

Fiche pratique N° 2

Vélo-École



A qui s'adresse cette fiche ?

- Aux associations qui désirent monter des opérations d'apprentissage du vélo pour un public d'adultes et/ou d'enfants,
- Aux éducateurs (animateurs en milieu scolaire, parents d'élèves, activités périscolaires).

Circuler sans danger en ville à vélo exige une adresse certaine sur l'engin et la connaissance de règles de sécurité spécifiques au cycliste urbain (on laisse de côté ici la circulation en zone non urbaine et on considère connues les règles du Code de la Route).

Ces deux domaines sont indépendants et doivent donc être traités séparément au cours d'un stage de formation dont le nombre de séances est fonction des objectifs que l'on se fixe mais il ne peut être inférieur à sept (y compris la séance de présentation).

I° PARTIE : DEVENIR MAÎTRE DE SON VÉLO

II° PARTIE : LA SÉCURITÉ SUR LA VOIRIE

>> LA SÉANCE DE PRÉSENTATION : modalités pratiques, constitution des groupes, rappels sur la sécurité et sur les objectifs.

Un stage de formation peut se concevoir sous forme de séances hebdomadaires d'une heure et demie commençant par une séance de présentation des objectifs, des formateurs et des élèves. La constitution des groupes devra être effectuée de façon homogène afin qu'aucun élève ne se retrouve en retrait.

Il paraît judicieux de convenir avec les élèves (en général des femmes qui travaillent, mères de famille...) d'horaires adaptés au plus grand nombre. La gratuité n'est pas forcément une bonne chose : l'acquittement d'un droit, même modique responsabilise l'élève.

⚙ Il est utile de rappeler qu'il est nécessaire d'avoir :

- un vélo en état, les séances ne pouvant être consacrées à faire des réglages continuels,
- des chaussures adaptées (par exemple des chaussures de sport) et des vêtements qui ne risquent rien et dans lesquels l'élève sera à son aise.

⚙ Sensibilisation sur la sécurité :

Rappeler que des freins et un dérailleur

(pour éviter le saut de chaîne) en parfait état sont deux conditions indispensables de la sécurité. Des pneus bien gonflés, une selle à la bonne hauteur (les débutants ont en général une selle trop basse), un guidon assez haut pour avoir une position bien droite conditionnent aussi la sécurité et l'agrément de conduite. Proscrire les vélos de course ou y ressemblant, les VTT sur lesquels l'élève a une position trop plongeante (pour ce dernier modèle, il y a parfois la possibilité de remonter suffisamment le guidon pour rendre l'engin acceptable).

⚙ L'objectif du stage doit être bien précisé : il sera de donner des règles de sécurité, apprendre des exercices améliorant l'adresse mais l'élève ne deviendra pas un cycliste à l'abri du danger à l'issue du stage. Ce n'est qu'en refaisant seul les exercices d'adresse et en pratiquant avec prudence qu'il deviendra progressivement un cycliste urbain - presque - invulnérable !



Photo : Diana Gonzalez

Fiche pratique N° 2

Vélo-École



>> 1° PARTIE DE LA FORMATION : DEVENIR MAÎTRE DE SON VÉLO

La formation commencera par la partie « adresse ». Il n'est pas concevable de circuler régulièrement en ville sans être parfaitement maître de son vélo. Ce premier volet de la formation devra se faire sur une place ou dans un parc, en l'absence de tout danger automobile ou autre.

Les exercices suivants sont faits à plusieurs reprises (à déterminer en fonction du nombre de séances du stage) mais il faut insister auprès des élèves pour qu'ils les renouvellent aussi longtemps que nécessaire en dehors de la formation, celle-ci étant faite essentiellement pour présenter les exercices :

11. Démarrer en décomposant totalement le mouvement :

Debout les deux pieds au sol et le vélo entre les jambes ; une pédale mise aux deux tiers de la hauteur maximale ; le pied est posé sur cette pédale ; le cycliste élance son corps vers l'avant et appuie simultanément sur la pédale haute, le pied à terre ne servant dans l'immédiat qu'à donner l'impulsion initiale ; l'élève doit être capable de rester quelques secondes immobile dans cette position, debout, bien droit sur le seul pied reposant sur la pédale en position basse après cette première impulsion suffisamment forte pour

permettre au vélo de rouler une bonne dizaine de mètres sans nouvelle impulsion ; le second pied est amené au cours de cette phase sur la pédale haute ; après un temps même court d'immobilité totale du cycliste, celui-ci relance sa machine d'un demi-tour de pédalage et alors seulement, il s'assoit. Ce premier exercice peut paraître fastidieux mais il apprendra à l'élève à décomposer un mouvement et à se défaire d'une vieille habitude consistant à s'asseoir sur la selle puis à démarrer.

12. Rouler à très petite vitesse ...

... en maîtrisant la trajectoire et sans avoir besoin de poser pied à terre. On pourra augmenter progressivement la difficulté en réalisant des slaloms de plus en plus serrés.

