

MARS 2023



© SARA GUILLET, VILLE COUERON

Écomobilité scolaire : quelles actions pour des territoires plus sûrs et plus accueillants ?

Le trajet vers l'école est le premier trajet régulier pratiqué par l'enfant. Aussi, plus on fait de ce trajet une expérience « active » de déplacement, et plus il prendra de bonnes habitudes, ainsi que ses parents.

L'enjeu est à la hauteur des 26 millions de trajets domicile-établissement scolaire réalisés chaque jour en France par les élèves, les enseignants et les personnels des écoles maternelles, élémentaires, des collèges et des lycées. Des déplacements quotidiens restant majoritairement effectués en voiture.

Depuis plus de vingt ans, les collectivités du Club portent des actions dédiées à la mobilité des jeunes et au renforcement de leur présence dans l'espace public. Elles s'impliquent pour dessiner des villes plus accueillantes et adaptées aux enfants, y compris en utilisant leur ressenti. Elles incitent également à la marche et au vélo dans les déplacements du quotidien avec une palette d'actions pour rendre les jeunes plus autonomes dans leurs déplacements et les inciter à découvrir et vivre leur ville.

Nous ne pouvons pas nous résoudre à la baisse de la pratique cyclable des jeunes constatée depuis plusieurs années. Les collectivités peuvent s'appuyer sur plusieurs leviers pour inverser cette tendance. Les collectivités peuvent s'appuyer sur plusieurs leviers pour inverser cette tendance : en premier lieu, l'apprentissage généralisé du Savoir rouler à vélo, avec le rêve que le brevet des collèges valide l'autonomie de tous les collégiens ; et en second lieu, la sécurisation des trajets et des abords scolaires et la promotion des modes de déplacements alternatifs. Notre enjeu est de les rendre accessibles à tous et désirables. C'est une condition pour rassurer les parents et permettre aux enfants de retrouver leur place dans la ville.

Françoise Rossignol, présidente du CVTCM



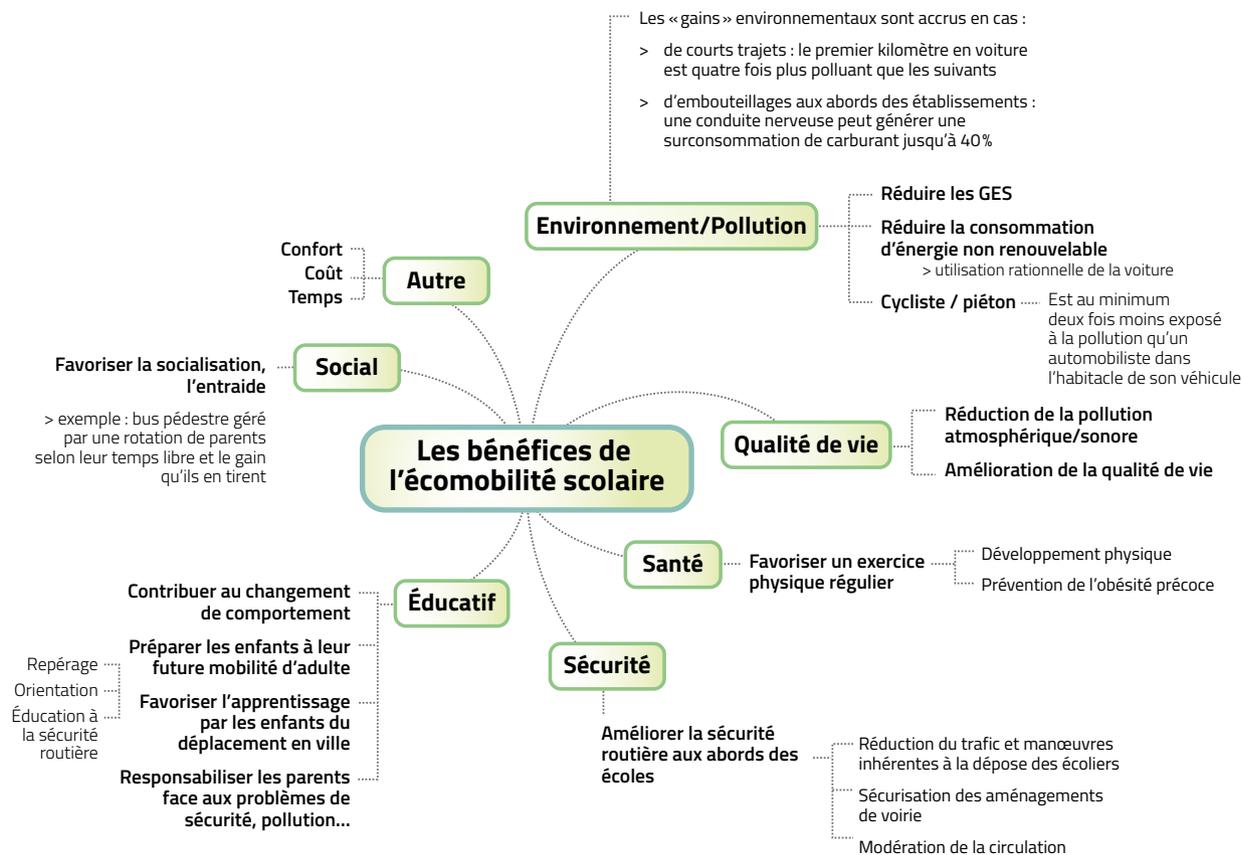
Les enjeux de l'écomobilité scolaire

L'écomobilité scolaire embrasse l'ensemble de la communauté éducative

L'écomobilité scolaire repense les déplacements entre le domicile et l'école, de la maternelle à l'université, afin de limiter l'usage de la voiture. Les dispositifs mis en place encouragent les modes actifs, les transports collectifs et partagés, des modes de déplacement peu coûteux, économes en énergie et faiblement émetteurs de CO². Loin de se limiter aux seuls élèves, l'écomobilité scolaire implique tout le cercle familial et la communauté éducative. Le développement d'une culture des modes actifs dès le plus jeune âge permet de lutter contre la sédentarité et ses incidences dévastatrices sur la santé. Ses bénéfices sont donc multiples.

Pour le Club, l'histoire de l'écomobilité scolaire en France remontent à vingt ans avec l'opération « Marchons vers l'école », initiée par l'Ademe en 2002, qui constitue les prémices de l'écomobilité scolaire et voit l'émergence du réseau francilien : Partenaires pour l'écomobilité de l'école à l'université (PPEEU). Vivacités Île-de-France, un réseau francilien tourné vers l'éducation à l'environnement urbain, va adhérer au PPEEU. Le Club entre en jeu en 2017, en proposant à Vivacités de porter conjointement ce sujet au niveau national, afin de mobiliser les territoires sur le jeune public. Le 13 mars 2018, la plateforme Mobiscol est créée ; le portail Web sera mis en ligne un an plus tard.

