

# ENCOURAGER ET ACCOMPAGNER LA MOBILITÉ À VÉLO DES COLLÉGIENS ET DES LYCÉENS

---

**SYNTHÈSE**

**FAITS & CHIFFRES**

**SEPTEMBRE  
2022**

## REMERCIEMENTS

Élodie BARBIER TRAUCHESSEC (ADEME)  
Christelle BORTOLINI (ADEME)  
Séverine BOULARD (ADEME)  
Hélène DIJOS (ADEME)  
Mathieu CHASSIGNET (ADEME)  
Thierry DU CREST (CIDUV - DGITM)  
Sylvain ROTILLON (CIDUV - DGITM)  
Benjamin LARRAS (ONAPS)  
Thomas JOUANNOT (CEREMA)  
Antoine COUÉ (VÉLO & TERRITOIRES)  
Thibault HARDY (CVTCM)  
Marianne DUFFET (MOBISCOL)  
Arthur JANUS (FUB)  
Raphaël HONOREZ (ADAV - CREM)

L'ADEME remercie chaleureusement tous les personnels d'établissements qui ont pris le temps de répondre à l'enquête ainsi que les représentants d'institutions, de collectivités et d'associations qui ont accepté de contribuer à cette étude.

## CITATION DE CE RAPPORT

BARBIER TRAUCHESSEC Élodie, ADEME, IMBERT Clotilde, Copenhagenize France, GARDY Justine, Copenhagenize France, MORACCHINI Vincent, Copenhagenize France. 2022. Encourager et accompagner la mobilité à vélo des collégiens et des lycéens. 168 pages.

Cet ouvrage est disponible en ligne <https://librairie.ademe.fr/>

Toute représentation ou reproduction intégrale ou partielle faite sans le consentement de l'auteur ou de ses ayants droit ou ayants cause est illicite selon le Code de la propriété intellectuelle (art. L 122-4) et constitue une contrefaçon réprimée par le Code pénal. Seules sont autorisées (art. 122-5) les copies ou reproductions strictement réservées à l'usage privé de copiste et non destinées à une utilisation collective, ainsi que les analyses et courtes citations justifiées par le caractère critique, pédagogique ou d'information de l'oeuvre à laquelle elles sont incorporées, sous réserve, toutefois, du respect des dispositions des articles L 122-10 à L 122-12 du même Code, relatives à la reproduction par reprographie.

**Ce document est diffusé par l'ADEME**

**ADEME**

20, avenue du Grésillé

BP 90 406 | 49004 Angers Cedex 01

**Numéro de contrat : 2021MA000267**

**Étude réalisée pour le compte de l'ADEME par:** Copenhagenize

**Coordination technique - ADEME:** Elodie Barbier Trauchessec

Direction/Service: DVTD/Service Transport et Mobilités

## SOMMAIRE

<b>RÉSUMÉ</b>	<b>5</b>
<b>ABSTRACT</b>	<b>6</b>
<b>1. Contexte du projet</b>	<b>6</b>
<b>2. Méthodologie</b>	<b>7</b>
2.1. Cadrage de l'étude	7
2.2 Entretiens auprès d'acteurs moteurs	8
2.3 Stratégie et initiatives	8
2.3.1 Engagement des départements et des régions	8
2.3.2 Engagement des établissements	8
2.3.3 Initiatives et bonnes pratiques en France et à l'étranger	8
2.4 Recommandations et Guide méthodologique	8
<b>3. Bilan / Principaux résultats obtenus</b>	<b>8</b>
3.1. États des lieux du cadre législatif et compétences	8
3.1.1. La LOM : analyse des articles en faveur de la mobilité cyclable scolaire	8
3.1.2 Gouvernance des établissements scolaire	9
3.1.3 Acteurs pouvant agir en faveur de la mobilité cyclable scolaire	10
3.2. Les outils, dispositifs et programmes existants	11
3.3 Le vélo chez les adolescents, entre représentations et appropriations	12
3.4 Stratégies et initiatives au sein des territoires et des établissements	14
3.4.1. Engagement des départements et des régions	14
3.4.2 Engagement des établissements	16
3.4.3 Initiatives et bonnes pratiques en France et à l'étranger	17
<b>4. Recommandations</b>	<b>19</b>
<b>5. Conclusion / Perspectives</b>	<b>22</b>
<b>Index des tableaux et figures</b>	<b>22</b>
<b>Sigles et acronymes</b>	<b>24</b>

## RÉSUMÉ

Première étude nationale sur la mobilité cyclable des collégiens et des lycéens, cette étude vise à connaître les pratiques du vélo chez les adolescent(e)s dans leurs déplacements en lien avec leur établissement scolaire, à identifier les initiatives et les bonnes pratiques en France et à l'étranger ainsi qu'à proposer une série de recommandations pour faire du vélo un réel mode de déplacement du quotidien chez les adolescents.

L'étude concerne 5,7 millions d'élèves du second degré, soit environ 8,5 % de la population française ; une part non négligeable étant donné que ces adolescents seront les adultes de demain. C'est pourquoi, cette population doit être incluse dans les stratégies de développement de la pratique du vélo afin de développer considérablement la part modale vélo en France.

Grâce aux nombreux entretiens menés à la fois avec des instances territoriales et des acteurs associatifs, les résultats de cette étude montrent que le développement de la mobilité cyclable a été moins accompagnée et soutenue dans le secondaire qu'en primaire, alors que la pratique du vélo par les adolescents est un enjeu tout aussi important.

Cette étude a également mis en évidence une disparité encore trop importante de la pratique à cet âge entre les garçons et les filles, avec une représentation du vélo comme sportif freinant son utilisation par les adolescentes. Par ailleurs, les adolescents sont fortement influençables, le rôle des parents, de l'entourage et les normes et représentations sociales du vélo ne sont donc pas à minimiser dans l'apprentissage et le suivi de la pratique cyclable. Souvent évoquée au cours de la réalisation de cette étude, l'implication d'une seule personne sur la thématique du vélo, que ce soit dans les établissements du secondaire ou au sein des instances territoriales, a permis l'amorce d'une dynamique et la création d'actions en faveur du vélo. Toutefois, ces actions se retrouvent rarement pérennisées après son départ.

Il est également ressorti de cette étude qu'il existe une diversité importante au sein des établissements scolaires du second degré et des contextes dans lesquels ils sont implantés, rappelant la nécessité d'adapter à chaque type de territoire des solutions pour développer la mobilité cyclable.

Les acteurs de la sensibilisation à la mobilité cyclable sont extrêmement nombreux et divers. Leurs actions ont souvent émergé à la suite d'initiatives locales. De manière générale, en France, le vélo est souvent présenté à travers la pratique sportive. Si cette situation peut poser question, c'est une particularité française sur laquelle il faut dorénavant capitaliser afin de positionner le vélo comme un moyen d'intégrer de l'activité physique dans son quotidien et construire le développement d'actions concrètes, afin d'enrichir la sensibilisation à l'usage du vélo au quotidien.

En proposant une série de recommandations - sur les thèmes de la sécurisation de l'accès aux établissements, de la mise en place d'équipements et de services, de l'organisation de la sensibilisation, de la structuration de la gouvernance, de la nécessité de réalisation d'études et de la mise en valeur des ressources disponibles, et de la réalisation de communication - construites en cohérence avec les analyses scientifiques sur le sujet, ainsi qu'avec les remontées de terrain obtenues lors des multiples entretiens réalisés, le rapport fournit une palette d'idées d'actions à mettre en place. Elles devront permettre d'engager une dynamique nationale et faire du vélo un mode de déplacement à part entière pour les adolescents.