Photo : Ghislain Landreau



Fiche pratique N° 2

Vélo-École



1.3. Rouler en lâchant une main ...

... quelle que soit la vitesse (pour les moins habiles, commencer par desserrer l'étreinte de la main sur le guidon, puis lâcher le guidon en laissant la main à proximité immédiate, puis en laissant tomber le bras le long du corps, enfin en plaquant le dos de la main contre le dos). Renouveler l'exercice en courbe puis en faisant des "huit" enfin en faisant ces trois exercices deux par deux, de front et en se tenant la main. Quand la technique est acquise, refaire les exercices en lâchant l'autre main.

1.4. Tourner la tête rapidement ...

... pour regarder derrière soi (d'où l'utilité de rouler à très petite vitesse (cf. 1.2) puisqu'on tourne plus et mieux la tête en lâchant une main).

1.5. Réaliser un freinage d'urgence ...

... sans dévier de sa trajectoire et s'immobiliser sans chuter. L'usage, même brutal, du frein avant est sans danger si le frein arrière est en bon état de marche et assure une part suffisante du freinage.

Au moment où le vélo s'immobilise, le cycliste doit se lever de la selle et poser les deux pieds par terre simultanément, ce qui implique lors du freinage de mettre les deux pédales à la même hauteur.

1.6. Rouler en danseuse :

Vérifier la bonne position du pied sur la pédale (articulation du gros orteil sur l'axe de la pédale). Préconiser l'usage des cale-pieds ouverts en plastique (sans serrage d'aucune sorte) qui permettent une sortie instantanée en cas d'arrêt imprévu.

Ces cale-pieds évitent le dérapage du pied et donnent plus d'efficacité au pédalage. Au moment où le vélo s'immobilise, le cycliste doit se lever de la selle et poser les deux pieds par terre simultanément, ce qui implique lors du freinage de mettre les deux pédales à la même hauteur.



Photo: Ghislain Landreau

•• Progressivement, apprendre à l'élève à sortir d'un champ visuel espace qui ne dépasse pas deux mètres devant lui avec un angle d'à pour se situer dans un environnement d'un rayon de 30 m sous un . Comme au volant d'une voiture ou à ski, le cycliste doit oublier s de son corps et de sa machine et concentrer son attention entre s.

Fiche pratique N° 2

Vélo-École



II° PARTIE DE LA FORMATION :

LA SÉCURITÉ SUR LA VOIRIE

Les règles de sécurité concernant les déplacements sur la chaussée sont multiples. Une bonne pédagogie consiste à les réduire pour qu'elles soient présentes à l'esprit du cycliste en permanence.

Elles peuvent se regrouper autour de deux thèmes :

- 🚲 voir et être vu,
- 🚲 les changements de trajectoires.

Autant le nombre d'élèves pour les séances « adresse » est sans grande importance, autant il faut se limiter à

vingt élèves par formateur pour les séances dans le trafic, à la fois pour des raisons pédagogiques et de sécurité. Le fanion (comme ceux des vélos d'enfant en Allemagne) et le gilet (chasuble, baudrier...) fluo sont presque indispensables pour le formateur, l'idéal étant que chaque élève en ait aussi. Par contre, le casque n'est pas recommandé car il a tendance à réduire les mouvements de la tête alors que l'élève doit apprendre à remuer tout son corps et particulièrement la tête.

21. Voir et être vu

Une grande partie des accidents a lieu parce que l'automobiliste n'a pas vu à temps le cycliste ou parce que le cycliste n'a pas vu arriver le danger.

2.1.1. Voir :

En ville, les véhicules, mais aussi les abribus, les travaux de voirie, etc. cachent des obstacles potentiels, sources de danger à la vue du cycliste. Il peut s'agir de véhicules en stationnement à proximité d'une intersection ou de véhicules encombrants (bus, camion...) dans une file qui avance au

ralenti et que le cycliste double. Le formateur doit montrer sur le terrain comment le cycliste doit se positionner et réduire suffisamment sa vitesse pour être en mesure de s'immobiliser en cas d'apparition subite d'un obstacle caché.

2.1.2. Etre vu :

Rappeler au cycliste que dans l'inconscient d'un chauffeur d'engin motorisé, il existe une hiérarchie du risque qui va de l'énorme camion jusqu'au piéton en passant par le bus, les voitures, les motos et les vélos.

A cette hiérarchie du risque correspond une hiérarchie de l'attention : le cycliste est presque tout en bas. Même pour un chauffeur prudent, il n'est pas perçu comme un danger, il est donc inconsciemment oublié.