RETROUVER L'HISTOIRE DE L'ÉCOMOBILITÉ SCOLAIRE <https://villes-cyclables.org/vingt-ans-d-ecomobilite-scolaire>



SOURCE : MOBISCOL

Depuis plus d'une vingtaine d'années, une Société d'économie mixte (SEM) dédiée à l'écomobilité scolaire a été créée. La société publique locale **Écomobilité Savoie Mont-Blanc** œuvre en Savoie et Haute-Savoie pour accompagner les territoires membres sur les enjeux de mobilité durable. Les projets menés auprès des jeunes se réalisent en partenariat avec des structures d'animation jeunesse, des établissements scolaires (de la maternelle au collège). Les actions proposées comprennent à la fois des interventions pédagogiques, la mise en place de pédibus/vélobus, de l'événementiel ou des plans d'actions spécifiques (diagnostics, apaisement des abords des établissements...).

Un enjeu de santé et d'autonomie

Se rendre à pied ou à vélo à l'école permet la pratique d'une activité physique quotidienne pour les plus jeunes. Actif dans ses déplacements, l'enfant développe davantage d'habiletés motrices au fil de sa croissance. Les mobilités actives constituent un très bon levier de lutte contre la sédentarité aux effets néfastes sur le développement physique mais également sur la concentration à l'école. Les chiffres publiés par l'Agence nationale de sécurité sanitaire de l'alimentation, de l'environnement et du travail (ANSES) en 2020 pointent un effondrement inquiétant de l'activité physique : « *Seulement un tiers des adolescents de 11 à 17 ans pratique au moins 60 minutes par jour d'activité physique* ». La crise de la COVID a renforcé les inquiétudes liées à l'augmentation de la sédentarité des plus jeunes. Aller à l'école à pied et à vélo constitue une solution sanitaire à prescrire d'urgence !

De plus, la question de l'autonomie des enfants sur la voie publique est essentielle alors que 80 % des écoliers, 29 % des collégiens et 19 % des lycéens sont accompagnés jusqu'à leur établissement par un adulte (*Encourager et accompagner la mobilité à vélo des collégiens et lycéens, ADEME, 2022*). La marche et le vélo facilitent les échanges entre les parents et participent à la sociabilisation des plus jeunes.

Un enjeu de sécurité et de qualité de l'air

L'écomobilité scolaire participe également à l'apaisement de la ville et à un meilleur partage de l'espace public, en diminuant les tensions aux abords de l'école. Le dispositif

de Rue scolaire (lire page 10) répond à cette préoccupation. La prédominance de la voiture aux abords des écoles, le « dépose minute » des enfants, génère pollution et insécurité. Rappelons que le transport reste le plus important secteur émetteur de CO² avec 30% des émissions, dont 51% produite par la voiture. Par ailleurs, les gaz polluants résultant de la circulation motorisée et les particules rejetées, en particulier par le diesel, portent la responsabilité de 67 000 décès par an en France (*European Heart Journal, 2021*). Le développement des mobilités actives est donc crucial. Et l'acquisition d'une culture des mobilités actives dès le plus jeune âge essentiel.

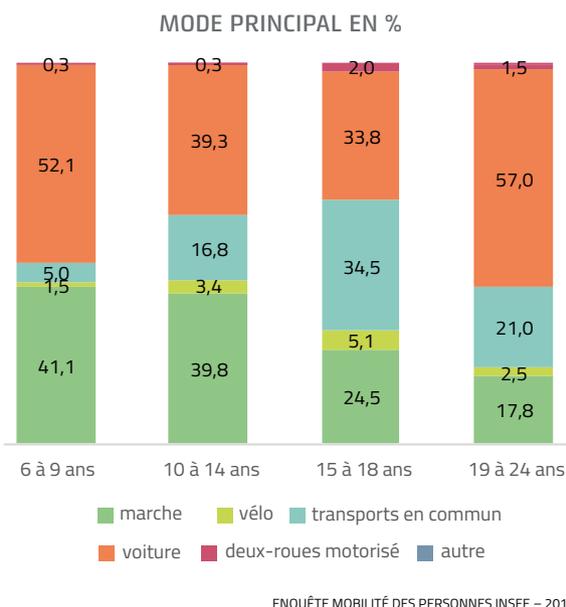
Pour atteindre les objectifs nationaux de 9% de part modale vélo en 2024 et 12% en 2030, il est primordial que les classes d'âge les plus jeunes se déplacent davantage à vélo dans les prochaines années.

Les multiples possibilités d'intervention pour les collectivités territoriales permettent d'atteindre plusieurs publics : parents, enfants et équipes pédagogiques. Elles concernent à la fois l'aménagement d'infrastructures sécurisées afin d'améliorer le partage de la voirie et de favoriser les modes actifs (pistes cyclables, parkings vélos sécurisés, les dispositifs de « Rues scolaires » et assimilés), mais aussi l'accompagnement au changement par l'apprentissage (le Savoir rouler à vélo), la sensibilisation (Challenge écomobilité scolaire, Mai à vélo) ainsi que l'organisation de déplacements collectifs et organisés (pédibus et vélobus).

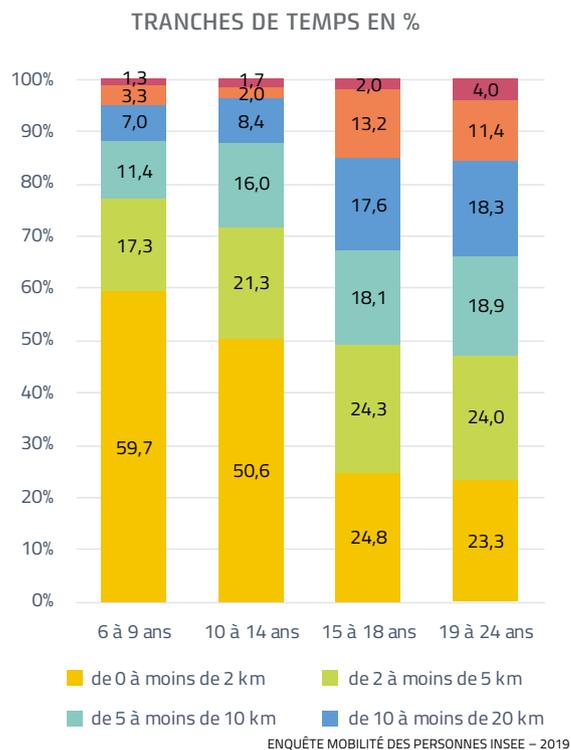
Les mobilités actives baissent avec l'âge malgré des courtes distances

L'enquête Mobilité des personnes (EMP 2019), publiée en décembre 2021 par l'Insee, montre que le trajet vers l'école (47,5%) constitue le premier motif de déplacement des enfants de 6 à 9 ans. Cette proportion s'accroît de 10 à 14 ans (51%), puis diminue logiquement au passage à la vie active.

