important ?

Le cyclisme chez les jeunes a le potentiel d'amener des résultats en termes de santé et de transport. La littérature sur les avantages du cyclisme quant à la santé est très vaste. Les avantages sont notamment une corrélation avec une bonne santé dans l'ensemble, moins de maladies chroniques parmi les cyclistes réguliers ; ils sont également moins susceptibles d'avoir un indice de masse corporelle élevé, du cholestérol, une hypertension artérielle et du diabète.

Initier les enfants au cyclisme dès le plus jeune âge serait la clé pour qu'ils continuent à pratiquer cette activité dans leur jeunesse puis dans leur vie active. La recherche a démontré que se rendre à l'école à vélo à 10 ans a un lien avec le trajet à l'école à vélo à 16 ans, laissant entendre que les habitudes de déplacement prises tôt déterminent comment un enfant se déplace lors de sa vie d'écolier. S'il n'existe pas de recherche spécifique portant sur le lien entre le cyclisme étant enfant et le cyclisme étant adulte, la littérature suggère une corrélation entre les niveaux d'activité physique étant enfant et ceux étant adulte. La recherche parmi les adultes a également montré que les adultes ayant l'habitude de se déplacer à vélo prenaient plus facilement la décision de faire certains déplacements à vélo que les adultes moins habitués. Cela suggère que la formation d'habitudes cyclistes à un jeune âge est un facteur important pour le développement de cyclistes adultes réguliers.

Tendances anciennes et nouvelles pour le cyclisme chez les jeunes

Depuis les années 1990, le niveau de cyclisme pour le trajet à l'école est bas, comptant pour environ 2 % des trajets au Royaume-Uni, Londres inclus. Ce niveau faible de cyclisme est resté stable depuis le milieu des années 1990 ; cependant, entre le milieu des années 1970 et le milieu des années 1990, le nombre moyen de kilomètres parcourus à vélo par les enfants a chuté de 41 %. À Londres, si les niveaux de cyclisme chez les enfants sont restés stables depuis 2002-2003, il y a eu des changements dans l'utilisation des autres modes : par exemple, l'utilisation de la voiture a chuté d'environ 5 % et celle du bus a augmenté d'environ 7 %.

Cette chute du niveau de cyclisme chez les enfants peut s'expliquer en partie par la baisse de mobilité indépendante des enfants. Depuis les années 1970, un nombre décroissant d'enfants sont autorisés par leurs parents à faire des déplacements en indépendance, comme le trajet à l'école. La littérature conclut que la mobilité indépendante est un facteur important pour déterminer le niveau d'activité physique chez les enfants. Une plus grande mobilité indépendante a également été associée à un plus grand taux de trajet à l'école à vélo.

Comme les adultes, les enfants font du vélo pour le plaisir en plus des trajets utilitaires (comme celui à l'école). Il est probable que de nombreuses sorties à vélo des enfants pour le plaisir ne soient pas enregistrées en raison de l'absence de moyen pour les enregistrer. Par exemple, les études sur les déplacements à l'école ou la National Travel Survey peuvent recueillir les trajets à l'école ou des destinations-clés, mais il est peu probable qu'ils identifient lorsque des enfants ont passé du temps à vélo pour s'amuser. Le cyclisme dans une optique ludique peut être important car, comme les adultes pratiquant le cyclisme en loisir, il permet aux enfants de découvrir le cyclisme de façon positive et de développer la technique cycliste de base.

Sécurité cycliste pour les enfants

Les statistiques du ministère des Transports montrent que 324 enfants ont été tués ou gravement blessés (TGB) à vélo en 2012, nombre le plus bas en 30 ans et qui continue la tendance à la baisse depuis 1979, même dans un milieu de déclin du niveau de cyclisme chez les enfants sur cette même période. Parmi ces TGB, un très faible pourcentage porte sur le trajet à l'école – en 2007, des 522 enfants TGB à vélo, trois se rendaient à l'école. Il faut préciser qu'une chute des TGB n'est qu'un élément du projet de sécurité cycliste et ne signifie pas nécessairement que la sécurité dans son sens plus large s'est améliorée. La chute des TGB peut s'expliquer par une augmentation des perceptions du danger par les parents et les tuteurs, et le déploiement de mesures pour éviter le danger, au moins autant que par une réduction du danger réel.