Photo : Diana Gonzalez



Fiche pratique N° 2

Vélo-École



Le cycliste doit se faire remarquer :

- en portant, même de jour, ce fameux gilet fluo que portent les éboueurs, les ouvriers des ponts et chaussées... Il en existe des modèles légers, facile à enfiler. L'esthétique conventionnelle en fait reculer plus d'un(e), dommage, c'est un accessoire très efficace qu'il faut vivement conseiller.
- en se plaçant sur la chaussée de telle façon que l'on soit considéré comme un obstacle incontournable. Par exemple, en ne se collant pas complètement à droite si le véhicule

peut doubler sans laisser le mètre réglementaire. Il vaut mieux supporter un coup de klaxon que qu'être doublé de trop près.

- en s'immobilisant au feu rouge ou au stop de telle façon que le chauffeur de bus, de camion voit le cycliste avant de redémarrer.
- en n'oubliant pas que le danger peut venir aussi des piétons qui ne nous voient quand ils s'engagent sur la chaussée devant un camion, une camionnette... en stationnement. D'où la raison supplémentaire de ne pas rouler trop près des véhicules en stationnement.

2.2 Les changements de direction

Qu'ils soient le fait du cycliste ou des autres usagers, ils surprennent et peuvent entraîner des réactions - ou une absence de réaction - fâcheuses.

2.2.1. Prévenir :

Le cycliste doit veiller à prévenir de tout changement de direction, si petits soient ils. Il doit en particulier éviter les simples écarts d'inattention ou pour contourner un obstacle (portière qui s'ouvre inopinément, piéton qui descend sur la chaussée, voiture mal

garée). S'il n'est pas en mesure de vérifier préalablement à l'écart en regardant derrière lui qu'il ne sera pas percuté par un véhicule, le cycliste doit s'arrêter. Si le véhicule est en mesure de réagir, il signale son écart avec le bras.

2.2.2. Tourner à droite :

Le « **tourne à droite** » qui paraît sans problème au cycliste peut devenir un piège s'il tourne avec un autre véhicule dans le cas où la nouvelle voie empruntée n'a pas la largeur requise. Le cycliste peut se retrouver coincé entre le véhicule qui a tourné avec lui et achève de la doubler et des voitures

en stationnement. Là encore, le cycliste doit rouler suffisamment à gauche du trottoir pour s'engager dans la nouvelle voie à gauche des véhicules de stationnement sans devoir faire un écart en arrivant au niveau de la première.

Fiche pratique N° 2

Vélo-École



2.2.3. Tourner à gauche :

Le « **tourne à gauche** » est la manœuvre la plus dangereuse : sauf dans le cas où le cycliste a pu constater qu'aucun véhicule n'arrive devant ou derrière lui, auquel cas il peut tourner directement dans la voie à gauche, il est formellement déconseillé de venir s'immobiliser au milieu de l'intersection puis tourner à gauche quand la voie en face est libre.

Cette manœuvre autorisée par le code de la route est à proscrire, de nombreux cyclistes à l'arrêt au milieu du carrefour s'étant fait percuter par des véhicules arrivant derrière lui. La bonne manœuvre consiste à s'immobiliser sur le bord droit de la chaussée au droit de la voie de gauche dans laquelle on s'engagera après avoir constaté que la voie à traverser est totalement libre.



2.2.4. Emprunter les rond-points ou giratoires :

Les **giratoires** : les cyclistes doivent les prendre en roulant bien à droite et en écartant le bras gauche à la traversée de chaque sortie qu'il n'empruntera pas.



Photo:
Ghislain Landreau

>>>> Il existe naturellement beaucoup d'autres règles à apprendre pour circuler à vélo en ville. Il est important d'insister auprès des élèves à l'issue du stage qu'un cycliste inattentif, même s'il est expérimenté, est un cycliste très vulnérable. On ne peut devenir un cycliste accompli à l'issue d'un bref apprentissage, il appartiendra aux élèves de poursuivre les exercices d'adresse, et de renoncer aux axes les plus dangereux (vitesse élevée des voitures, fort trafic sur chaussée étroite...) tant qu'ils ne se sentent pas assez sûrs d'eux.

>> Pour en savoir plus...

- Dossier du vélo urbain n°4, « **Le vélo et l'enfant** »
- Dépliant « **Envie d'école à vélo ?!** » en vente à la FUBicy, renseignements sur <http://fubicy.org/boutique>.
- « **Guide du ramassage scolaire à vélo** », rédigé par la cellule « éducation » de l'association belge ProVélo www.provelo.org.

>> Associations ayant expérience et /ou formation sur les vélo-écoles :

- VVV, Montreuil, montreuil@fubicy.org
- ADAV, Lille, adaville@fubicy.org
- ADTC, Grenoble, adtc@wanadoo.fr
- CADR 67, Strasbourg, cadr67@fubicy.org
- MDB, Paris, courrier@mdb-idf.org

>> Ont collaboré à l'élaboration de cette fiche :

- - François FATOUX : association VVV – Vivre à Vélo en Ville, Montreuil
- >> **Mise en page** : Anne-Déborah HUMILIER, FUBicy.

© 2004 FUBicy - Tous droits réservés.