La voiture reste le mode de déplacement numéro 1 pour se rendre à l'école ; son usage occupe une part croissante de la maternelle au collège avec l'accroissement des distances :



- > De 6 à 9 ans, les enfants sont majoritairement accompagnés en voiture (52%) ainsi qu'à pied (41%) par leurs parents.
- > De 10 à 14 ans, la part de la voiture baisse à 39% et celle de la marche reste stable (40%), au profit des transports en commun (16,8%) et du vélo (3,4%).
- > De 15 à 18 ans, la part de la voiture et de la marche diminue encore au profit des transports en commun et du vélo (5,1%) ; les transports en commun deviennent le premier mode de déplacement (34,5%). Cette donnée marque la prise d'autonomie de cette tranche d'âge sur ses modes de déplacement.
- > De 19 à 24 ans, la voiture devient le premier mode de déplacement (57%), la part de la marche (17,8%) et du vélo (2,5%) réduisant fortement.



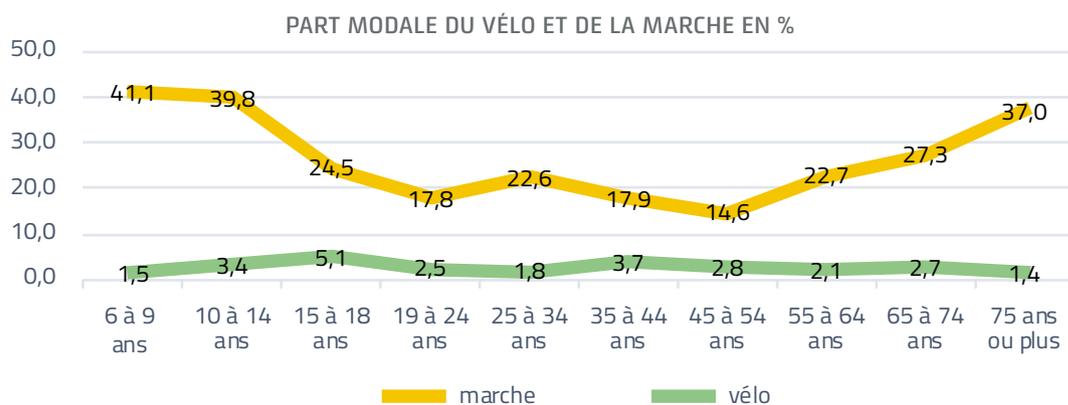
Les déplacements vers l'école s'effectuent majoritairement en voiture sur des distances et des temps de trajets relativement courts. Ces distances se rallongent logiquement lors des entrées au collège et au lycée.

Les distances et les temps de trajets favorisent pourtant l'usage des modes actifs, notamment le vélo, sous-utilisé au regard de l'enquête Mobilité des personnes de 2019. Le potentiel cyclable est important, rappelle l'étude de BL évolution, **La France à 20 minutes à vélo**.

Le choix de l'itinéraire et du mode de transport pour se rendre à l'école est souvent dicté par les parents qui déposent leurs enfants en voiture sur le chemin de leur travail. Pour Stein Van Oosteren, dans son livre *Pourquoi pas le vélo ?*, cette non-transmission aux enfants de leur capacité à se déplacer par eux-mêmes est une fabrique « d'enfants légumes ».

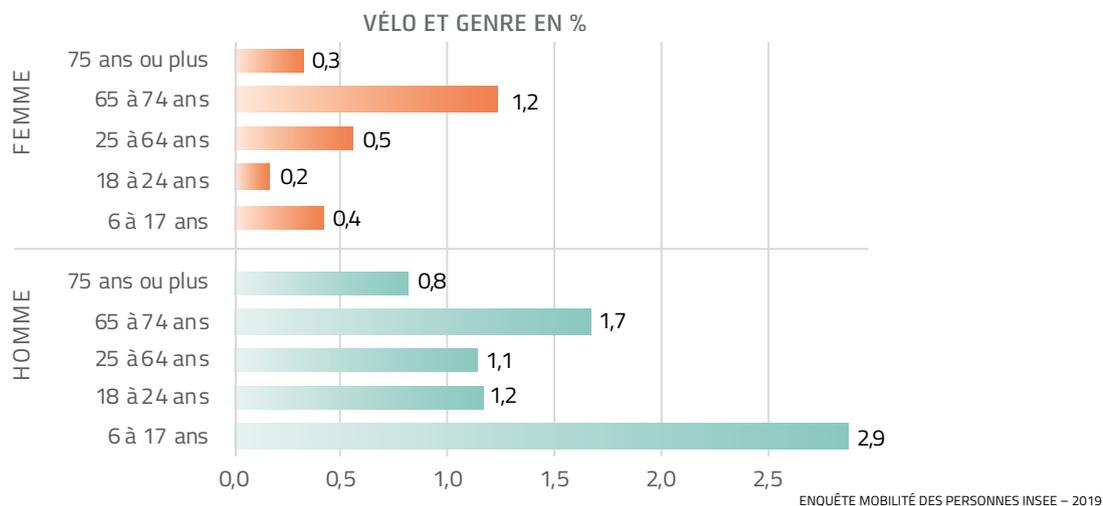
Cette chaîne de déplacement domicile-école-travail représente des millions de trajets quotidiens au cours desquels les enfants se trouvent majoritairement accompagnés en véhicule individuel motorisé. Des déplacements favorisant la pollution et les émissions de gaz à effet de serre, l'accidentologie, la sédentarité et la perte d'autonomie.

D'autant plus que la part modale des modes actifs a tendance à baisser après 14 ans. L'enquête Mobilité des personnes rend compte d'un effondrement de la part modale des jeunes à partir de cet âge.



La pratique du vélo chez les jeunes est marquée par de fortes inégalités de genre. L'usage s'avère plus faible chez

les filles. Et l'écart se creuse à l'adolescence ainsi qu'après 75 ans.



Les parents ne privilégient pas les modes actifs pour les déplacements de leurs enfants sur les trajets domicile-école pour des problèmes de sécurité. C'est ce qui ressort du **sondage IFOP pour le bureau d'études ECOCO2** du 16 au 22 septembre 2020 : « La problématique des transports scolaires apparaît comme étant une source d'inquiétude pour les parents. Ces derniers sont ainsi 7 sur 10 à indiquer être inquiets à l'idée que leur enfant soit victime d'un accident de la route en se rendant à son établissement (70% dont 39% "tout à fait inquiets").»