## ABSTRACT

This is the first national study on the cycling mobility of secondary school students. The objective of the study was to learn how adolescents use their bikes to go to school, identify best practices in France and abroad, and propose recommendations to normalize cycling for adolescents' daily commutes. The study concerns 5.7 million secondary school students, i.e. about 8.5% of the French population. This is a significant population that must be included in cycling development strategies if there is to be a considerable increase in cycling modal share in France.

This study was made possible thanks to numerous interviews with both territorial authorities and local nonprofit actors. The results highlight that cycling mobility in secondary schools is addressed less than in primary schools, although adolescent cycling is an equally important issue.

This study revealed that there is still too great a disparity between boys and girls at this age, with the athletic aspect of cycling hindering its use by adolescent girls. Moreover, teenagers are highly susceptible to influence, so the role of parents and other family members and mentors should not be minimized in teaching and supporting cycling. As often observed in this study, it only took one individual promoting cycling at secondary schools or within local authorities to create a dynamic that favors cycling and enables a culture of cycling. However, this dynamic rarely continues after this person's departure.

The study also showed that there is considerable diversity within secondary schools and the contexts in which they are located, reminding us of the need to adapt solutions for developing cycling mobility to each region. The actors involved in raising awareness for bicycle mobility are numerous and extremely diverse and their actions often emerge as a result of local initiatives. Promoting and building awareness for cycling in France has generally been in the hands of athletic entities, which contributes to the image of cycling as a sport rather than a mode of transport. While this may pose challenges since our focus is commuting, we must take advantage of this French cultural legacy to build awareness and promote cycling through concrete actions as a way to incorporate physical activity into daily life.

This report proposes a series of recommendations to implement based on scientific analysis and field research from interviews in the following areas: securing access to facilities, setting up equipment and services, raising awareness, structuring governance, the need to carry out studies and make the most of available resources, and developing communications. These recommendations will make it possible to launch a national dynamic where cycling is a fully developed mode of transportation for adolescents.

# 1. Contexte du projet

La France est encore loin d'avoir atteint son potentiel de développement de la mobilité cyclable. Pour faire du vélo un véritable mode de transport du quotidien, l'ensemble du système vélo doit être mobilisé et chaque acteur du développement urbain et territorial doit faire sa part. Pour cela, il est nécessaire, d'une part, de connaître précisément la situation actuelle et, d'autre part, de proposer des actions concrètes visant à rendre les déplacements à vélo faciles, pratiques, sûrs, mais aussi agréables.

Si aux Pays-Bas, pays où les adolescents sont parmi les plus heureux au monde (source : Organisation mondiale de la Santé) 76 % des élèves du secondaire utilisent le vélo pour se rendre à leur établissement scolaire, parcourant en moyenne 5,9 kilomètres par trajet (source : SWECO, 2020), la dépendance à la voiture pour ces déplacements est encore très forte en France. Pour rappel, la part modale vélo en France était en 2021 de 3 % pour l'ensemble des Français.

Cette première étude nationale sur la mobilité cyclable des élèves du secondaire, entend accompagner le développement du vélo sur les trajets domicile-établissement scolaire, c'est-à-dire des trajets quotidiens, souvent de courtes ou moyennes distances. Cette étude concerne donc 5,7 millions d'élèves du second degré<sup>1</sup> soit environ 8,5 % de la population française. De manière globale, le développement de la mobilité cyclable des adolescents aura une répercussion sur la mobilité cyclable du personnel de l'établissement. En effet, il est important que les adultes de l'établissement soient aussi partie prenante de l'utilisation des modes actifs dans leur déplacement vers leur établissement.

Développer l'usage du vélo comme mode de déplacement quotidien auprès des collégiens et des lycéens est un enjeu de société majeur aux multiples co-bénéfices. En effet, l'essor de la mobilité cyclable permet d'impacter à la fois l'environnement dans lequel les élèves vivent (et vivront), mais aussi leur bien-être. Les enjeux à court et long termes sont divers : réduction de la mobilité automobile et carbonée, prise d'habitude d'écomobilité, santé (lutte contre l'obésité et contre la sédentarité), bien-être, émancipation et concentration à l'école. L'éducation à la mobilité permet également de rendre les élèves plus mobiles et indépendants, avec davantage de possibilités d'orientation. Offrir de nouveau aux adolescents la possibilité de se déplacer seuls à vélo jusqu'à leur établissement scolaire, et par extension d'accéder aux services, à la culture... aura de nombreux impacts positifs sur leur développement, tout en leur donnant le goût des déplacements actifs.

Si la France doit accélérer la prise en compte de cette cible d'usagers dans les politiques cyclables, des territoires et des établissements scolaires n'ont pas attendu l'essor de ce mode de déplacement ces dernières années, pour développer des actions et des équipements le facilitant. Avec pour certains d'entre eux des parts modales vélo élevées, allant jusqu'à 80 %, ces collèges laissent entrevoir qu'il existe des conditions qui donnent la possibilité aux adolescents de se déplacer quotidiennement à vélo en France.

Par ailleurs, le sujet de l'écomobilité scolaire n'est pas récent. Depuis plus de 20 ans, des initiatives sont portées par des collectivités à l'image de l'opération "marchons vers l'école" en 2002 qui a été initiée par l'ADEME et constitue les prémices de l'écomobilité scolaire avec l'émergence du réseau francilien "Partenaires pour l'écomobilité de l'école à l'université (PPEEU)" porté par la région Île-de-France, l'ARENE Île-de-France (Agence régionale de l'environnement et des nouvelles énergies, devenue Agence Régionale Énergie-Climat, AREC, en 2019) et l'ADEME Île-de-France.<sup>2</sup>

**Collège Pierre Mendès France à Jacou - 850 élèves (Hérault)**  
**50 % de part modale vélo**

**Collège Léonard de Vinci à Saint-Aubin de Médoc - 721 élèves (Gironde)**  
**80 % de part modale vélo**

**Collège de l'Estey à Saint-Jean d'Illac - 516 élèves (Gironde)**  
**79 % de part modale vélo**

1 Chiffre du ministère de l'Éducation nationale à la rentrée 2020-2021

2 <https://villes-cyclables.org/le-velo-au-quotidien/l-apprentissage-du-velo/l-ecomobilite-scolaire/mobiscol-une-dynamique-nationale/vingt-ans-d-ecomobilite-scolaire>

## 2. Méthodologie

### PHASE 1

#### Cadrage de l'étude

- État des lieux exhaustif du cadre législatif/réglementaire
- Panorama des outils existants
- Synthèse des données et connaissances existantes
- Questionnaire en ligne
- Entretiens

### PHASE 2

#### Benchmark des engagements, initiatives et bonnes pratiques

- Niveau d'engagement des départements et des régions
- Initiatives menées en France métropolitaine et en Outre-mer
- Retour d'expérience de bonnes pratiques en place en France et à l'étranger
- Questionnaires
- Entretiens
- Fiches par initiatives

### PHASE 3

#### Recommandations et Méthodologie

- Fiches actions
- Méthodologie opérationnelle pour les départements et les régions (diagnostic mobilité active)
- Ateliers de travail

### 2.1 Cadrage de l'étude

L'étude a débuté par une lecture du cadre législatif et réglementaire, principalement la Loi d'Orientation des Mobilités n°2019-1428 du 24 décembre 2019, qui a pour principal objectif d'améliorer les déplacements quotidiens des Français en proposant des solutions alternatives à la voiture dans le but d'atteindre la neutralité carbone des transports en 2050.

Une analyse des compétences et de la gouvernance des établissements scolaires du second degré à l'échelle nationale et locale a ensuite été réalisée en identifiant le rôle de chacun des acteurs pouvant agir sur la mobilité cyclable des élèves.