Opinions et motivateurs pour le cyclisme chez les enfants

L'opinion quant au déplacement change de manière générale en fonction de l'âge des enfants : pour les plus jeunes, l'aspect ludique du transport est le plus important. Les préadolescents accordent de l'importance à l'indépendance qu'offrent des modes de transport autre que la voiture et les adolescents tendent à vouloir posséder une voiture et l'utiliser pour se déplacer.

Le cyclisme compte quatre attraits pour les enfants : il est ludique, augmente leur territoire, est une activité sociale et leur permet d'interagir avec les autres et l'environnement. Par rapport aux adultes, les enfants ont une opinion plus positive du cyclisme et sont plus ouverts d'une manière générale quant au choix de transport.

Les principaux obstacles au cyclisme identifiés dans la littérature sont :

- Le danger sur la route – des inquiétudes quant au danger sur la route, notamment chez les parents, les tuteurs et le personnel des écoles
- Les opinions – la culture de la voiture et le souhait de vouloir posséder une voiture et de l'utiliser, une inquiétude chez les parents de ne pas exposer leurs enfants à des activités qui peuvent être considérées dangereuses et des inquiétudes quant à l'image de soi chez les enfants
- La commodité – le cyclisme est un mode qui ne convient pas toujours aux parents, notamment pour accompagner les enfants à l'école ; les parents considèrent la voiture ou la marche plus facile que le vélo
- La distance – la littérature suggère que les distances entre 0,7 km et 1,5 km de l'école sont les plus propices au cyclisme

La littérature indique moins de données sur la façon dont ces obstacles et ces motivateurs ont un impact sur les différents « types » d'enfants, par exemple, comment ces facteurs varient en fonction de l'âge, du sexe et des caractéristiques sociodémographiques.

Formation cycliste

À Londres et au Royaume-Uni, la formation cycliste est une mesure largement utilisée par les autorités dans l'objectif d'améliorer la sécurité à vélo et d'augmenter le niveau de cyclisme. Dans la littérature, le terme « formation cycliste » a été utilisé en référence à plusieurs types de formation. Cependant, lorsque le terme « formation cycliste » est mentionné dans les mesures contemporaines à Londres et au Royaume-Uni, il se réfère généralement à Bikeability, la norme nationale du ministère des Transports pour la formation cycliste. Le contenu de la formation et les normes de prestations pour Bikeability sont précisés de façon précise avec des résultats discrets identifiés pour chacun des trois niveaux de technique cycliste.

Prestation des niveaux de formation cycliste

Les données de TfL pour 2011-2012 montrent qu'un total de 28 569 enfants a participé à la formation cycliste de Bikeability de niveau 2 (formation de base sur route) et 3007 au niveau 3 (formation avancée sur route). Dans le reste de l'Angleterre, le ministère des Transports a financé 293 360 places de Bikeability niveau 2. Les données actuelles ne nous permettent pas de faire une distinction entre les places de formation du primaire et du secondaire, bien que le niveau 3 soit probablement dispensé uniquement aux collégiens et le gros de la formation de niveau 2 dans des écoles primaires.

Si ces données nous renseignent sur le nombre de référence des élèves formés, elles ne nous aident pas à comprendre quel pourcentage d'enfants éligibles reçoivent une formation. Une analyse plus poussée est nécessaire pour comparer ces données avec celles de groupe sur l'année scolaire détenues par le ministère de l'Éducation.

Formation cycliste pour les enfants et cyclisme plus sûr

Il existe des données pour montrer une corrélation entre la formation cycliste et un cyclisme plus sûr :

- Les enfants formés ont trois fois moins de chances d'être pris dans un accident que ceux qui n'ont pas suivi de formation
- Les enfants formés étaient moins enclins à des comportements à risque que ceux qui n'ont pas été formés
- Les enfants et les parents ont signalé des améliorations dans la capacité des enfants à jauger le risque et une confiance accrue lorsqu'ils se déplacent à vélo sur la route
- La formation améliore la technique cycliste pour les participants – adultes comme enfants

