

MARS 2024



© CHRISTOPHE COLRAT

# Le déploiement du SRAV dans les collectivités, du politique à la pratique

« Le « savoir rouler », une compétence qui se doit d'être universelle ! Dans cette trajectoire, les collectivités ont un rôle fondamental à jouer aux côtés de l'éducation nationale et des équipes pédagogiques. Elles interviennent aussi en tant qu'animatrice des temps péri et extra scolaires, de l'aménagement de l'espace et de la ville apaisée. Avec l'objectif que les modes actifs deviennent, dès le plus jeune âge, un réflexe de déplacement, bon pour la santé et l'environnement, la nécessité de dégager des financements dédiés et pérennes est primordiales. Les collectivités agissent, ce dossier le montre, mais elles doivent être accompagnées ! »

Françoise Rossignol, présidente du Club des villes et territoires cyclables et marchables





## Des dispositifs d'apprentissage majoritairement pris en charge par les des communes

L'étude « *l'Enquête nationale sur les politiques modes actifs* », menée par le CVTCM et Vélo & Territoires et publiée en mars 2023<sup>2</sup>, livre les chiffres suivants.<sup>3</sup>



L'étude met en avant que 35 % des collectivités ont d'ores et déjà mis en place un programme d'apprentissage du vélo à destination des enfants sur leur territoire. C'est particulièrement le cas des communes dont presque la moitié (48%) proposent des actions d'apprentissage aux enfants. Par ailleurs, 27 % des intercommunalités, 26 % des départements et 7 % des régions déclarent également mettre en place des actions pour l'apprentissage du vélo pour les enfants et les jeunes.

Ainsi, pour les collectivités, le coût peut varier en fonction de la mise en œuvre de l'action, l'investissement initial nécessaire et le nombre d'enfants formés. Certaines collectivités organisent en interne la réalisation de l'apprentissage du vélo (formation opérée par des agents de la collectivité, investissements réalisés par la collectivité – achats de vélo, remorques, etc.), d'autres externalisent la réalisation de l'apprentissage du vélo via un marché de prestations et de services.

> Cette enquête révèle que le coût moyen d'un cycle savoir rouler à vélo oscille entre 40 et 60 € par élève (source guide des coûts CVTCM 2024).

Pour participer à généraliser le SRAV, **Génération Vélo** est un programme de financement éligible aux certificats d'économies d'énergie (CEE) porté par SOFUB et la FUB. Lancé en avril 2019, il soutient le déploiement du dispositif via des financements incitatifs, des formations pour les intervenants et un accompagnement dédié pour les collectivités.



2 <https://villes-cyclables.org/ressources/les-publications-du-club-et-de-ses-partenaires/enquete-nationale-sur-les-politiques-modes-actifs>

3 L'étude a obtenu des réponses de 1 300 collectivités (744 collectivités sur les questions d'apprentissage)

# Les facteurs de réussite du SRAV

La volonté politique des élu.es est un élément crucial pour mettre en place le SRAV. Elle permet de créer une dynamique entre plusieurs délégations et services au sein d'un même territoire. Enfin, les élu.es peuvent mobiliser un budget dédié aux financements des actions d'apprentissage. L'existence d'actions d'apprentissage antérieures au SRAV permet de s'appuyer sur une dynamique locale déjà existante. C'est le cas notamment avec les éducateurs territoriaux des activités physiques et sportives (ETAPS), une ressource humaine importante pour dispenser des séances. Ces derniers préparent, coordonnent et mettent en œuvre la politique sportive au sein d'une collectivité locale.

**LA VILLE DE LORIENT (56)** a lancé dès 2013 la création de son école du vélo à l'initiative d'une forte volonté politique. L'objectif était d'intervenir dans les écoles pour développer l'apprentissage du vélo. Pour développer le dispositif, la ville a financé la formation de deux agents. Avec cette formation, ces derniers ont pu travailler à plein temps et au déploiement du SRAV sur l'ensemble des écoles de la ville. Depuis 2014, la ville forme 100% d'une classe d'âge. Des séances réalisées majoritairement dans les cours d'écoles sauf trois écoles qui pratiquent sur une aire d'évolution par manque de place. Pour le bloc 3, un parcours de 5 à 6 km a été balisé en ville autour des collèges. Un révélateur de l'impact de cet engagement de plus de 10 ans auprès des collégien.es : l'augmentation des demandes d'installations de nouveaux stationnements près des collèges, qui sont d'ailleurs de plus en plus occupés.