Pour les parents, la sécurité dicte le mode de déplacement de leur enfant. Cependant, dans ce même sondage, 54% d'entre eux se montrent favorables au développement de l'usage des mobilités actives en matière de transport scolaire, reconnaissant l'importance des enjeux écologiques et de lutte contre la sédentarité. De plus, trois quarts des parents aimeraient participer à une concertation visant à améliorer les déplacements autour de l'établissement scolaire de leurs enfants.

(Voir l'infographie : https://www.ifop.com/wp-content/uploads/2020/09/infographie_sondage_IFOP-EcoCO2-1.pdf)

Comment développer la pratique des mobilités actives chez les jeunes ?

De plus en plus de chercheurs s'intéressent à la pratique des mobilités chez les jeunes. À l'occasion des rencontres Mobiscol 2022 qui se sont tenues à Lyon, six chercheurs ont pu dresser un panorama des freins à lever pour développer la mobilité des enfants et des adolescents. Des inégalités sociospatiales à la diminution de l'autonomie des enfants dans la ville, les résultats des recherches fléchent de nombreuses pistes d'actions.

David Sayagh, maître de conférences en sociologie à la faculté des sciences du sport de l'université Paris-Saclay, a présenté ses travaux sur « le renforcement des socialisations cyclistes sexuées durant l'adolescence ». Plusieurs pistes de réflexion visent à réduire le fossé entre filles et garçons.

David Sayagh recommande de ne pas se contenter d'investir massivement dans des aménagements cyclables, mais bien d'agir sur tout le système vélo : valoriser son image, favoriser son accès, poursuivre le programme Savoir rouler à vélo au collège en y développant également le « savoir réparer ». Il préconise aussi de former les intervenants aux problématiques de genre, d'agir sur les processus de construction du genre à tous les niveaux (famille, éducation, médias, urbanisme, sport...) et de réfléchir sur les inégalités d'accès à l'espace public, notamment dans les quartiers de la politique de la ville (QPV).

Pour **Aurélien Schmassmann**, assistante-doctorante à l'université de Lausanne, deux tendances caractérisent la pratique du vélo pendant la jeunesse dans de nombreux pays : son déclin sur plusieurs décennies (effet de génération) et son déclin au cours de la vie (effet d'âge). Son étude, *Le Vélo chez les jeunes en Suisse romande : tendances et enjeux* (2020), nous enseigne que si la plupart des jeunes (98%) ont appris à faire du vélo, une partie ne prolonge pas sa pratique au-delà du jeu d'enfant. Parmi ceux qui poursuivent, le vélo devient souvent moins utilitaire mais davantage récréatif et occasionnel. Les principaux déterminants à l'usage du vélo chez les jeunes sont liés à la socialisation (pratiques cyclistes des parents, niveau d'éducation et revenus). Ils sont également dépendants du genre (les filles sont plus nombreuses à réduire, voire arrêter le vélo), de l'éloignement des espaces de la vie quotidienne (lieu de résidence et d'études) et du besoin de sécurité. D'où la nécessité de développer un système vélo ! Aurélien Schmassmann parle de « vélomobilité ».

Pour développer le potentiel cycliste chez les plus jeunes, il convient de favoriser l'accès au vélo (prêts de vélos et bourses aux vélos), d'améliorer les compétences par l'apprentissage et d'encourager son usage via des campagnes

de promotion. Les territoires jouent un rôle majeur pour développer leur potentiel d'accueil, via le développement d'infrastructures et d'aménagements ciblés sur les équipements scolaires et sportifs.

POUR ALLER PLUS LOIN <https://mobiscol.org/recherchesetanalyses/>

Les collectivités territoriales disposent d'outils influençant les déplacements des plus jeunes : des mesures d'accompagnement au changement, comme l'apprentissage ou l'organisation de déplacements alternatifs, mais aussi l'aménagement d'infrastructures cyclables et piétonnes autour des établissements scolaires (plan vélo, maillage cyclable, rues scolaires, stationnement).

Le développement d'une culture mobilité tournée vers la pratique des modes actifs et l'autonomie dès le plus jeune âge

Depuis plus de vingt ans, les collectivités du Club se mobilisent pour le développement de l'apprentissage du vélo dans le cadre scolaire et périscolaire. L'appel à la mise en place d'un système d'apprentissage national du vélo à l'école a été entendu avec l'adoption, en 2018, du programme **Savoir rouler à vélo** (SRAV) par le Comité interministériel de la sécurité routière (CISR).

Mis en place depuis avril 2019, le SRAV propose aux enfants de 6 à 11 ans une formation pour apprendre à rouler à vélo en autonomie. Il comprend au minimum 10 h d'apprentissage divisées en trois blocs :

- > Bloc 1 : Savoir pédaler
- > Bloc 2 : Savoir circuler
- > Bloc 3 : Savoir rouler à vélo

Si le SRAV se retrouve majoritairement mis en place pendant le temps scolaire, il peut être dispensé dans le cadre périscolaire et extrascolaire.

Selon le ministère des Sports, 200 000 enfants ont été formés en 2022. Le dispositif vise à toucher l'ensemble d'une classe d'âge chaque année (850 000 enfants) d'ici à 2024. Les collectivités territoriales se retrouvent en première ligne pour organiser le déploiement de ce programme. Beaucoup évoquent un certain nombre de contraintes, parmi lesquelles l'absence de financement dédié aux équipements, à l'encadrement et à la formation des enfants. L'organisation du bloc 3 est particulièrement « chronophage ». Ces sorties

en ville nécessitent d'identifier des itinéraires sécurisés, de préparer et d'assurer l'accompagnement des enfants en disposant d'équipements de sécurité et de vélos en bon état. Ce troisième volet de la formation demande aussi de s'assurer de la bonne collaboration des équipes pédagogiques. Enfin, le coût des animateurs ou le financement de prestataires, lorsque l'enseignement n'est pas internalisé, pèse sur le budget de la collectivité.

Le programme ne peut se suffire à lui-même. Il est nécessaire d'impliquer simultanément parents et enfants, comme le fait notamment la Maison du vélo de Lyon avec son programme « Ma Famille à vélo », récompensé lors des Talents du vélo 2022 par un coup de cœur du jury.