Formation cycliste et plus de cyclisme

Il existe également des données montrant une corrélation entre la formation cycliste et plus de cyclisme, bien que la recherche sur cette question ait surtout été menée par des agences gouvernementales ou des entreprises ayant un intérêt à réussir ; elles peuvent donc faire part d'évaluations biaisées. Les résultats principaux sont :

- L'évaluation de la « Travelling to School Initiative » nationale a montré que les écoles participant à la formation cycliste comptaient plus d'élèves se rendant à l'école à vélo que celles qui n'y participaient pas
- À Hertfordshire (comté anglais), plus de collégiens se rendaient à l'école à vélo au fil des années lorsque les collèges avaient participé à la formation cycliste Bikeability.
- Les parents d'enfants à Merseyside qui avaient reçu une formation cycliste ont déclaré que la fréquence de cyclisme de leurs enfants avait augmenté après la formation, surtout dans une optique de loisir

La recherche parmi les adultes suggère que ceux ayant reçu une formation cycliste augmentent la fréquence de cyclisme après la formation, bien que pour les adultes, il est probable que suivre une formation relève plus d'un choix personnel en réponse à leur pratique ou pour débuter. La littérature ne fournit aucune preuve d'un lien entre la formation cycliste pour les parents et une augmentation du cyclisme pour leurs enfants.

Les implications de la formation cycliste

Il existe des données montrant que la formation cycliste augmente la technique et la confiance des stagiaires et peut découler en une augmentation de la fréquence de cyclisme après la formation. La formation cycliste joue un rôle important pour faire changer la perception des parents, les aidant à réduire les inquiétudes quant à la sécurité à vélo.

Cependant, la réflexion sur les obstacles quant au cyclisme chez les jeunes suggère que la formation cycliste à elle seule n'a que peu de chances d'augmenter la pratique cycliste. Si la formation a un effet positif sur les perceptions qu'ont les parents des capacités de leurs enfants, les inquiétudes demeurent sur la sécurité de l'environnement dans lequel leurs enfants vont évoluer.

La formation cycliste doit donc être soutenue par des mesures complémentaires qui abordent l'environnement dans lequel les enfants font du vélo et les perceptions parentales de cet environnement.

6. LOGIQUE DERRIÈRE L'ÉDUCATION CYCLISTE

Pour présenter les arguments en faveur du développement d'un programme d'éducation cycliste pour les enfants, une présentation PowerPoint a été créée par le Bikeability Trust.

Les diaporamas de cette présentation se trouvent ci-dessous (PPTX complet inclus dans le dossier). Ce fichier PowerPoint peut être librement adapté pour correspondre à votre projet.

La logique derrière l'éducation cycliste

Janvier 2019

Qu'est-ce que l'éducation cycliste?

- Préparation pour les déplacements à vélo
- Avec des niveau progressifs
- Dont le résultat est :
  - Plus de cyclistes
  - Plus en sécurité
  - Plus souvent

A qui s'adresse l'éducation cycliste?

- Commencer avec les enfants
- Partager avec les parents et enseignants
- Etendre aux conducteurs professionnels
- Etendre à tous les adultes

Comment structurer un programme d'éducation cycliste ?

- Se baser sur la norme nationale
  - Convenu avec tous les organismes concernés
  - Approuvé par le gouvernement
  - Obtenir le soutien nécessaire
- Financement centralisé (par le gouvernement)
  - Peu coûteux
  - Contribution aux coûts
  - Conserver l'influence pour maintenir la qualité
- Coordonner de manière centralisée
  - Soit par un organisme gouvernemental
  - Ou par un organisme de bienfaisance ou une ONG

Quels sont les bénéfices de l'éducation cycliste?

- Le cyclisme a des avantages qui ont été prouvés :
  - Améliore la santé physique et mentale
  - Réduit l'obésité
  - Réduit la pollution de l'air
  - Réduit les embouteillages
  - Réduit les émissions de CO2
- Avantages de l'éducation cycliste:
  - Augmente les taux de cyclisme (entraînant les avantages ci-dessus)
  - Améliore la perception des dangers et donc la sécurité à vélo
- Avantages de la structure centralisée :
  - Qualité (qualité assurée au niveau national)
  - Cohérence
  - Rapport qualité / prix - rapport coût / avantages 3: 1 - 7: 1 en fonction des hypothèses

Qu'est-ce que l'éducation cycliste?