**À AIX-EN-PROVENCE (13)**, l'apprentissage du vélo existait aussi avant le SRAV. La volonté politique a dynamisé le développement de cycles V.T.T avec des sorties sur la voie publique à chaque fin de cycle. Ils étaient proposés en concertations avec les Conseillers Pédagogiques de Circonscription (CPC) dans le cadre de la convention entre l'Éducation Nationale et la Ville d'Aix en Provence et de sa Direction des Sports. Depuis le SRAV, rien n'a changé sur le dispositif sauf le contenu et le nombre d'écoles impactées. Les séances sont réalisées sur le temps scolaire par deux ETAPS, la sortie Bloc 3 étant encadrée avec des renforts d'Adjoints d'Animation et les enseignants.

Lorsqu'il n'y a pas de ressources humaines internes à la collectivité, cette dernière peut alors se tourner vers des associations compétentes en matière de formation vélo.

**À LA ROCHELLE (17)**, l'idée de faire de l'apprentissage vélo en milieu scolaire a fait suite à l'initiative de deux associations d'usagers qui ont proposé leurs services dans les années 80. La ville a mis au programme l'apprentissage du vélo dans la liste des activités sportives proposées pour les scolaires. Si l'enseignant choisissait le vélo dans son programme annuel, il devait faire appel directement aux associations et la ville finançait l'intervention. Avec ce mode de fonctionnement, la ville a formé une dizaine de classes par an. Néanmoins, depuis l'apparition du SRAV les élus ont souhaité formaliser le dispositif pour qu'il soit géré par les services de la ville dès la rentrée 2023-2024. L'ambition est de former 800 élèves, de 8 à 9 ans, par an.

Si le SRAV se fait principalement sur le temps scolaire, il en va de l'implication des équipes pédagogiques et de l'Éducation Nationale. Aussi, la volonté d'un conseiller pédagogique, d'une direction d'école, des enseignant.es est un accélérateur sur lequel s'appuyer.

**À LANNION (35)**, un permis vélo de deux demi-journées dispensées depuis 2017 dans toutes les écoles par la police municipale a révélé le niveau très disparate des élèves. Ce constat a motivé les élus pour la mise en place de séances d'apprentissage avec, à la clé, la complétude de deux temps pleins pour les animateurs de la ville fléchés sur ce dispositif. La ville a proposé le projet au conseiller pédagogique de circonscription de l'éducation nationale en mai 2020 et en juin le projet était validé avec un début de pratique en septembre 2021. Les 3 blocs du SRAV sont ainsi dispensés depuis deux ans, dans les dix écoles que compte la ville, dont trois écoles privées et deux en Quartier de la Politique de la Ville (QPV).



© VILLE DE LANNION

Au sein du périmètre des métropoles se retrouvent des communes proposant des actions d'apprentissage au vélo depuis plusieurs années. Le SRAV a été une opportunité pour certaines de massifier et de compléter ces actions. Si les villes ont la compétence « éducation », l'EPCI peut agir en tant que facilitateur en mutualisant certaines dépenses ou en menant des actions de sensibilisation.

**À ORLÉANS MÉTROPOLE (45),** le territoire se positionne en facilitateur depuis deux ans en listant les différentes offres de services qui existent. La manière de faire du SRAV est très variée en fonction des acteurs du territoire. Une réunion annuelle est organisée pour réunir toutes les communes qui ont un projet SRAV. Elle permet d'échanger sur leurs bonnes pratiques. Pour faciliter son déploiement, la métropole met en place des formations mutualisées, ce qui permet d'économiser des coûts. Elle propose aussi d'acquérir du matériel et des équipements. Elle cherche aussi à organiser, avec les associations qui font de la réparation vélo, une révision régulière des vélos au sein des écoles.