En parallèle, une revue des actions, dispositifs, programmes réalisés, en cours ou à venir a été réalisée afin de mieux comprendre les atouts, les limites et les enjeux de tous ces outils permettant d'encourager la pratique cyclable. Enfin, dans le but d'appréhender au mieux les freins ou, au contraire, les leviers à la mobilité à vélo des collégiens et lycéens 18 articles scientifiques publiés entre 2011 et 2021 ont été analysés.

Rassemblant des études, des articles, des thèses ou encore des sondages, ces écrits sont à la fois français et internationaux (danois, suisses, belges et canadiens).

Le choix de ces articles s'est fait en lien avec différentes thématiques centrales et récurrentes dans les réflexions portées autour de la pratique cyclable des adolescents :

- L'autonomie des déplacements scolaires
- Une disparité genrée
- Des disparités sociales et spatiales
- La sécurité des déplacements à vélo
- L'appropriation et l'image du vélo chez les adolescents
- Les infrastructures cyclables
- La santé et le bien-être

### 2.2 Entretiens auprès d'acteurs moteurs

Afin de recueillir des informations directement auprès des acteurs concernés par la mobilité à vélo au sens large et plus particulièrement par la pratique cyclable des collégiens et des lycéens, une cinquantaine d'entretiens ont été réalisés. Ils ont été conduits dans le but de comprendre le rôle de chaque acteur dans le développement de l'écomobilité scolaire, et surtout du vélo. Ils ont permis de dresser une vision globale de l'avancement national sur cette question.

Le choix des personnes et organismes entendus en entretiens consistait à être le plus exhaustif possible en interrogeant à la fois des acteurs décisionnaires, comme les services des ministères, et des acteurs opérationnels réalisant des actions concrètes localement. Ces échanges ont donc concerné autant des collectivités territoriales, des associations, des organismes nationaux spécialisés dans la pratique cyclable que des établissements du second degré.

## **2.3 Stratégies en France et à l'étranger**

### **2.3.1. Engagement des départements et des régions**

Les départements et régions, de par leurs compétences, ont un rôle clef à jouer dans le développement de la mobilité à vélo des collégiens et lycéens. L'engagement des départements et régions en faveur de la mobilité cyclable des adolescents a été évalué par le biais de leurs plans et schémas vélo. Cette évaluation ne comprend pas les actions locales réalisées par les établissements scolaires et les collectivités infra-départementales.

Cette évaluation a été complétée par un questionnaire adressé aux départements, auquel une trentaine de départements ont répondu.

### **2.3.2. Engagement des établissements**

Pour dresser un état des lieux de la mobilité scolaire des élèves des établissements secondaires en France, un questionnaire a été envoyé à tous les établissements du second degré. Celui-ci avait pour objectif de collecter des informations à la fois sur la pratique cyclable et ses freins, mais aussi sur les actions qui supportent le développement de cette mobilité. Les réponses obtenues permettent de caractériser 1 228 établissements, soit 12 % des établissements du second degré.

### **2.3.3. Initiatives et bonnes pratiques en France et à l'étranger**

Les entretiens et analyses bibliographiques conduits ont permis d'identifier des initiatives et des bonnes pratiques, en France et à l'étranger, présentées dans le rapport sous forme de fiches illustrées. Ces bonnes pratiques concernent la planification, l'aménagement, l'apprentissage ou encore l'animation.

## **2.4. Recommandations et guide méthodologique**

La dernière partie du rapport propose 21 recommandations présentées sous forme de fiches illustrées d'exemples français et étrangers afin de donner aux acteurs de l'écomobilité scolaire les clés d'actions pour entreprendre.

Par ailleurs, un guide méthodologique à destination des départements, régions et collectivités afin de réaliser un diagnostic mobilité cyclable au sein de leurs établissements a été réalisé et est joint au rapport.

La finalité du diagnostic est d'identifier les freins et leviers à la mobilité cyclable au sein d'un établissement précis, pour décliner ensuite les objectifs et le plan d'actions de cet établissement.

## **3. Principaux résultats obtenus**

### **3.1. États des lieux du cadre législatif et compétences**

#### **3.1.1 La LOM : analyse des articles en faveur de la mobilité cyclable scolaire**

Texte de référence, la LOM n°2019-1428 du 24 décembre 2019 traite de la mobilité du quotidien et des mesures mises en place pour encourager et favoriser les modes alternatifs à la voiture individuelle. Toutefois, peu d'articles traitent spécifiquement de la mobilité des scolaires et aucun ne concerne la mobilité à vélo des adolescents.

Extraits de la loi introduisant le Savoir Rouler à Vélo

Article 57 - modification du code de l'éducation - Section 6 : Les enseignements de la sécurité - art L.312-13-2  
« L'apprentissage de l'usage du déplacement à vélo en sécurité a pour objectif de permettre à chaque élève de maîtriser, à son entrée dans les établissements du second degré, la pratique autonome et sécurisée du vélo dans l'espace public.(...) Les écoles délivrent à chaque élève l'attestation scolaire de première éducation à la route, laquelle participe d'une validation d'une partie du socle commun de compétences du Savoir Rouler à Vélo. »

Cet article est le seul de la LOM ciblant précisément la mobilité cyclable scolaire. Il systématise l'apprentissage du vélo au sein des établissements du premier degré. Cette modification du code de l'éducation introduit dans la loi les



objectifs nationaux du programme Savoir Rouler à Vélo<sup>3</sup> (SRAV) en évoquant la présence d'une attestation scolaire de première éducation à la route après sa validation ainsi que la responsabilité des écoles à informer les élèves et les familles aux offres d'apprentissage du vélo sur les temps scolaires, périscolaires et extrascolaires. Toutefois, cet article concerne exclusivement les établissements scolaires du premier degré et non du second.

D'autres mesures ne ciblant pas spécifiquement les adolescents mais la mobilité à vélo en général peuvent avoir un impact fort sur les déplacements à vélo des adolescents.

- le forfait mobilités durables (FMD), obligatoire pour tous les agents de l'État à hauteur de 200 €/an, dont le personnel de l'Éducation nationale, mais facultatif pour la fonction publique territoriale dont ceux travaillant dans un établissement scolaire et les entreprises privées, permet aux employeurs d'inciter leurs collaborateurs à utiliser des modes de déplacement durables, dont le vélo, pour leurs trajets domicile-travail.
- le Fonds mobilités actives de 350 millions d'euros sur sept ans, abondé à hauteur de 100 millions d'euros dans le cadre du plan de relance soutient les collectivités dans la réalisation d'aménagements cyclables pour les scolaires ;
- l'identification des cycles et le stationnement sécurisé dans l'habitat et sur les lieux d'activité, dont les établissements scolaires, pour éviter les vols ;
- l'aménagement obligatoire d'itinéraires cyclables en cas de réalisation ou de rénovations des voies urbaines ;
- le stationnement sécurisé dans les gares et l'emport de vélo non démonté dans les trains et les autocars ;
- le Plan Vélo national lancé le 14 septembre 2018 ayant pour objectif de lever les freins à l'usage du vélo ;
- ou encore la mise en place de zones à faibles émissions uniquement accessibles par les véhicules non-polluants.