- **Niveau 1** pour apprendre à contrôler un vélo. La formation se déroule dans un cadre loin des voitures et de la circulation – généralement dans une aire de jeux ou sur un parking fermé.
- **Niveau 2,** dispensé sur des routes locales pour que les élèves aient une réelle expérience cycliste qui leur apporte la technique nécessaire pour faire face à la circulation sur de courts trajets comme pour se rendre à l'école, au travail ou dans des magasins près de chez eux.
- **Niveau 3** enseigne la technique pour gérer davantage de conditions de circulation que le niveau 2. Il est conçu pour apporter aux élèves la technique nécessaire afin de pouvoir gérer tout type de conditions routières et de circulation plus délicates.

Qu’est-ce que l’éducation cycliste?

Niveau 1

A l’écart de la route

Développer les compétences

Les guides rappelent aux élèves ce qu’ils ont appris et suggèrent les prochaines étapes

Prêts pour le niveau 2

Qu’est-ce que l’éducation cycliste?

Niveau 2

Première séance sur la route – rouler comme un serpent

Les méthodes d’enseignement guarantissement la compréhension

Sur les routes calmes, le sens d’observation est primordial

Signaler nos intentions aux autres usagers de la route

Qu’est-ce que l’éducation cycliste?

Niveau 3

Routes avec de la circulation

Ronds-points

Feux de circulation

Routes à voies multiples

Prouver l’impact de la formation cycliste

A vélo en sécurité

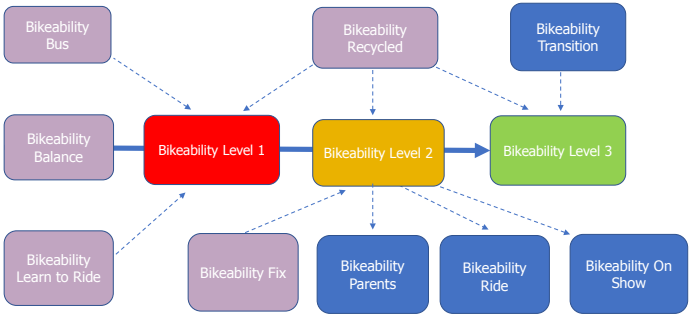
- Ipsos MORI parent/child attitudinal surveys 2010, 2015
- NfER 2015 hazard perception and risk mitigation study

La croissance du cyclisme

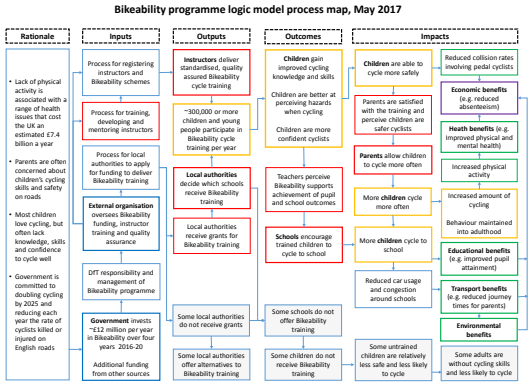
- Ipsos MORI parent/child attitudinal surveys 2010, 2015
- SDG 2012 school travel and Bikeability administrative data analysis
- TABS 2014 school travel survey
- SDG 2016 Bikeability Plus pilot report

Bikeability Plus

Promouvoir les bénéfices des niveaux de base de Bikeability



La logique derrière le programme Bikeability



Contrôle et évaluation

- Suivi des résultats - enfants formés, écoles participantes, etc.
- Suivi des résultats des effets de Bikeability et Bikeability Plus
  - Plus d'enfants à vélo
  - Plus en sécurité
  - Plus souvent