**SUR NANTES MÉTROPOLE (44),** comme à Orléans métropole, il n'y a pas de gouvernance métropolitaine sur le SRAV. La collectivité se positionne en facilitateur et valorise les initiatives communales autour de l'écomobilité scolaire. Depuis 2016, la métropole a mis en place un dispositif d'écomobilité scolaire pour accompagner les communes et leurs écoles. Dès 2017, un accompagnement à l'apprentissage du vélo était proposé (avant la loi LOM) pour les scolaires. Depuis 2021, la métropole poursuit sa dynamique, avec la volonté d'accompagner les communes en animant un réseau de référents mis en place depuis l'année 2023 et développer les actions en faveur de l'écomobilité scolaire, dont le SRAV. Depuis 2021, la métropole propose un marché avec l'association Place au Vélo pour accompagner le bloc 3, le plus complexe à finaliser. Six heures sont proposées aux villes qui le souhaitent, afin de faire intervenir Place au vélo. L'association prévoit de vérifier l'état des vélos des enfants : si ceux-ci sont trop abîmés, ils s'engagent à fournir d'autres vélos. De plus, le marché prévoit la formation des enseignants afin de permettre une dynamique d'autonomisation des acteurs. La métropole réfléchit également à comment soutenir la formation des ETAPS dans ses communes membres.



© VILLE DE LANNION

Sur le territoire de la **COMMUNAUTÉ URBAINE D'ARRAS (62)**, il y a une forte volonté politique de former 100% des enfants pour les années à venir. Actuellement, trente-sept écoles se sont portées volontaires. Certaines mettaient déjà en place des actions d'apprentissage et des animations vélo antérieures au SRAV, dont la police municipale et l'Office des sports qui faisait passer un permis vélo pour les CM1 et CM2.

L'EPCI a souhaité intégrer le SRAV au plan vélo, voté en avril 2021, inscrit dans la partie événement et actions pédagogiques<sup>1</sup>.

Pour dispenser le SRAV, la communauté urbaine d'Arras a acheté une flotte de trente vélos avec une dizaine de chaque taille (16, 20 et 24 pouces). Cette flotte de vélos est mise à disposition de l'Office des sports et Profession sport. Les vélos sont stockés chez les prestataires qui se chargent de les déplacer en louant un véhicule à leur charge. La CU s'appuie sur les vélos des enfants avec leur propre flotte en complément. Sur la première séance de chaque bloc, ils révisent le vélo des enfants. Une petite fiche guide pour parents et enfants, avec des consignes, est distribuée avant les interventions. De plus, d'anciens vélos avec les pédales démontés servent pour les CP sous forme de draissienne.

L'entretien des vélos est fait par les prestataires, mais la CU aimerait faire passer un professionnel du cycle du territoire pour les réviser deux fois par an.

1 <https://www.cu-arras.fr/lancement-du-dispositif-savoir-rouler-a-velo/>



© CVTCM

## Quelles stratégies à la manœuvre pour déployer le SRAV ?

Pour se lancer dans le dispositif SRAV, l'étape incontournable pour la collectivité est de gérer en aval la coordination du dispositif. Cette étape va conditionner l'ensemble du dispositif et de son déploiement. Des choix doivent être faits en fonction des moyens humains envisageables, du type d'équipement présent, des infrastructures disponibles ou non dans les écoles, des enveloppes financières disponibles pour cet enseignement. Une recommandation du **guide**

**d'accompagnement du SRAV à l'usage des collectivités** et de la fiche 2 proposent de s'appuyer sur ce qui existe déjà, plusieurs stratégies sont envisageables.

Aussi, dans une logique de massification du SRAV, dans une collectivité de taille importante, celle-ci peut difficilement s'appuyer sur ses seules ressources internes dû au manque de disponibilité des ETAPS et du nombre important d'enfants à certifier. On retrouve donc souvent des formats mixtes qui, en s'appuyant sur des associations, permettent de certifier un plus grand nombre d'enfants.