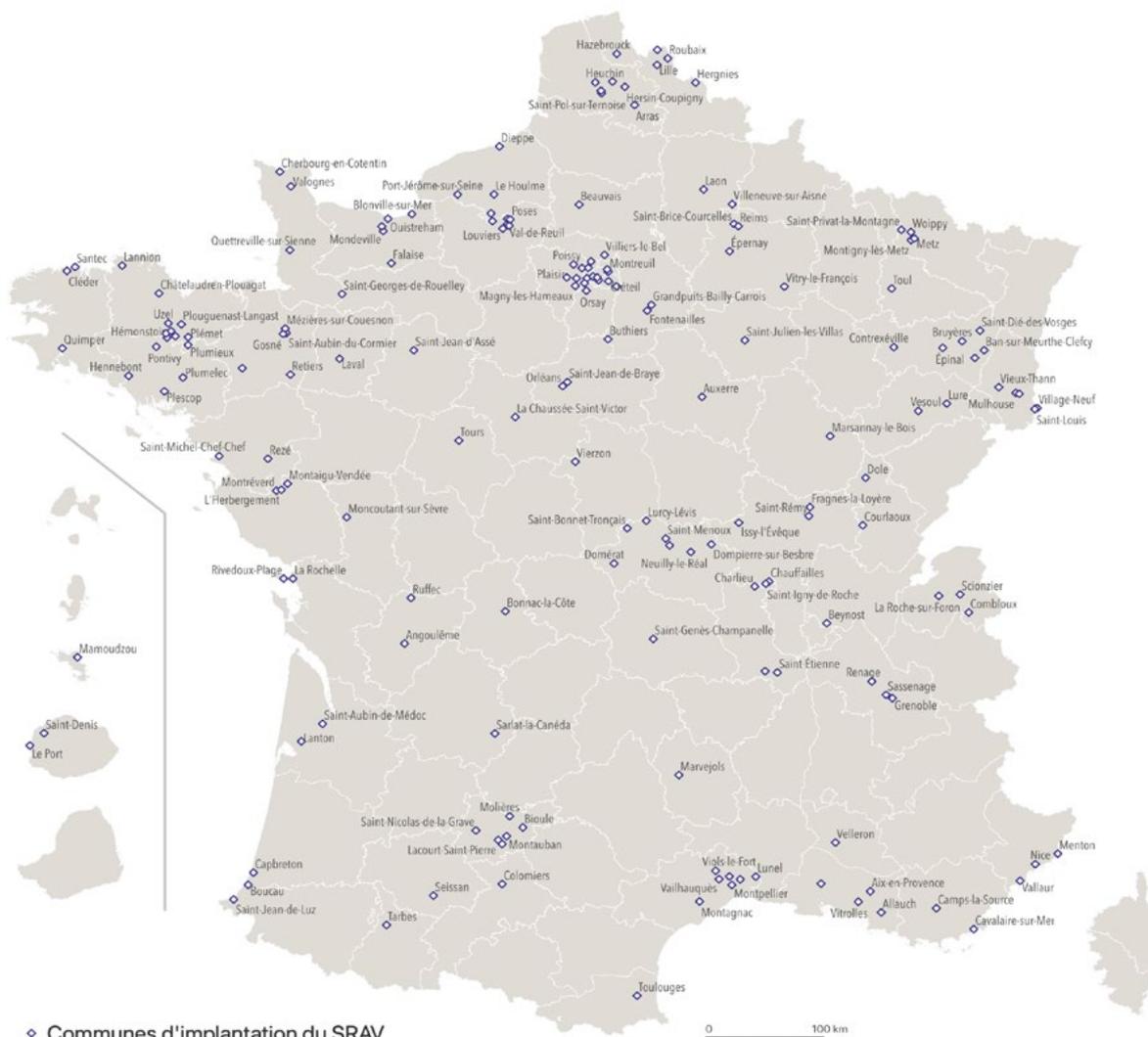
POUR ALLER PLUS LOIN

Le site du Savoir rouler à vélo donne accès au guide et au kit collectivités auquel le Club a participé :

- > <https://sports.gouv.fr/savoir-rouler-a-velo/>
- > https://sports.gouv.fr/IMG/pdf/srav_fiches_2022.pdf

Pour répondre aux objectifs ambitieux fixés par l'État, le Club demande des moyens pour accompagner les collectivités dans la mise en place du bloc 3 et de bénéficier d'un budget national accessible par un guichet unique pour former l'intégralité d'une classe d'âge.

LA SAVOIR ROULER À VÉLO DEPUIS 2019



SOURCE : CVTCM TRAITEMENT DONNÉES DU MINISTÈRE DES SPORTS

À Arras (62), l'apprentissage du vélo prend plusieurs formes. En septembre 2021, l'office des sports de la ville a mis en place une vélo-école pour permettre aux enfants dès 3 ans d'apprendre à rouler à vélo en toute sécurité en s'appuyant sur le programme national du Savoir rouler à vélo. L'office des sports d'Arras intervient également dans ce cadre, les mercredis, pour les enfants inscrits en Accueil de loisir sans hébergement (ALSH).

Dès la maternelle, les enfants peuvent se voir proposer des initiations avec trottinettes et draisienne durant les temps périscolaires et extrascolaires. L'office des sports d'Arras est aussi présent avec des ateliers « mobilité » lors des événements « rues paisibles » organisées par la ville d'Arras. Les jeunes (12-17 ans) et les adultes peuvent aussi bénéficier de programmes de remise en selle de l'office des sports.

Sur l'année scolaire 2021-2022, 220 enfants ont reçu une attestation du Savoir rouler à vélo par l'office des sports d'Arras. La communauté urbaine d'Arras veut aller plus loin. Depuis septembre 2022, six écoles du Grand Arras bénéficient chacune de 20 heures d'intervention. Cette expérimentation sera progressivement étendue à toutes les écoles du territoire.

L'école maternelle les Bleuets à Massy (91) encourage la pratique des mobilités actives grâce à des aménagements dans sa cour et un projet pédagogique nommé Mobil'agir.

Sa cour d'école dispose d'un parcours d'initiation routière peint au sol. Il permet aux enfants d'appréhender la mobilité à pied, à vélo et en draisienne en suivant des règles du code de la route ainsi que sa signalétique. Des panneaux amovibles sont mis en place librement par les enfants pendant les récréations. Les élèves peuvent utiliser leur propre équipement dans la cour de l'école.

Lorsque les élèves arrivent en fin de maternelle, ils participent à des défis durant lesquels ils doivent effectuer l'entretien de leur vélo et connaître les règles du code de la route, abordées dans le cadre du projet pédagogique de l'école. Une réelle culture vélo accompagne les élèves, le sujet est abordé par le biais des lectures, des chants ainsi que des arts picturaux étudiés.

POUR ALLER PLUS LOIN <https://generationvelo.fr/>

Le programme CEE (certificat d'économies d'énergie) Génération vélo propose la formation d'intervenants et d'accompagnants à même de dispenser les trois blocs du programme Savoir rouler à vélo (SRAV). Parallèlement, ce dispositif soutient à hauteur de 50% les collectivités dans le financement à des intervenants extérieurs. Génération vélo s'appuie sur une animation pour déployer ces actions sur l'ensemble du territoire.



© OFFICE DES SPORTS ARRAS



© DIRECTION DE LA COMMUNICATION - GRAND POITIERS

Traversée piétonne, Grand Poitiers

Les trajets domicile-école, dictés par la carte scolaire, restent de courtes distances. Ils s'effectuent facilement à pied ou à vélo en évitant l'accompagnement en voiture et son cortège d'embouteillage et de pollution.