Leçons tirées d'Angleterre

- Définir clairement le programme d'éducation cycliste dès le début (vision sécurité / cyclisme)
- S'assurer que le programme d'éducation soit intégré au sein d'un programme plus large d'investissement dans le cyclisme
- Nommer (ou planifier) un administrateur du programme dès le début
- Surveiller les résultats, pas les produits ; et commencer dès le jour 1
- Fixer un niveau de contribution du gouvernement qui stimule à son tour les contributions locales (plutôt que de fixer un prix)
- Planifier la concurrence dès le début (approche du marché)
- Concevoir un programme de formation des instructeurs garantissant la qualité et la cohérence
- Fournir une formation continue aux instructeurs (et un cheminement de carrière)
- Cotiser (de manière modeste) auprès des instructeurs et des fournisseurs inscrits dès le premier jour
- Intégrer l'assurance qualité dès le début

7. CONSEILS SUR L'IMAGE DE MARQUE

Une excellente image de marque peut garantir une identification rapide du programme de formation cycliste pour les enfants par les étudiants, les parents, les parties prenantes et les autres collaborateurs.

Des directives sur l'image de marque sont jointes, développées par le Bikeability Trust. Ces matériaux et conseils sur l'utilisation de la marque peuvent se montrer utiles lors du développement de tout matériel portant sur l'image de marque pour un programme de formation cycliste pour les enfants.

Sont compris : une fiche d'informations, des directives sur l'utilisation de la marque et des matériels de récompense, ainsi que des directives techniques.

Des logos clairs garantissent l'identification de la marque. Les exemples Bikeability sont présentés ci-dessous :

Logo

Master logo

This is our master logo. Its primary use is print applications where it is important to display the core colours of the master brand.

Level specific logos

Lorem ipsum dolor sit amet, consectetur adipiscing elit. Nullam eget lacinia magna, eu imperdiet augue. In mattis ut nunc et posuere. Mauris varius nibh ac.

Usage on colour backgrounds

Lorem ipsum dolor sit amet, consectetur adipiscing elit. Nullam eget lacinia magna, eu imperdiet augue. In mattis ut nunc et posuere. Mauris varius nibh ac.

À la fin de la formation Bikeability, les enfants reçoivent un certificat, un badge en PVC et un fascicule pour les récompenser. Voici des exemples :

PVC Badges

Certificates

Booklets

8. CRÉER UNE NORME NATIONALE

Une norme nationale pour l'éducation cycliste doit venir en soutien d'un programme éducatif plus large ; cela aide la qualité et la facilité de reproduction du programme dans le pays.

Ce guide contient des renseignements sur la norme nationale britannique, dont une partie est présentée ci-après.

LA NORME NATIONALE - PRÉSENTATION

La norme nationale pour la formation cycliste (la « norme nationale ») est un projet de cyclisme compétent et d'instruction cycliste. Il décrit la technique et la compréhension nécessaires pour faire du vélo en sécurité et de façon responsable, et pour permettre aux autres de faire du vélo.

La norme nationale décrit les différents « rôles » associés au cyclisme et à l'instruction cycliste. Chaque rôle se compose d'« unités », et chaque unité a un ou plusieurs « éléments ». Ces éléments décrivent le cyclisme compétent et l'instruction cycliste en détail.

La norme nationale s'aligne sur les normes nationales établies, y compris les normes nationales pour la conduite automobile, de mobylette et de moto qui sous-tendent la formation des conducteurs. L'harmonisation avec ces normes permet de créer une plateforme pour communiquer la norme nationale à d'autres usagers de la route, et encourager un meilleur partage de la route.

La norme nationale peut être utilisée par n'importe quelle personne, mais il est destiné en particulier aux cyclistes, autres usagers de la route, instructeurs cyclistes, moniteur d'auto-école, prestataires de formation cycliste, agences élaborant les normes, prestataires d'éducation et de formation, et producteurs de ressources d'apprentissage.

La norme nationale est un projet holistique de compétence cycliste pour toutes les personnes :

- de tous les niveaux
- utilisant tout type de vélo
- partout où faire du vélo est autorisé
- dans toutes les conditions météorologiques et routières
- en journée comme la nuit

La norme nationale promeut l'utilisation de routines systématiques. Dans tous les cas, cela implique une prise de décision indépendante lors de la réalisation des fonctions centrales qui sous-tendent un cyclisme sûr et responsable :

- faire de bonnes observations et de façon régulière
- communiquer ses intentions de façon claire aux autres usagers de la route
- choisir et maintenir les positions à vélo les plus adéquates
- donner la priorité de la route, surtout aux intersections.