### 3.1.2 Gouvernance des établissements scolaires du second degré

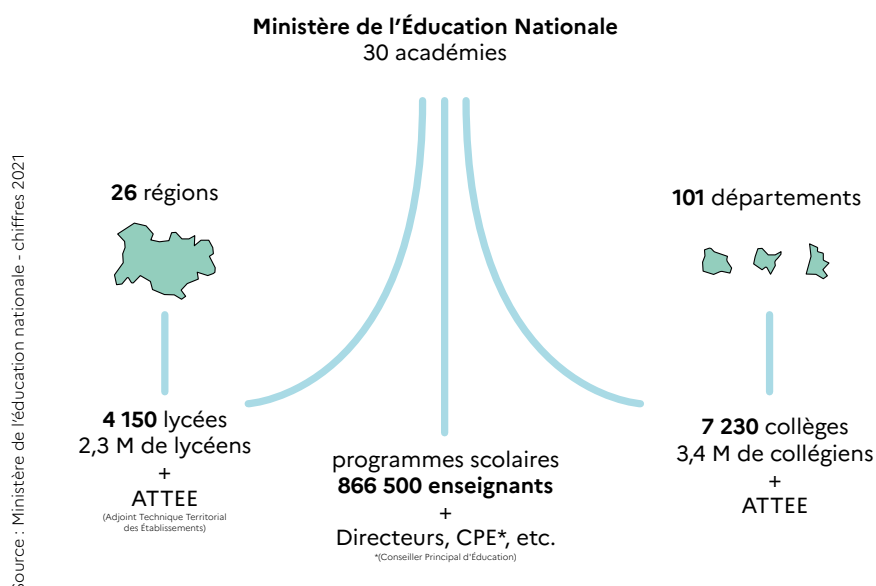


Figure 1 : Gouvernance des établissements scolaires du second degré



Développer la mobilité cyclable suppose de traiter de nombreuses thématiques (pédagogie, matériel, immobilier, communication, animation, etc...) et donc de mobiliser simultanément les compétences des différentes organisations nationales ou territoriales. Cette thématique doit pouvoir s'insérer dans les objectifs, programmes et projets du ministère de l'Éducation nationale, des régions et départements et des établissements scolaires eux-mêmes. Ces acteurs ont la possibilité d'inciter, d'initier, de faire et de permettre des actions accompagnant ce développement de la pratique du vélo chez les élèves du secondaire.

3 <https://sports.gouv.fr/savoir-rouler-a-velo/>

### 3.1.3 Acteurs pouvant agir en faveur de la mobilité cyclable scolaire

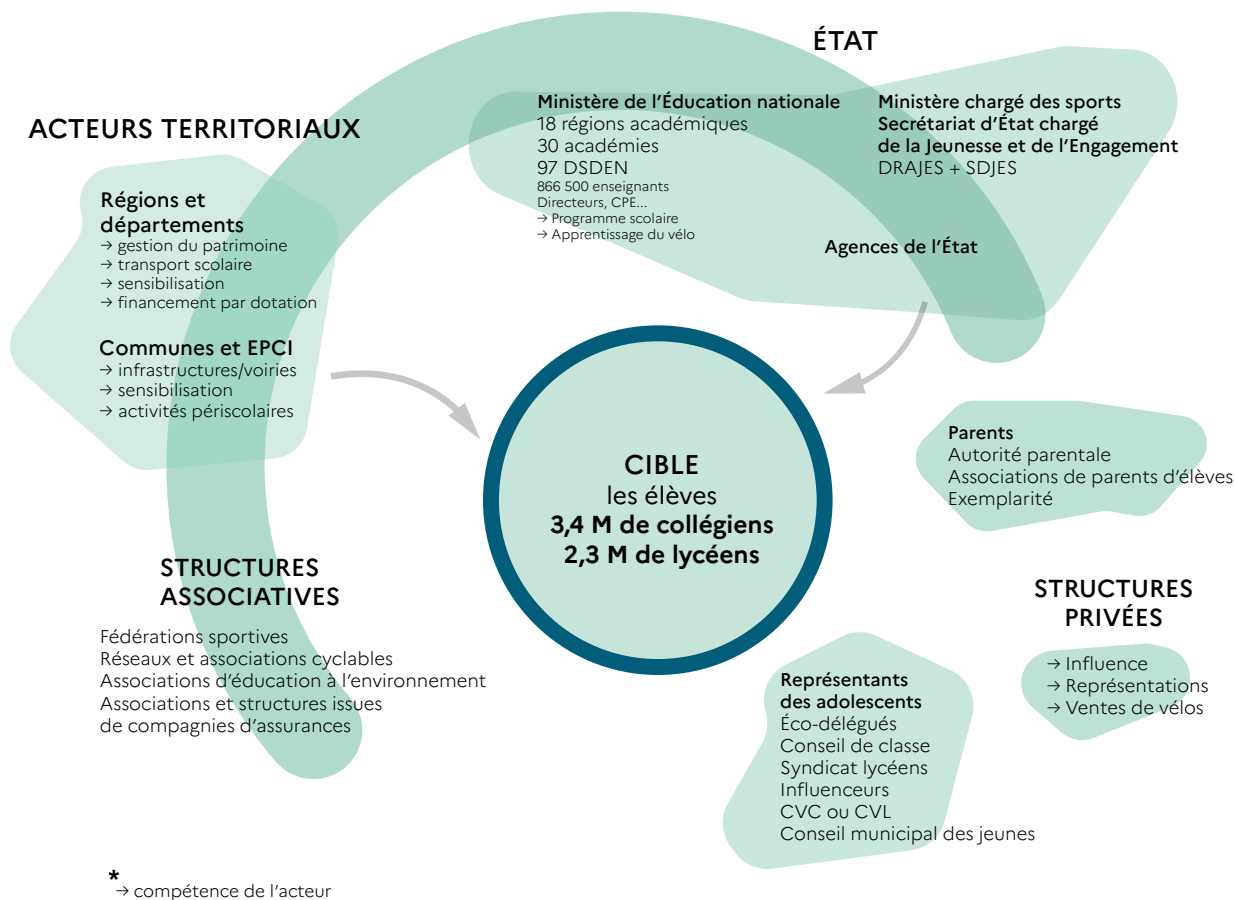


Figure 2 : Panorama des acteurs

RÉSEAU	Association en lien avec la mobilité cyclable	Fédération sportive	Agence d'Etat
	CVTCM Vélo & Territoires FUB Rue de l'Avenir Heureux cyclage MCF	FFC FFVélo FFTRI UFOLEP UNSS	ADEME ANS CEREMA CNP - ARS DSR INJEP ONAPS
INTERVENANT	Associatif EEDD	Associatif sécurité routière	Associatif scolaire
	Le FRENE (ex-Réseau École et Nature) CPIE (centres permanents d'initiatives pour l'environnement) CPN (connaître et protéger la nature) Réseaux régionaux (GRAINE Nouvelle-Aquitaine, GRAINE ARA, GRAINE Normandie, etc.)	Assurances (MAIF, MACIF, MGEN, etc.) Mon Vélo est une Vie (MVV) Assurance Prévention (Association d'assureurs français)	Parents d'élèves (FCPE, PEEP, UNAAPE)  Syndicats lycéens (Avenir Lycéen, OIJ, UNL)
FINANCEMENT	Programme CEE		
	FUB / ROZO (ALVEOLE, Génération Vélo) EcoCo2 (Moby)		

CEE : Certificat d'Économies d'Énergie  
EEDD : Éducation à l'Environnement et au Développement Durable

Figure 3 : Les acteurs de l'écomobilité scolaire à l'échelle nationale (Hors Ministères / État déconcentré et collectivités)

En raison de la diversité et du nombre important d'acteurs concernés par la mobilité cyclable des adolescents, les enjeux principaux sont à la fois de partager les bonnes pratiques avec l'ensemble de ces structures et donc de créer des canaux de communication bien identifiés, mais aussi de créer des synergies afin d'être en capacité de démultiplier les actions favorisant l'usage du vélo. La sensibilisation de toutes les structures et de leurs membres semble être essentielle à la mise en œuvre d'actions concrètes pour encourager les pratiques cyclables des adolescents.