Modes de ramassage scolaire alternatifs, les pédibus et vélobus consistent à faire accompagner les enfants à pied ou à vélo par des adultes (généralement des parents volontaires ou des retraités) sur leurs trajets domicile-école. Les enfants apprennent ainsi les règles de sécurité routière, les parents tissent des liens. Comme un bus, vélobus et pédibus respectent une ligne, des arrêts et des horaires.

Les vélobus incitent davantage les élèves à se rendre à l'école à vélo, tout en leur faisant prendre conscience de la particularité de ce mode de déplacement et en favorisant l'apprentissage du code de la route. Des dispositifs en vigueur dans de nombreux territoires.

Le Grand Poitiers communauté urbaine (86) organise des déplacements collectifs depuis 2009 avec les communes de son agglomération pour faire émerger ses dispositifs Carapattes (pédibus) et Caracycles (vélobus). La collectivité propose un accompagnement à des groupes de parents

volontaires. Des ressources méthodologiques, de la signalétique et tous les accessoires nécessaires sont mis à disposition. La pérennisation reste un point délicat de cette démarche qui doit être animée et transmise de parent à parent : le risque est que le dispositif disparaisse lorsque les enfants quittent l'établissement. Depuis 2009, plus de 200 enfants utilisent déjà Carapatte-Caracycle pour se rendre à l'école.

Ce type d'action mobilise les ressources humaines internes à la collectivité. La communication du dispositif représente un budget de 20 000 euros par an. La mise en œuvre d'un pédibus Carapatte coûte en moyenne 1 000 euros.

POUR ALLER PLUS LOIN <https://www.grandpoitiers.fr/au-quotidien/deplacements/mobilite-scolaire/carapatte-et-caracycle>

Dans la **métropole de Nantes (44)**, l'association **Place au vélo** met en place une méthodologie pour accompagner les projets de vélobus : réunions d'information, aide au montage technique, animation d'ateliers autour du vélo, participation à l'organisation et/ou prêt du matériel aux écoles.

POUR ALLER PLUS LOIN <https://placeauvelo-nantes.fr/les-ramassages-scolaires-a-velo-les-velobus/>

À **Saint-Aubin-de-Médoc (33)**, grâce à la mise en place d'un vélo-bus dans les écoles primaires depuis dix ans, près de 40 % des collégiens se rendent à leur collège à vélo.

Les challenges mobilité offrent l'occasion de mener des campagnes de promotion et placent les enfants en situation de test, comme dans le cadre de Mai à vélo.

L'événement national Mai à vélo permet aux associations, collectivités, établissements scolaires, entreprises de se défier au cours d'un challenge d'activité à vélo, local, national. L'objectif consiste à faire parcourir à sa communauté le plus de kilomètres à vélo au cours du mois de mai. Ces kilomètres sont enregistrés avec l'application Geovelo, et des classements locaux et nationaux sont établis selon le type d'entité, sa taille et la zone géographique d'activité.

Pour sa seconde édition en 2022, l'événement Mai à vélo, a enregistré 2 944 événements (contre 1 500 en 2021) et près de 12 millions de kilomètres parcourus. Quelque 147 établissements scolaires se sont mobilisés.

Mai à vélo met à disposition des outils pour construire un événement et apporter des solutions aux éventuelles difficultés rencontrées.

POUR ALLER PLUS LOIN <https://maivelo.fr/>

Afin de sécuriser les déplacements des enfants et de répondre aux inquiétudes des parents, l'aménagement des espaces aux abords et vers les établissements scolaires constitue une priorité pour les collectivités.

Si le changement de comportement pour amener les enfants et leurs parents à davantage utiliser les modes actifs reste un axe essentiel, le sentiment d'insécurité reste un des freins majeurs. Les collectivités portent une attention particulière à la desserte des équipements scolaires afin de proposer des itinéraires sécurisés et des aménagements laissant plus d'espaces aux modes actifs.

À plusieurs reprises, le Fonds national mobilités actives a d'ailleurs incité les collectivités à prioriser des itinéraires de desserte de collèges. Ainsi, en 2022, 105 projets ont pu recevoir une bonification de 10% pour remplir cet objectif.

Le département de la Gironde (33) a incité l'usage quotidien du vélo, notamment des lycéens et des collégiens, un des objectifs de son Plan départemental de déplacement à vélo.

La démarche du département a concerné les 105 collèges publics girondins. En 2017 et 2018, un diagnostic sur le stationnement vélo a été réalisé, suivi en 2019 et 2020 d'une enquête mobilité auprès des collégiens. Les 13 000 réponses ont révélé que la moitié des collégiens se rendaient en transports en commun au collège, 23 % en voiture, 19 % à pied et seulement 13 % à vélo. Une pratique faible, justifiée par la perception de la dangerosité ressentie par les élèves. Près de 70% des réponses ont mis en relation la non-pratique du vélo avec un risque réel ou perçu, causé par un manque d'aménagements dédiés.

Cette enquête a révélé la nécessité d'agir sur la sécurisation des déplacements des collégiens.

Parallèlement à l'enquête, le Département a missionné deux bureaux d'étude afin d'identifier les freins à l'usage du vélo, son potentiel.

Les actions proposées :

- > La résorption des points noirs à proximité des collèges.
- > La réalisation d'aménagements cyclables : 389 km de pistes cyclables, voies vertes, bandes cyclables ou voies centrales banalisées, appelées aussi « chaucidou », hors métropole.
- > La construction ou le renforcement du stationnement vélo (objectif de 3 143 stationnements vélos).
- > Des mesures pédagogiques d'accompagnement au changement de pratiques : Savoir rouler à vélo, ateliers mécaniques, sorties scolaires ou voyage à vélo, prêts de vélos, sensibilisation et animations, réflexion sur le poids du cartable, pools vélo...

L'objectif à l'échelle du Département est de faire passer la part modale du vélo à 20% des trajets domicile-collège à l'horizon 2030.

La Rue scolaire sécurise les abords des écoles au moyen d'une fermeture de rue, temporaire ou définitive, aux véhicules motorisés. Il s'agit d'une voie publique située à proximité d'un établissement scolaire qui se trouve définitivement ou temporairement, et à certaines heures, restreinte à la circulation automobile. La réglementation de la mairie s'impose via une aire piétonne temporaire, une interdiction de circulation ou une zone de rencontre. Les accès se trouvent restreints par une barrière déplaçable sur laquelle est apposé un signal C3 (panneau circulaire blanc cerclé de rouge) complété d'un panneau indiquant « Rue scolaire ». Des infrastructures de jeux peuvent être installées et des animations organisées.