**LA VILLE DE RENNES (35)** propose aux quarante-trois écoles publiques, soit environ 8 800 élèves (dont 3 300 CM1-CM2), un catalogue d'actions où l'apprentissage du vélo est référencé. Chaque école peut ainsi choisir ses actions et donc choisir de faire du vélo dans le cadre scolaire. Pour l'apprentissage, deux prestations sont possibles pour les écoles publiques : celle du service mobilité urbaine avec l'association Roazhon Mobility (environ 500 élèves concernés) et celle proposée par la direction des sports (1 900 élèves concernés).

Pour l'action du service mobilité urbaine, la ville de Rennes a choisi de réaliser les séances pour toutes les écoles sur la même piste d'apprentissage, présente dans un centre de loisir appartenant à la ville. Les classes doivent cependant s'y rendre en car. La ville possède une flotte d'une quarantaine de vélos stockés sur le site d'apprentissage avec des casques mis à disposition. Pour entretenir des vélos, la ville fait appel à un vélociste.

Pour l'action de la direction des sports, les séances sont réalisées au sein de chaque école. La direction possède environ 140 vélos et casques, répartis entre les 3 secteurs de vie sportive de la ville, et stockés dans les quartiers. L'entretien de ces vélos est réalisé par un prestataire.

Si la dimension pédagogique prend une place importante dans la mise en place d'un dispositif d'apprentissage, des retours montrent que la logistique reste un facteur déterminant pour déployer et surtout pérenniser ce dispositif. Plusieurs logiques sont alors mises en place, comportant chacune des avantages et des inconvénients.

La ville peut faire le choix d'acquérir et de déplacer une flotte de vélo. Cette stratégie va permettre le déploiement uniforme du SRAV à l'échelle du territoire. L'apprentissage est facilité par la possession de vélos identiques et la collectivité peut amortir budgétairement leur achat. Les séances bénéficient d'un gain de temps, car il n'est pas nécessaire de réviser les vélos.

Les inconvénients restent le coût d'achat des vélos et le besoin d'identifier les ressources humaines ou financières nécessaires pour leur entretien. De plus, une gestion des déplacements de la flotte, sur les différents sites d'apprentissages, est à anticiper.

**LA VILLE DE MASSY (91)** fait appel à deux prestataires qui gèrent les séances SRAV : l'association la Recyclerie sportive et Cyclo fil. Lors de la dernière séance, deux animateurs sportifs de la ville interviennent pour finaliser le cycle 3.

Pour réaliser les différents blocs, la ville a fait réaliser les séances dans les cours de quatre écoles, choisissant les plus adaptées à la pratique et à l'installation des équipements. Côté matériel, la ville a fait le choix d'investir dans une flotte de vélos stockée et déplacée avec un container. Le conseiller pédagogique de la ville fait le planning des séances d'apprentissage pour toutes les écoles et s'occupe du turn-over du matériel sur les quatre sites. Les employés municipaux sont chargés de déplacer le container de site en site.

Depuis janvier 2024, ce sont les éducateurs sportifs de la ville, au nombre de 4, qui ont suivi la formation savoir rouler avec Génération Vélo, qui dispensent à présent le SRAV.

Une autre stratégie consiste à faire appel à une association qui fournit le matériel. Ainsi, l'achat et la gestion de la flotte de vélos sont externalisés. Cependant, le coût du dispositif peut s'avérer important et lourd à reporter budgétairement chaque année. Cela peut mettre en péril la pérennité du SRAV dans le temps dû au statut parfois précaire des prestataires.



© VILLE DE MASSY



© VILLE DE MASSY

**LA VILLE D'ANGERS (49)** a fait le choix d'extérioriser complètement l'apprentissage et fait appel à deux entités associatives Angers métropole cyclisme et Anjou sport nature qui dispensent le Savoir Rouler à Vélo sur les écoles de la ville. Les associations amènent tout le matériel (vélos et le petit matériel) lors de chaque séance. Après avoir évoqué la possibilité que les enfants amènent leur vélo, le choix initial a été privilégié afin d'éviter de mettre en avant des différences entre les enfants. Comme la prestation est externalisée, c'est l'association qui gère l'entretien du matériel.