Il se dégage de ce panorama des acteurs la nécessité de la part de l'État d'insuffler un nouveau discours pour diffuser de nouveaux messages à destination de la cible.

Une feuille de route partagée par tous ces acteurs, à l'échelle nationale, doit réussir à mettre à profit les spécialités de chacun de façon complémentaire et transversale. Elle doit aussi laisser place à la réalisation d'actions concrètes pouvant être réalisées par divers acteurs via des prismes variés.

### À retenir

- Des compétences réparties dans plusieurs organismes
- Un réseau d'acteurs très diversifié et important
- Une nécessité de communiquer et de créer des synergies entre les acteurs

## 3.2. Les outils, dispositifs et programmes existants

La mobilité cyclable est un thème nouveau pour de nombreux acteurs travaillant en milieu scolaire. Pourtant, des outils, actions et dispositifs variés existent déjà et ont été mis en place par des acteurs engagés (réseaux et sites internet liés à l'écomobilité scolaire, les Plans Déplacements Établissements Scolaires, les événements nationaux, etc.). La thématique de la mobilité cyclable pour les collégiens et lycéens connaît plusieurs freins à son développement :

- L'insuffisance de services vélo et d'infrastructures cyclables aux abords des établissements
- Des stationnements vélo d'une capacité trop faible et de qualité insuffisante
- La distance trop importante entre le domicile des adolescents et leur établissement scolaire
- Une absence d'équipement face aux intempéries
- Le manque d'assurance/d'expérience à vélo avec des adolescents peu autonomes à vélo
- La crainte des parents à laisser leurs enfants se déplacer seul à vélo

L'un des freins importants au développement de l'usage du vélo chez les plus jeunes est la sécurité. Aussi, le développement d'infrastructures cyclables continues et sécurisées doit être une priorité sur l'ensemble des territoires, et plus spécifiquement sur les voiries menant aux établissements scolaires afin de sécuriser les déplacements à vélo des élèves et rassurer les parents. En effet, ces derniers seront plus à même de laisser leurs enfants se déplacer à vélo en autonomie s'ils ont la possibilité d'utiliser des infrastructures sécurisées séparées du trafic routier.

Pour répondre aux enjeux de société liés au développement durable, un réseau national et des relais régionaux d'éducation à l'environnement et au développement durable se sont développés. Au sein de ces acteurs, de plus en plus de structures d'EEDD intègrent des modules sur l'écomobilité scolaire. L'accélération de la mise en œuvre du SRAV à l'école primaire va permettre de former des encadrants et de nombreux élèves. Depuis juillet 2022, le certificat de qualification professionnelle (CQP) Éducateur mobilité à vélo devient CQP AMV Animateur mobilité à vélo et s'inscrit au répertoire national des certifications professionnelles. Premier niveau de qualification pour l'enseignement du vélo, ce certificat permet aux formateurs d'être rémunéré et d'obtenir une carte professionnelle du ministère des sports. Ces animateurs pourront animer les formations SRAV en réalisant le bloc 3<sup>4</sup>. De plus, des associations et acteurs à des échelles nationales, régionales et départementales se structurent et acquièrent une expertise dans le domaine de la sensibilisation à la mobilité cyclable des élèves (ex. : CREM-ADAV, Vivacités Île-de-France, Agence Écomobilité Savoie Mont-Blanc, etc.).

Ces acteurs réalisent des actions de sensibilisation générale (ex. : organisation de défis, installation de stationnements) auprès des élèves d'un ou plusieurs établissements, mais également des actions ciblées (ex : sortie de découverte des alentours de l'établissement scolaire) auprès d'un niveau scolaire (entrée au collège) ou de classes spécifiques. Cette focalisation est soit opportuniste, à l'initiative d'un enseignant motivé, soit stratégique au regard des enjeux d'une classe d'âge et souvent impulsée par les collectivités désireuses de s'investir sur le champ de l'écomobilité scolaire. Par exemple, des actions sont souvent menées à destination des 6<sup>ème</sup> et des 5<sup>ème</sup>, âge pivot entre

l'enfance et l'adolescence (enjeu d'autonomie) et moment de changement d'établissement et donc de mode de déplacement pour une majorité d'élèves.

De manière globale, au sein des établissements scolaires, les membres de l'équipe éducative sont des personnes importantes pour la mise en place des actions pédagogiques et des projets autour de la mobilité cyclable. Presque tous les enseignants pourraient ainsi intégrer la mobilité cyclable dans leurs activités scolaires et exercices.



Figure 4 : Comment le vélo peut s'insérer dans le programme scolaire au collège ?

On note qu'il y a moins d'outils et de dispositifs mis en œuvre dans les lycées que dans les collèges. Cela peut s'expliquer par :

- Les distances plus importantes entre l'établissement scolaire et le domicile, notamment des lycéens.
- Les enseignements au lycée et notamment en terminal, sont centrés sur les épreuves du baccalauréat laissant moins de place pour d'autres sujets et projets pédagogiques.
- L'amplitude horaire plus importante des cours.

## À retenir

- La mobilité cyclable est un thème nouveau traité dans le milieu scolaire
- Le manque de communication, de lisibilité et d'accès aux outils et supports pédagogiques pour transmettre à la fois les bonnes pratiques et une meilleure assurance des adultes face à l'apprentissage des déplacements à vélo.
- Un développement moindre des outils et dispositifs pour développer et encourager la mobilité cyclable au lycée.

### 3.3. Le vélo chez les adolescents, entre représentations et appropriations

Cette étude a permis de mettre en avant les aspects culturels et sociologiques du vélo qui ont une place prépondérante pour comprendre comment les adolescents s'approprient ou non ce mode de déplacement.

Plusieurs constats ressortent de cette analyse, à commencer par une pratique du vélo différente chez les filles et les garçons durant l'adolescence en France et à l'étranger. Cela peut s'expliquer par différentes raisons comme des tenues vestimentaires considérées comme non adaptées à l'usage du vélo en raison d'une image encore très sportive de ce qui devrait être un mode de déplacement ou encore par un manque de vélo adapté avec un cadre bas.

« Certains facteurs identifiés comme des obstacles à la pratique d'activités physiques et sportives des filles participent également à renforcer le clivage sexué des pratiques du vélo durant l'adolescence. Parmi ces freins, nous pouvons citer le moindre sentiment de compétence des filles vis-à-vis de leurs capacités physiques et motrices, ainsi que la perception souvent négative de leur corps. »

(David Sayagh, Pourquoi les adolescentes ont moins de possibilités réelles de faire du vélo que les adolescents. Analyse socio spatiale du clivage sexué des pratiques du vélo durant l'adolescence. 2018).

Par ailleurs, à cet âge, les adolescents sont facilement influençables, que ce soit par leur famille ou leurs amis, et se rattachent plus facilement à un itinéraire connu pour se déplacer. En effet, surtout en France, l'itinéraire ainsi que le choix du mode de transport pour se rendre à l'école sont souvent dictés par les parents qui ont tendance à déposer leurs enfants sur le chemin de leur travail. Le sondage de l'IFOP réalisé en 2020 auprès de 1 001 parents d'enfants scolarisés en primaire, collège et lycée intitulé « Les parents et les transports domicile-établissement scolaire » rappelle que 29 % des enfants au collège et 19 % au lycée sont accompagnés par un adulte.