© CREM-ADAV

Rue scolaire, Lille

Ce dispositif ne doit pas être confondu avec La rue aux enfants, une initiative citoyenne et participative animée par l'association **Rue de l'avenir** qui ne concerne pas uniquement les abords d'une école. Le porteur d'un tel projet se tourne vers la collectivité qui délivre un arrêté interrompant la circulation et permettant une occupation temporaire du domaine public. La rue aux enfants permet l'animation éphémère de l'espace public pour créer un lieu de vie partagé.

POUR ALLER PLUS LOIN <https://www.dropbox.com/s/1b7oiejthdss7d0/D%C3%A9finitions%20Rue%20scolaire%26Rue%20aux%20enfants.pdf?dl=0>

Des Rues scolaires se mettent en place dans des villes de toutes tailles. Depuis 2020, une trentaine de Rues scolaires ont été aménagées sur la ville de Lyon (69). À Paris (75), ce sont 168 piétonnalisations de rues qui ont été expérimentées depuis le déconfinement à l'été 2020, 211 établissements scolaires sont ainsi concernés. Le dispositif ne concerne pas uniquement les métropoles. La ville de Chambéry (73) a expérimenté deux zones de rencontres aux abords d'écoles. À Dunkerque (59), l'analyse de fermeture de rues a été entreprise sur plusieurs groupes scolaires.

POUR ALLER PLUS LOIN <https://www.ruedelavenir.com/wp-content/uploads/2020/10/VilleEnfantFiche5Abord-Ecoles.pdf>

Une carte nationale recense des fermetures de rues aux abords des établissements scolaires : http://umap.openstreetmap.fr/fr/map/fermeture-rues-aux-es-de-cole_162494#6/47.145/2.802

Depuis 2017, sur le territoire de Nantes Métropole (44), les communes peuvent formuler une demande pour mettre en place une Rue scolaire. La Métropole les accompagne. Toutes les Rues scolaires pérennes du territoire ont d'abord été mises en place de façon temporaire. Elles sont fermées à la circulation pendant 15 à 20 minutes le matin, pour l'entrée en classe, et l'après-midi, à la sortie des classes. Certaines sont aussi fermées le mercredi midi. Sept expérimentations ont été menées et sont devenues définitives. En 2023, sept nouvelles écoles ont prévu d'expérimenter cet aménagement.

Pour encourager leur mise en place, la métropole propose une phase d'expérimentation d'un mois : des barrières provisoires sont installées avec l'aide d'agents de la ville ou des parents. Une fois que l'expérimentation est concluante, la métropole assure le financement de la barrière et de son installation définitive (coût moyen de 5 000 euros à 6 000 euros).



© NANTES MÉTROPOLE

Rue scolaire à l'école Maurice-Macé (Nantes Métropole)

Le succès tient à une implication forte des parents et des enseignants, ainsi qu'à une phase de concertation avec les riverains.

La présence d'une offre de stationnement sécurisée, adaptée et facile à utiliser pour les élèves et le personnel de l'établissement scolaire, est déterminante pour l'encouragement de la pratique du vélo chez les enfants et les jeunes.



© VALENTIN JOUBERT

Animation en pieds d'immeuble, Nantes Métropole

Le collège André-Maurois, à Épinay-sur-Orge (91), compte plus de 600 élèves, dont la majorité vit à moins de 2 km de l'établissement. Pourtant, 20 % d'entre eux s'y rendent en voiture. Le « dépôt » des jeunes le matin en voiture par les parents crée de l'insécurité, du stationnement gênant, des traversées de rues dangereuses et une pollution résiduelle à proximité de l'établissement. En 2022, un Plan de mobilité scolaire a été rédigé par les collégiens, encadrés par un professeur. Une enquête puis une étude statistique ont été produites par les élèves qui ont eux-mêmes réalisé un diagnostic sur la mobilité de leurs camarades. Les résultats montraient que le vélo n'était pas très populaire à cause, entre autres, du manque de stationnements vélo sécurisés dans l'établissement.

Le Plan de mobilité scolaire préconisait l'installation d'un garage à vélos qui fut réalisé. Grâce à ces 50 places, le nombre d'élèves se rendant au collège à vélo a été multiplié par trois en moins d'un an.

POUR ALLER PLUS LOIN http://www.clg-maurois-epinay.ac-versailles.fr/IMG/pdf/pms_maurois_2022.pdf



© CLUB DÉVELOPPEMENT DURABLE - GROUPE ÉCOMOBILITÉ COLLÈGE ANDRÉ-MAUROIS

Stationnement vélo, collège André-Maurois

Le lycée professionnel la Champagne, à Vitré (35), a mobilisé plusieurs de ses sections tout au long de l'année scolaire 2021-2022. Les élèves ont travaillé avec une équipe de designers pour imaginer et fabriquer des équipements destinés aux mobilités actives, mais également pour organiser des actions de promotion de ces modes de déplacement. Le projet pédagogique, préparé avec l'ensemble de l'équipe enseignante et une équipe de designers, a impliqué les lycéens dans toutes les phases de la réalisation du projet, de la conception à l'installation. Un nouvel abri expérimental a été installé avec un mode d'accroche et un habillage original, mais aussi des casiers sécurisés pour les vélos, trottinettes et accessoires. L'installation s'est accompagnée d'une matinée événementielle dédiée aux mobilités actives (mai 2022) mobilisant de 130 à 140 élèves autour de 12 ateliers.

Cette initiative a été primée par des **Talents du vélo 2022**, concours national organisé par le Club.

POUR ALLER PLUS LOIN Alvéole Plus, le nouveau programme de financement d'abris vélo porté par la FUB.

Cette démarche systémique s'appuie sur la mise en place et le croisement d'un ensemble de mesures et d'actions.

Le Plans de déplacements établissement scolaire (PDES) est un outil de planification et d'animation d'actions favorisant les mobilités actives et partagées telles que la marche, le vélo et les transports en commun. Le PDES s'appuie avant tout sur une démarche de concertation et de mobilisation des acteurs territoriaux et éducatifs. Utilisé par les collectivités dans le cadre de leur gestion des groupes scolaires, cet outil permet également de lever des financements. Sa mise en place offre un cadre de concertation avec les élèves, leurs parents, le personnel éducatif et les acteurs du territoire autour d'un même projet. Le diagnostic complet favorise sa prise en main et sa pérennisation.

Les aménagements à mettre en place dans le cadre d'un PDES font, pour la plupart, partie des compétences de la commune. Les départements et régions portent les aménagements dans les collèges et lycées.

Le temps de réalisation d'un PDES est de minimum deux ans pour le diagnostic, la validation du plan d'action et le lancement des actions.

Les Plans de déplacements établissement scolaire (PDES) associent les actions d'accompagnement au changement et les aménagements sécurisés.