Les villes, dans la mesure du possible, peuvent demander aux enfants d'apporter leur vélo. L'avantage est qu'il n'y a pas de gestion de flotte (achat de vélos, réparations...), ce qui permet d'éviter des coûts supplémentaires. De plus, comme l'enfant pratique avec son propre vélo, et si ce dernier est bien adapté, cette stratégie va l'encourager à l'utiliser quotidiennement et l'accompagner dans une démarche de responsabilisation et d'autonomie. Cependant, il y a un risque que les vélos ne soient pas en bon état ou que certains enfants n'aient pas de vélo, ce qui nécessite de prévoir un stock de vélos supplémentaire lors des cycles d'apprentissages. Le coût de l'achat du vélo peut aussi être un frein, car il est à la charge des familles et peut-être révélateur d'inégalités mal vécues par les enfants.

En effet, dans l'enquête Insee « budget de famille de 2017 » c'est principalement dans les grandes agglomérations que les personnes interrogées déclarent ne pas posséder de vélo. En région parisienne, 60 % des ménages n'en ont aucun, soit 23 points de plus qu'en milieu rural<sup>4</sup>. Un phénomène qui augmente dans les Quartiers de la Politique de la Ville (QPV) où la possession d'un vélo est largement plus faible<sup>5</sup>.

**La métropole de Nantes (44)**, avec le partenaire l'Atelier de réparation collective, a proposé des **prêts de vélo pendant 10 ans** aux enfants habitant au sein de Quartier Politique de la Ville, accompagnés d'événements afin de promouvoir le dispositif.

Dans les villes de **RIS ORANGIS (91)** et **ÉVRY COURCOURONNES (91)**, l'association Provélo 91 dispense le SRAV sur le temps scolaire (500 enfants par tranche d'âge). À Ris-Orangis, 50 % d'enfants disposent d'un vélo déclaré en état de marche. Mais en pratique, une partie de ceux-ci sont soit trop petits, soit des BMX, soit sans changement de vitesse, ce qui amène les éducateurs à proposer leurs vélos. Finalement, l'association fournit plus de 60 % des vélos.

Pour réaliser des séances d'apprentissage du vélo, il est nécessaire de mettre en place un parcours de circulation temporaire ou permanent dans la cour de l'établissement ou sur un site dédié : une piste d'apprentissage. Cette piste d'apprentissage peut être intégrée dans les cours d'EPS et devenir un atout pour mettre en place les blocs 1 et 2 du programme Savoir rouler à vélo. Il est aussi possible d'utiliser une piste mobile qui peut être déployée de manière ponctuelle. Pour les établissements ne disposant pas d'une surface suffisante et en bon état, certaines villes mettent en place des pistes d'apprentissage accessibles aux écoles.

**SUR LA VILLE DE VITRÉ (35)**, la commune a réhabilité une friche délaissée en piste d'apprentissage en accès libre, sur 6 000 m<sup>2</sup> avec deux espaces jalonnés par 55 panneaux recréant un environnement cyclable et un parcours d'agilité. Ce site, facilement accessible à vélo, a maintenant une vocation tant ludique que pédagogique. Il est très fréquenté par les scolaires, les centres aérés et les colonies de vacances qui peuvent intégrer, dans leur programmation, un module « apprentissage » et d'une manière générale, de nombreuses entités : service Jeunesse, missions locales, clubs de sports, associations...



Attention cependant à ce que la piste ne soit pas trop éloignée, car cela peut entraîner des coûts de déplacement importants, souvent réalisés en car.

4 <https://www.notre-environnement.gouv.fr/themes/amenagement/transport-et-mobilite-ressources/article/les-francais-et-le-velo-en-2022>

5 <https://www.maisondulolyon.org/quelques-enseignements-de-lenquete-du-defi-2022-a-lecole-ly-va-is-a-velo-ou-en-trottinette/>

**À HYÈRES (83)**, la ville n'avait pas d'actions d'apprentissage et souhaitait développer le SRAV sur son vélodrome, ce qui a nécessité l'achat d'une flotte de vélos en 2022. Les séances sont réalisées sur le temps scolaire, les élèves de CM2 sont amenés en bus. Deux animateurs sont mis à disposition pour les séances, l'un travaillant pour la métropole et l'autre pour une association travaillant sur le vélodrome, dont la participation aux séances est prise en charge financièrement par la métropole. Concernant le stockage, les vélos restent sur le site à l'année et seront entretenus par l'éducateur référent de la métropole. Avant l'achat de la flotte, l'entretien était réalisé par une association.