De multiples constats :

- Une pratique genrée
- Un enjeu de santé
- Un choix de mode de déplacement sous influence
- L'apprentissage du vélo est réalisé avant le collège
- Un manque d'accès au vélo
- Un besoin de faire évoluer l'image du vélo
- Un enjeu pour aujourd'hui et pour demain

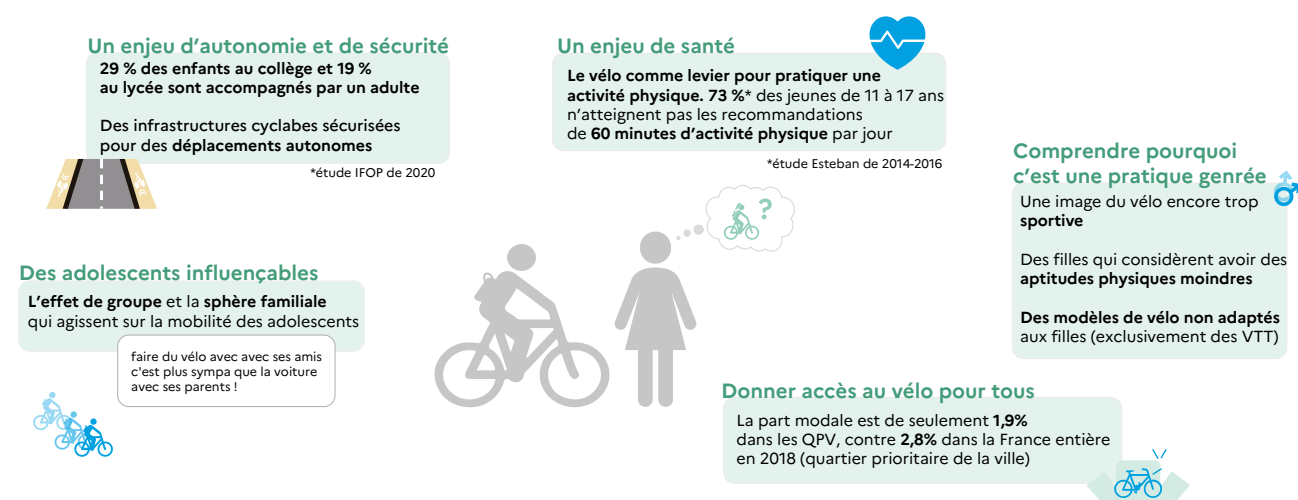


Figure 5 : Les enjeux liés aux représentations et à l'appropriation du vélo chez les adolescent(e)s

Tous les déterminants du choix de la mobilité des adolescents sont à considérer pour encourager la pratique du vélo. Au-delà des aménagements cyclables et du stationnement, plusieurs aspects sont à prendre en considération afin de répondre par des actions ayant un/un des impacts sur les représentations des adolescents :

1. Avoir une approche résolument genrée dans la promotion du vélo comme mode de déplacement afin de lutter contre une pratique cyclable faible de la part des adolescentes, en travaillant notamment sur la disponibilité et la visibilité de vélos confortables et pratiques pour les adolescentes.
2. Travailler sur la représentation du vélo afin de le rendre à la fois « sympa » et « social ».
3. Travailler sur la représentation du vélo afin d'en faire en premier lieu un mode de déplacement, complètement décorrélé d'une pratique sportive.
4. Intégrer la pratique du vélo dans les médias (télévision, cinéma, réseaux sociaux), particulièrement ceux suivis par les jeunes.
5. Proposer un esthétisme, une ergonomie, une personnalisation et une accessoirisation des vélos.
6. Travailler sur le mode de vie et les influences que peuvent avoir les habitudes familiales ou encore la localisation résidentielle et les cartes scolaires sur la mobilité des adolescents.

Considérer ces caractéristiques, c'est permettre au vélo d'entrer dans le quotidien des adolescents. En parlant à la majorité de cette cible d'utilisateur, la pratique cyclable pourra ainsi être privilégiée pour leurs déplacements et perdurer dans le temps.

### 3.4. Stratégies et initiatives au sein des territoires et des établissements

#### 3.4.1. Engagement des départements et des régions

##### Départements

Disposant des compétences en matière d'aménagement de leurs voiries, ainsi que des missions de rénovation, de construction et d'entretien des collèges. De nombreux départements se sont emparés de l'accompagnement au développement de la pratique cyclable chez les collégiens.

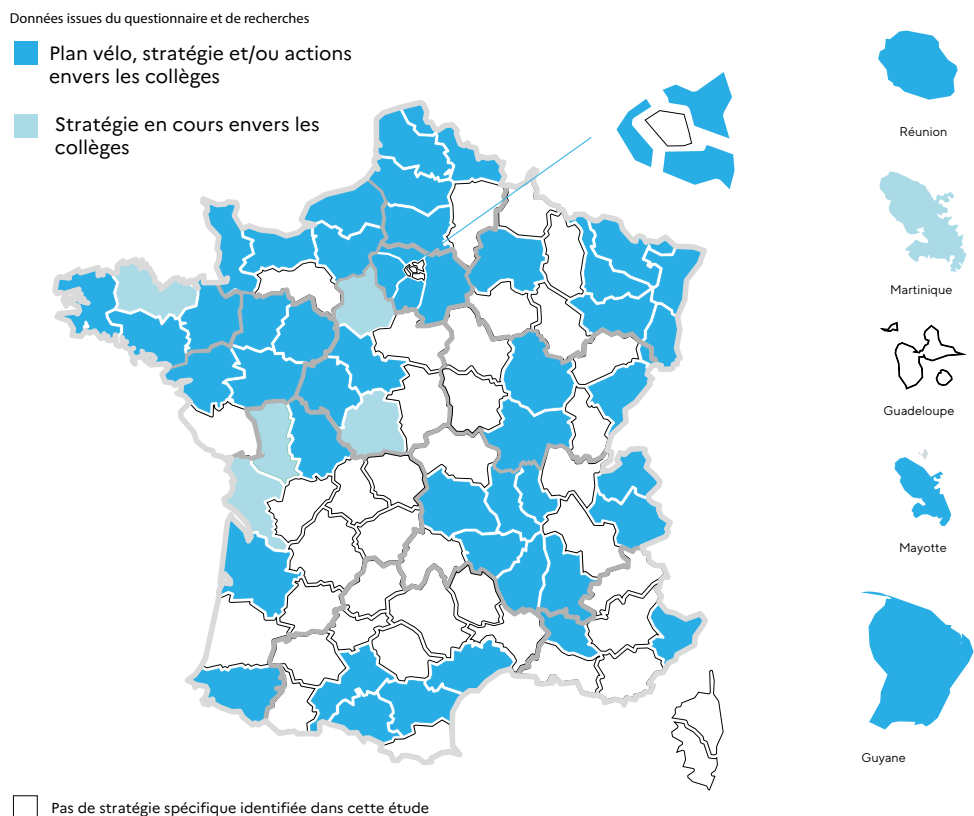


Figure 6 : Niveau d'engagement des départements envers la mobilité cyclable des collégiens

Afin d'identifier les dynamiques au sein des départements concernant les actions à destination des collèges, une cartographie a été réalisée rassemblant les réponses recueillies à un questionnaire envoyé à l'ensemble des départements, complétées par des recherches supplémentaires pour les autres départements n'ayant pas répondu au questionnaire en analysant les plans vélo et stratégies des départements existant en libre accès.

Les engagements et mesures prises par les départements portent principalement sur l'équipement des collèges en stationnement vélo sécurisé, à la création d'aménagements cyclables sécurisés menant à l'établissement ou encore par des actions de sensibilisation et d'animation à la pratique du vélo (sorties ou voyages à vélo, ateliers de réparation vélo, etc.).