La norme nationale promeut l'utilisation des positions à vélo primaires et secondaires. Elles sont définies de cette façon :

> *La position primaire est au centre de la ligne la plus rapide [gauche] pour la direction dans laquelle vous souhaitez vous rendre... La position secondaire... est environ 1 mètre à [gauche] de la voie de circulation si la route est large, mais à minimum 0,5 m du bord de la route... La position secondaire se compte toujours depuis la voie de circulation en mouvement, pas le bord de la route.*

Exemple d'unité de la norme nationale britannique

Ci-dessous est une unité prise de la norme nationale britannique. Elle est incluse à titre d'exemple pratique pour illustrer un élément de la norme nationale en pratique.

UNITÉ 3.1 : NÉGOCIER LES ROUTES DE FAÇON SÛRE ET RESPONSABLE	
ÉLÉMENT 3.1.1 : CONSERVER UNE POSITION ADÉQUATE À VÉLO	
JE PEUX	**JE COMPRENDS**

• Choisir et maintenir des positions à vélo les plus adéquates
• Mettre en pratique une route systématique lors d'un changement de position à vélo
• Doubler des véhicules à l'arrêt ou se déplaçant lentement
• Faire des demi-tours en mouvement et à l'arrêt
• Décider si l'infrastructure cycliste peut aider lors d'un trajet (le cas
	• Comment la position à vélo peut améliorer la visibilité
	• Pourquoi la position primaire (au centre de la voie) convient à l'approche d'intersections, lorsque la route se resserre, dans des virages, quand il n'y a pas assez de place pour être doublé, et quand je vais à la même vitesse que le reste de la circulation
	• Pourquoi la position secondaire (à [gauche] de la file de circulation) convient lorsqu'il y a assez de temps et de place pour être doublé
	• Comment changer de position en utilisant une routine systématique
	  • Regarder derrière moi pour les véhicules me suivant
	  • Communiquer mes intentions aux autres usagers de la route devant ou derrière au besoin
	  • Changer de position quand j'ai le temps et la place pour le faire
	• Pourquoi je dois couvrir mes freins
	• L'importance de rouler à une distance d'au moins une porte des véhicules à l'arrêt
	• Où et quand des demi-tours en mouvement et à l'arrêt sont appropriés
	• Les forces et faiblesses de l'infrastructure cycliste (le cas échéant).

9. ÉTUDES DE CAS

En Nouvelle-Zélande, le système national d'éducation cycliste a été conçu pour renforcer la technique cycliste des enfants et promouvoir le trajet à l'école à vélo, dans le cadre d'un engagement plus large pour promouvoir le cyclisme sous toutes ses formes. Le Bikeability Trust a apporté des conseils et un soutien expert pour le développement du modèle néo-zélandais, et il est présenté dans ce guide comme exemple de meilleure pratique.

Compris est un fascicule du système d'éducation cycliste, un « dossier commercial détaillé » et un document d'informations.

La vision du système national d'éducation cycliste, comme défini dans le document d'informations, est définie ci-après.