Depuis 2018, la ville d'Aix-en-Provence (13) a mis en place des Plans de déplacement établissement scolaire (PDES) dans trois groupes scolaires. Les diagnostics des aménagements autour des écoles ont guidé plusieurs actions de la ville en impliquant une importante coordination entre plusieurs services :

- > Déploiement de stationnements vélos et trottinettes dans les écoles avec le soutien de la direction des bâtiments et du service modes actifs.
- > Résorption des points noirs d'accessibilité en modes actifs autour des écoles avec l'appui de la direction des infrastructures.
- > Actions d'apprentissage au vélo, avec déploiement du Savoir rouler à vélo, une coordination entre la direction des sports et les éducateurs sportifs, l'intervention de la police municipale pour l'attestation de sécurité routière.
- > Enquêtes modales annuelles et animation de défis écomobilité dans les écoles avec l'appui de l'association Atelier de l'environnement - CPIE du Pays d'Aix.

De plus, la ville a monté un partenariat avec des étudiants tutorés en BUT Gestion urbaine qui prodiguent des idées d'aménagements aux abords des écoles.

Grâce au PDES, la ville d'Aix-en-Provence a ainsi pu développer une culture commune interservices avec un même objectif d'apaiser les abords des écoles. De nombreuses actions ont ainsi pu être mises en place. Cette stratégie a évolué pour répondre de manière plus réactive aux demandes des groupes scolaires via une « stratégie écomobilité scolaire ».

POUR ALLER PLUS LOIN Le certificat d'économies d'énergie (CEE) **Moby** a accompagné la mise en place de PDES. Lancé en septembre 2021, ce programme a été suivi par 145 collectivités. Sur 274 PDES, 222 étaient portées par des écoles élémentaires et 52 par le secondaire (collèges et lycées), avec un financement pris en charge à 75 % par le CEE.



© LABO PHOTO VILLE D'AX-EN-PROVENCE

Des ressources pour aller plus loin

- **Mobiscol** porte la dynamique de l'écomobilité scolaire au niveau national. Créée en 2017 par Vivacités Île-de-France et le Club des villes et territoires cyclables et marchables, elle rassemble une centaine d'acteurs engagés dans des actions d'écomobilité scolaire. Mobiscol permet d'accroître la visibilité des démarches et favorise leur mise en œuvre, notamment par le recueil et le partage des ressources (outils méthodologiques et pédagogiques), la mise en réseau des 120 acteurs engagés. **Une cartographie nationale**, mais également des formations et une rencontre nationale annuelle permettent une immersion au sein d'un territoire engagé.



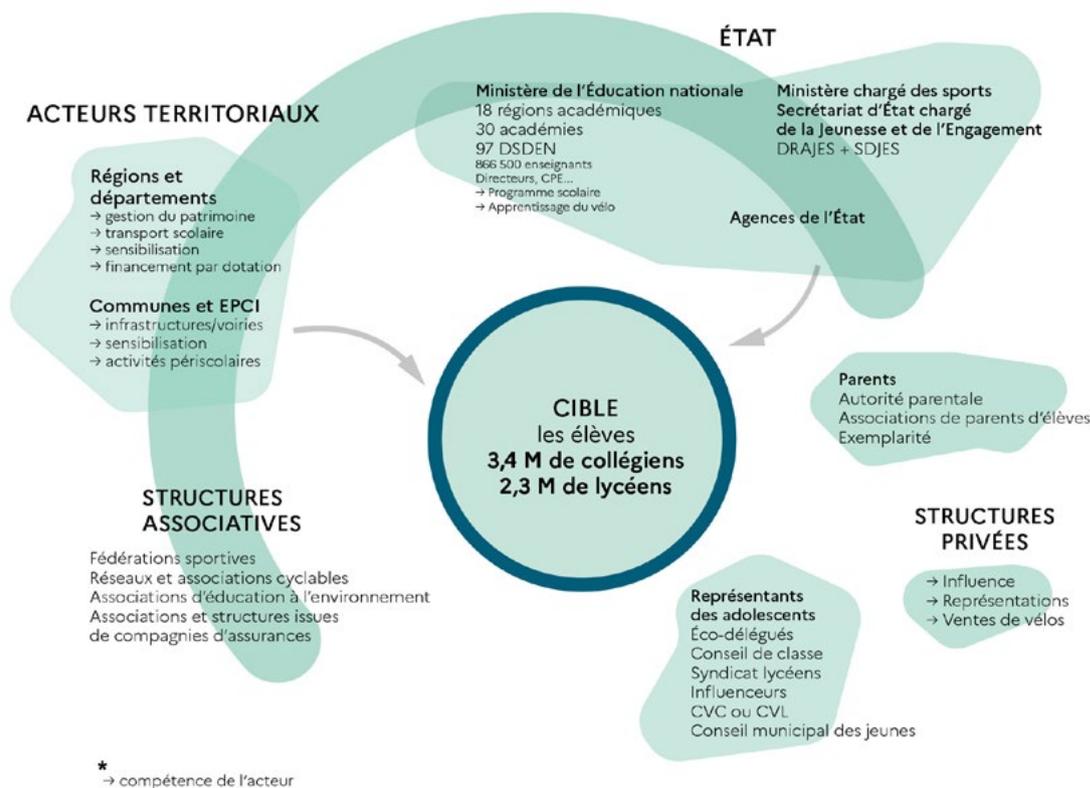
- **À l'automne 2022, l'ADEME a produit la toute première étude nationale Encourager et accompagner la mobilité à vélo des collégiens et des lycéens.** Cette étude dresse un état des lieux des pratiques dans les établissements scolaires et de l'engagement des acteurs en faveur de la mobilité à vélo. Elle identifie

les freins majeurs à la pratique des adolescents grâce à une analyse de la littérature existante, identifie les pratiques françaises et étrangères levant ces freins et donne des recommandations illustrées d'exemples français et étrangers.

Les recherches scientifiques sur la mobilité des enfants à vélo montrent que la transmission de l'apprentissage et de l'autonomie dans les déplacements à vélo reste surtout à l'initiative des parents. L'étude de l'ADEME livre quatre recommandations :

- > Accompagner spécifiquement le développement de la mobilité à vélo chez les adolescents-es.
- > Sensibiliser les parents d'élèves à la mobilité à vélo.
- > Mieux communiquer auprès des adolescents-es.
- > Équiper et rendre systématiquement accessibles à vélo les nouveaux établissements secondaires.

- **Le catalogue des aménagements dans le cadre de la mise en place d'un PDES**, publié en 2022 par Mobiscol, met en avant des exemples de réalisation afin d'aider les porteurs de projets dans leur démarche.





LE CLUB DES VILLES ET DES TERRITOIRES CYCLABLES ET MARCHABLES

Représentant près de 2 500 territoires à travers ses 228 collectivités adhérentes, de toutes tailles et échelles territoriales, il est depuis plus de trente 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'État, 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



Dossier réalisé par Thibault Hardy, CVTCM, avec le soutien de Marianne Duffet, Vivacités Île-de-France



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