À titre d'exemple, l'étude « Les collégiens et la pratique du vélo » lancée par le département de la Gironde et réalisée par l'Observatoire des mobilités et des rythmes de vie - a'urba, novembre 2021<sup>5</sup>, démontre que 13 % des collégiens de la Gironde se déplacent à vélo pour se rendre à leur établissement contre 23 % en voiture et 19 % à pied.

5 <https://www.aurba.org/productions/les-collegiens-et-la-pratique-du-velo/>

Par ailleurs, une corrélation est faite entre la présence de piste cyclable et le choix modal des élèves puisque pour 22 % d'entre eux, ils privilégient le vélo lorsqu'il y a une piste cyclable qui mène à leur établissement alors que seulement 10 % des collégiens interrogés se déplacent à vélo alors qu'il n'existe pas de piste cyclable entre chez eux et le collège.

Le questionnaire à destination des départements ainsi que la liste des répondants sont attachés en annexe du rapport.

## Régions

Concernant l'engagement des régions en faveur de la mobilité cyclable des élèves du secondaire est quasi unanime bien que hétérogène. Cet engagement se traduit dans les plans vélos et schéma vélos régionaux, au sein desquels les Régions affichent des objectifs de développement de l'usage du vélo dans les lycées et de mesures en faveur de ce développement (principalement sur le stationnement).

En effet, les engagements et mesures prises par les régions portent principalement sur l'équipement des lycéens en vélo par l'achat de flotte de vélos, l'équipement des lycées en stationnement vélo sécurisé ou encore par une connexion des établissements par un aménagement cyclable sécurisé.

La majorité des plans vélo régionaux sont assez récents. Les intentions pour le développement et l'accompagnement de la pratique cyclable sont donc fortes. Néanmoins, pour le moment, très peu de retours sur les actions ont pu être faits, ne permettant pas d'évaluer l'impact des mesures prises.

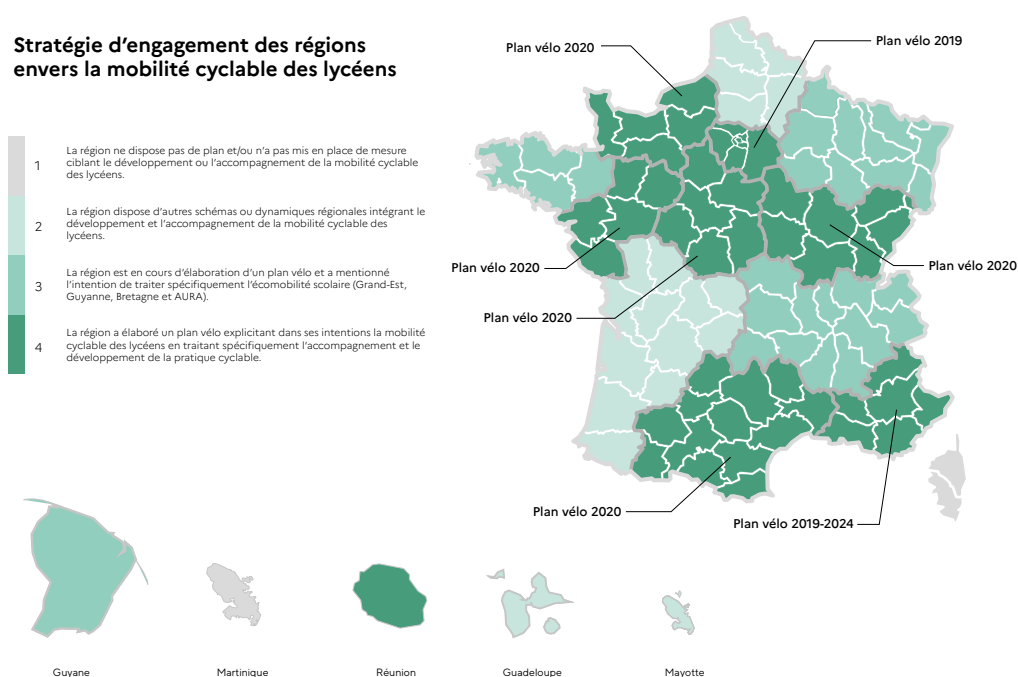


Figure 7 : Stratégie d'engagement des régions en faveur de la mobilité cyclable des lycéens

À titre d'exemple, la région Bourgogne-Franche-Comté dans son plan vélo « Les pistes d'action pour le vélo en Bourgogne-Franche-Comté » publié en octobre 2020, y a inscrit plusieurs propositions à destination des lycéens :

### Encourager les trajets scolaires (lycées) à vélo

- « Un parcage sécurisé » : diagnostic des stationnements vélo existants dans les lycées (localisation et état du stationnement).
- Dans le cadre du Label « Écolycée » : 10 lycées ont mis en œuvre des actions (achat de VAE, sortie vélo et installation de parking).

### Accompagner les territoires de projets (EPCI, Pays) dans la réalisation d'itinéraires « vélo » locaux.

- Inciter financièrement à la réalisation rapide de pistes ou bandes cyclables locales desservant les points d'intérêts (lycées, services et équipements publics, commerces...).

### Communiquer localement sur l'intermodalité gares / pratique du vélo

- Encourager les trajets domicile-lycée à vélo : Réaliser un diagnostic des capacités d'accueil vélo dans les lycées et de leur fonctionnalité en termes d'accès et de sécurité.
- Déployer l'installation d'abris vélo sécurisés : accélérer le déploiement d'abris vélos sécurisés dans les gares.
- Étudier les besoins d'emport de vélos dans les cars et expérimenter la mise en œuvre.

### 3.4.2. États des lieux dans les établissements

La réalisation d'un questionnaire, à destination des établissements du secondaire, a permis à ces acteurs de partager des informations à ce jour jamais consolidées dans une étude de portée nationale. 1 228 établissements ont répondu à ce questionnaire. L'analyse des résultats permet de brosser un portrait général de la mobilité cyclable scolaire des établissements secondaires en 2021, des chiffres qui pourront servir d'indicateurs à suivre dans le temps.

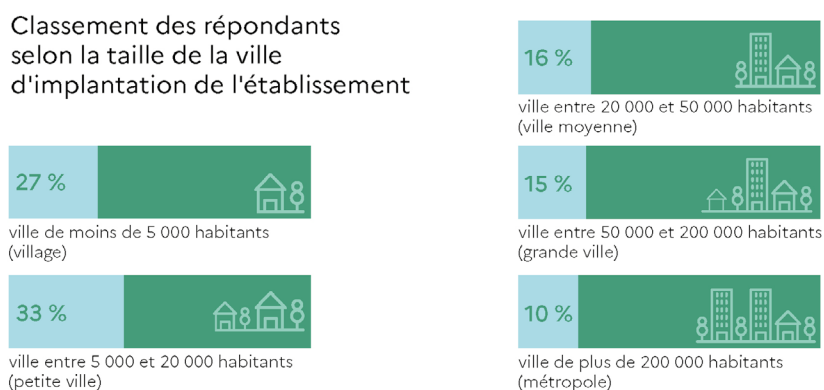


Figure 8 : Répartition des répondants selon la taille de la ville d'implantation de l'établissement

Les principaux freins soulevés par les répondants concernent le manque de stationnements vélo et d'infrastructures cyclables aux abords de leurs établissements. Pour ceux pourvus en stationnement, la qualité est faible avec pour la majorité d'entre eux l'utilisation de râteliers (ou pince-roues) ainsi qu'une capacité insuffisante puisque plus de la moitié des répondants disposent de moins de 30 places de stationnement alors qu'en moyenne un collège comporte 490 élèves et un lycée 587 élèves.