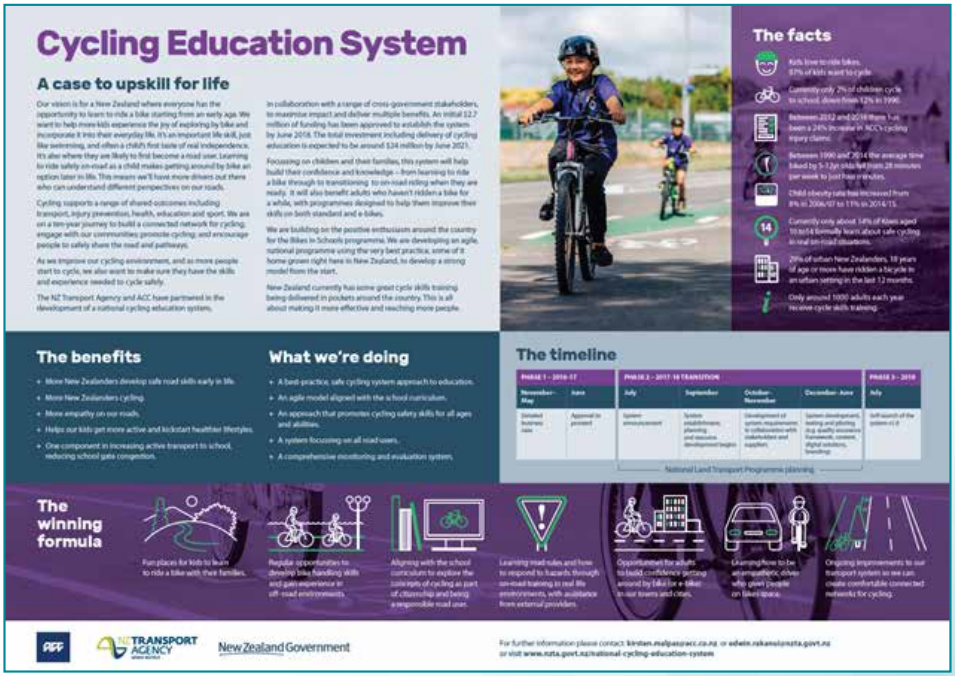
VISION

Une Nouvelle-Zélande où toute personne peut apprendre à faire du vélo dès le plus jeune âge, ce qui signifie qu'apprendre à faire du vélo sur la route, et se déplacer à vélo en grandissant est une option, et que nous avons une génération de conducteurs qui comprend les besoins des cyclistes.

Le système national d'éducation cycliste cherche à poursuivre et renforcer l'actuelle formation de technique cycliste.

- L'agence de transport assurera la supervision nationale, l'administration et les directives.
- Une marque nationale, des mécanismes d'assurance qualité, un suivi et des systèmes d'évaluation seront développés.
- Une gamme de modules et de moyens d'éducation sera développée, qui peut être adaptée par les partenaires régionaux pour les individus et les groupes dans leurs communautés.

Fascicule du système d'éducation cycliste de Nouvelle-Zélande:



A PROPOS DE L'UCI

L'Union Cycliste Internationale (UCI) est l'instance faîtière du cyclisme au niveau mondial. Elle développe et supervise le cyclisme sous toutes ses formes et pour tout le monde, en tant que sport de compétition, activité de loisir saine, et moyen de transport et de s'amuser. Elle représente, notamment auprès des instances sportives et publiques, les intérêts de 194 Fédérations Nationales, cinq Confédérations Continentales, plus de 1'500 coureurs professionnels, plus d'un demi-million de coureurs licenciés, plusieurs millions de cyclosportifs et deux milliards d'utilisateurs de vélos dans le monde entier.

L'UCI assure la gestion et la promotion des neuf disciplines du cyclisme : le cyclisme sur route, le cyclisme sur piste, le mountain bike, le BMX Racing, le BMX Freestyle, le paracyclisme, le cyclo-cross, le trial et le cyclisme en salle. Cinq d'entre elles figurent au programme des Jeux Olympiques (route, piste, mountain bike, BMX Supercross et BMX Freestyle Park), deux dans celui des Jeux Paralympiques (route et piste) et quatre dans celui des Jeux Olympiques de la Jeunesse (route, mountain bike, BMX Supercross et BMX Freestyle Park). L'UCI assure la promotion de ses propres événements, notamment des Championnats du Monde UCI et des Coupes du Monde UCI dans les différentes disciplines.

Pour favoriser un développement global et équitable du cyclisme, l'UCI a créé en 2002 le Centre Mondial du Cyclisme (CMC) UCI, qui en plus d'abriter son siège, est un centre de formation et d'entraînement de haut niveau.

Le cyclisme est par ailleurs plus qu'un sport : l'utilisation du vélo répond à de nombreux besoins en dehors de la sphère sportive, comme moyen de transport et activité de loisir. C'est pour cela que l'UCI s'engage à développer ses programmes de « Vélo pour tous », qui visent à améliorer les conditions de la pratique du vélo et son accessibilité.

Crédits photo
© The Bikeability Trust

PLUS D'INFORMATIONS

uci.org/fr/cycling-for-all

CONTACT

cyclingforall@uci.ch