Sur la Ville de **PARIS (75)**, là aussi, certaines écoles n'ont pas les capacités de stockage et d'accueil. C'est pourquoi la ville cherche à mettre en place progressivement des écoles référentes pour accueillir, une demi-journée par semaine, des séances SRAV des autres écoles avoisinantes. Ils ont donc maillé le territoire pour pouvoir partager et mutualiser les espaces et les équipements. Il y a des référents savoir rouler à vélo dans ces écoles pour faire un planning et s'occuper de la maintenance des vélos. L'académie a mis en place des interventions par la préfecture de police avec des associations. La difficulté est qu'il y a 350 écoles à couvrir et à coordonner.

Le problème est l'entretien des flottes de vélos disponibles dans les écoles. Plus la commune en possède et plus, il est difficile de les maintenir en bon état. Un diagnostic a donc été effectué sur les 350 écoles afin de connaître leurs ressources en vélos, leur capacité de stockage et la capacité de la cour d'école à accueillir une piste d'apprentissage. L'idée du maillage est de mutualiser le processus entre chacune des écoles et de faire des économies de coûts.

L'autre difficulté principale est la crainte vis-à-vis des conditions de sorties en ville prévues au bloc 3. Le contexte des zones denses est parfois peu propice, avec un fort trafic et insuffisamment d'aménagements continus sécurisés. Afin de lever de possibles réticences, les collectivités portent des actions de communication et de sensibilisation à destination du personnel éducatif et des parents d'élèves. Par ailleurs, elles cherchent à compléter le maillage d'itinéraires sécurisés utilisables pour le Bloc 3.

**LA VILLE DE PARIS (75)** cherche ainsi à mobiliser le périscolaire et l'extra-scolaire. La forte densité des rues parisiennes et le trafic rendent difficile l'identification d'itinéraires sécurisés. La ville de Paris se concentre sur une première phase d'identification d'écoles et sur la mise en place des blocs 1 et 2. La 2<sup>e</sup> phase permettra l'identification et la réalisation des parcours dès la rentrée scolaire prochaine, avec la formation des professeurs.

Pour la ville d'**ORVAULT (44)**, le service des sports (maniabilité) et la police municipale (sécurité routière) mettent en place le SRAV. La ville initie des animations à la sortie des écoles pour sensibiliser les parents et faire la promotion du dispositif. Un double enjeu afin d'aussi sensibiliser les enseignants qui sont réticents à faire le bloc 3 en sortie, certains n'étant pas à l'aise sur un vélo.

L'apprentissage du vélo, et sa sortie en condition réelle, s'intègre à une stratégie plus globale de la collectivité d'aménagements sécurisés aux abords des écoles, de sécurisation des trajets et d'abaissement de la vitesse de circulation.



© VIVACITES IDF

Pour rassurer les équipes éducatives sur son territoire, la collectivité peut aller plus loin et expérimenter, en identifiant les parcours bloc 3 et créer une cartographie à disposition des communes comme sur la ville de **SCEAUX (91)**. Elle peut poursuivre une politique volontariste de l'abaissement de vitesse de circulation, du partage de la voirie et de l'aménagement d'infrastructures sécurisées à l'échelle de la ville et particulièrement aux abords des écoles. Ce sont ces aménagements qui permettront à terme d'identifier des itinéraires sécurisés pour les sorties du bloc 3.



© VILLE DE SCEAUX

SAVOIR ROULER  
à vélo

**3%** des déplacements se font à vélo en 2018

**OBJECTIF 9%** en 2024

<p><b>ÉCONOMIQUE</b></p> <p>4 voitures équivalent 1 vélo</p>	<p><b>ÉCOLOGIQUE</b></p> <p>Pas de bruit    Pas de carburant    Stationnement réduit</p> <p>1 m<sup>2</sup>    10 m<sup>2</sup></p>
<p><b>RAPIDE</b></p> <p>Pour un trajet de moins de 5 km</p> <p>15 km/h (vélo)    14 km/h (voiture)</p>	<p><b>BON POUR LA SANTÉ</b></p> <p>30 mn/jour</p> <p>réduit de <b>-30%</b> les risques de maladie</p>

Programme piloté par le ministère des Sports

Sources: ADEME / FUB



© VIRGINIE RABILLARD

# Des pistes pour accentuer le déploiement du SRAV

Plusieurs pistes apparaissent nécessaires pour amplifier l'apprentissage du vélo auprès des jeunes. Un enjeu fondamental lorsque l'on observe la baisse de la pratique des vélos chez les moins de 18 ans conduisant à une augmentation inquiétante de la sédentarité. Pour les élu-es du club, plusieurs pistes sont à explorer.



Livret pédagogique du SRAV – Ministère des Sports

## > Pérenniser et amplifier les financements

Des financements pérennes sont nécessaires pour soutenir les moyens humains et logistiques à la mise en place du SRAV, qui ne peuvent reposer sur des dispositifs transitoires.

## > Mutualiser et articuler le SRAV avec les dispositifs existants

Le SRAV pourrait s'intégrer au programme **30 minutes d'activité physique quotidienne dans toutes les écoles**, porté par le ministère de l'Éducation nationale, de la Jeunesse, des Sports et des Jeux Olympiques et Paralympiques.

Une autre proposition serait d'intégrer, ou de fusionner, le SRAV à **l'attestation de première éducation à la route** (APER) et créer un parcours d'éducation à la mobilité active et durable, permettant de renforcer la dimension citoyenne et l'apprentissage du vélo (autonomie, orientation dans l'espace, code de la route, respect des autres usagers, transition écologique etc.) tout comme l'autonomie du piéton dans le respect du code de la rue.

## > Favoriser les modes actifs de la maternelle au lycée

Du fait que certains élèves ne savent pas faire du vélo avant la rentrée en primaire, un bloc 0 pourrait être initié dès la maternelle avec la présence de draisennes dans les cours d'écoles. Une initiation qui se prolongerait au CP et au CE1 et qui permettrait de s'assurer de la bonne aisance à vélo avant le bloc 1.

Pour garantir la notion de parcours d'éducation à la mobilité active et durable, la mise en place d'un bloc 4 au collège serait une bonne manière de renforcer l'autonomie des élèves pour se déplacer et entretenir leur vélo. En s'appuyant sur les professeurs d'EPS.

Il pourrait être envisageable d'inclure le SRAV à l'ASSR 1 (attestations scolaires de sécurité routière en 5<sup>e</sup>) dans les domaines de compétences à acquérir et à valider sur la fin du cycle 3, ou par la mise en place d'un bloc vélo. Ce dernier devant être obligatoirement passé avant 14 ans pour les élèves de 5<sup>e</sup> au collège et de niveau similaire.

Les collèges pourraient s'appuyer sur le nouveau dispositif « *deux heures d'activité physique et sportive hebdomadaire* »<sup>6</sup> afin de mettre en place des temps d'ateliers en extra-scolaire pour former à la réparation vélo, et encourager l'apprentissage en petits groupes.

6 <https://www.education.gouv.fr/bo/22/Hebdo32/MENE221657N.htm>



## LE CLUB DES VILLES ET DES TERRITOIRES CYCLABLES ET MARCHABLES

Représentant plus de 2 200 territoires à travers ses 240 collectivités adhérentes, de toutes tailles et échelles territoriales, il est depuis plus de 30 ans un porte-parole de leurs engagements en faveur du vélo et de la marche et favorise les échanges d'expériences et de bonnes pratiques.

Partenaire des services de l'Etat, des associations cyclistes, des acteurs économiques du vélo, des chercheurs et experts, le Club est un acteur historique de la promotion des mobilités actives en France.

La collection des dossiers du Club fait l'objet d'un soutien de l'Agence de la transition écologique (ADEME).

Soutenu par



Ce dossier a reçu l'appui du



Dossier réalisé par Thibault hardy, CVTCM



CLUB DES **villes & territoires**  
**cyclables et marchables**