Enfin, on constate que les nouveaux outils permettant l'accompagnement et le développement de la pratique cyclable dans les établissements scolaires, comme les PDES, sont encore sous-utilisés avec 3 % des répondants qui déclarent que leur établissement dispose d'un PDES.

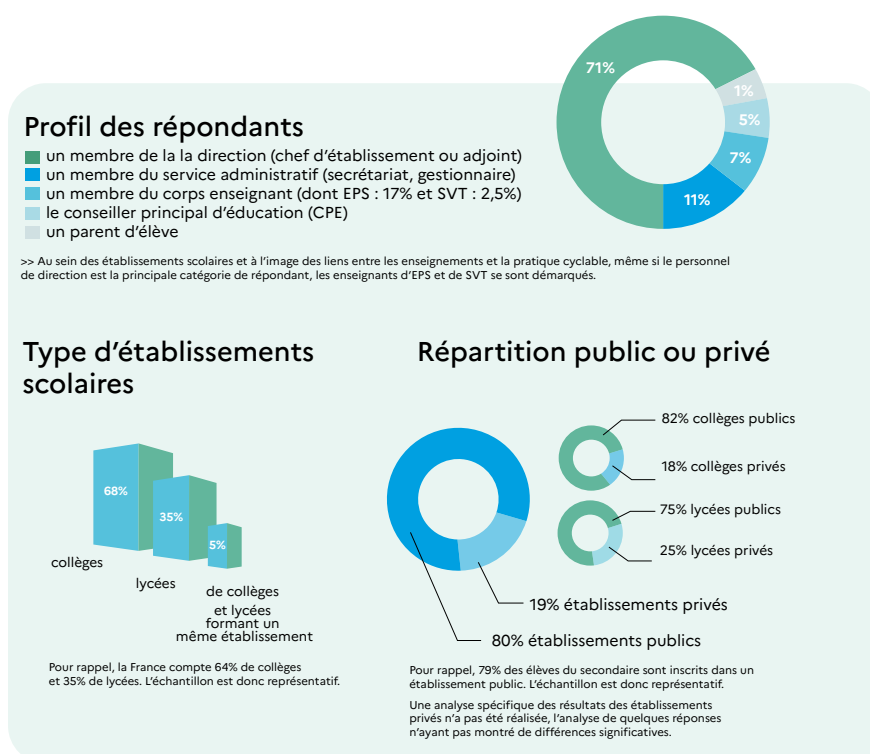


Figure 9 : Profils des répondants



## Offre de stationnements au sein des établissements scolaires pour les élèves

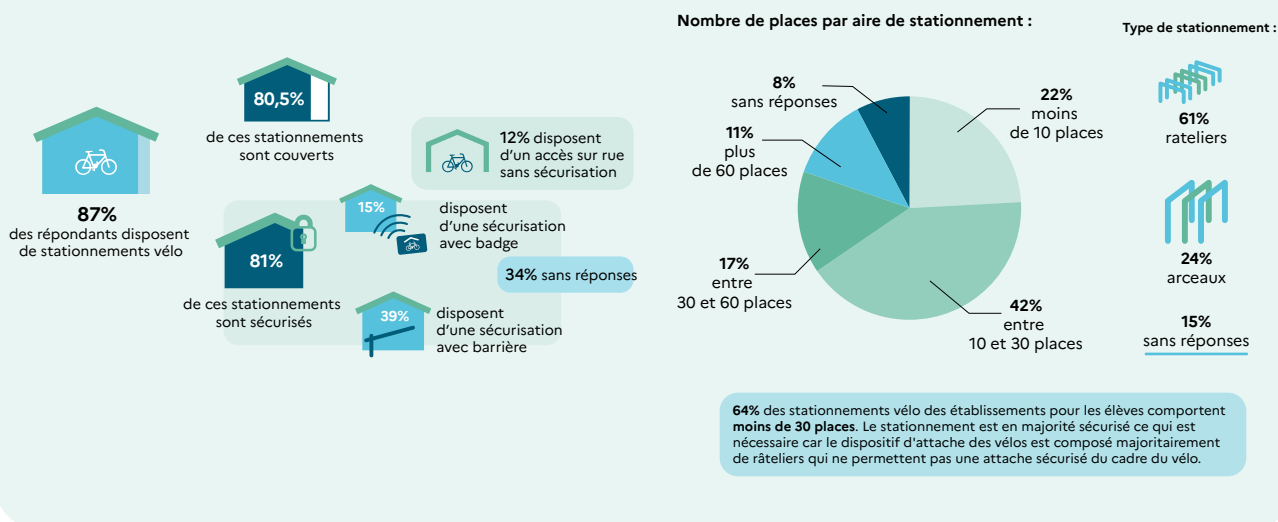


Figure 10 : État des lieux des stationnements vélo au sein des établissements scolaires pour les élèves

### 3.4.3. Initiatives et bonnes pratiques en France et à l'étranger

Cette sélection d'initiatives en France est non exhaustive et a un caractère subjectif. Elle permet de balayer les différentes typologies d'actions existantes, de les illustrer et surtout de servir d'inspiration. Les initiatives choisies concernent à la fois des programmes éducatifs d'écomobilité scolaire, de la planification comme les PDES, des challenges mobilité, des programmes de sensibilisation ou encore des infrastructures comme l'équipement d'établissements en stationnement vélo.

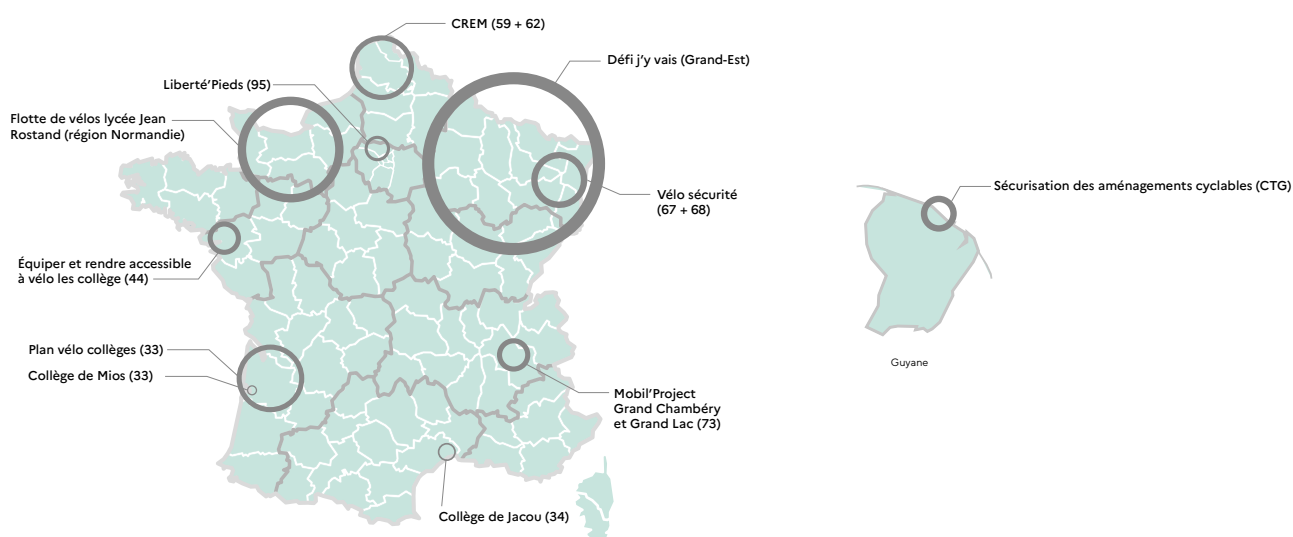


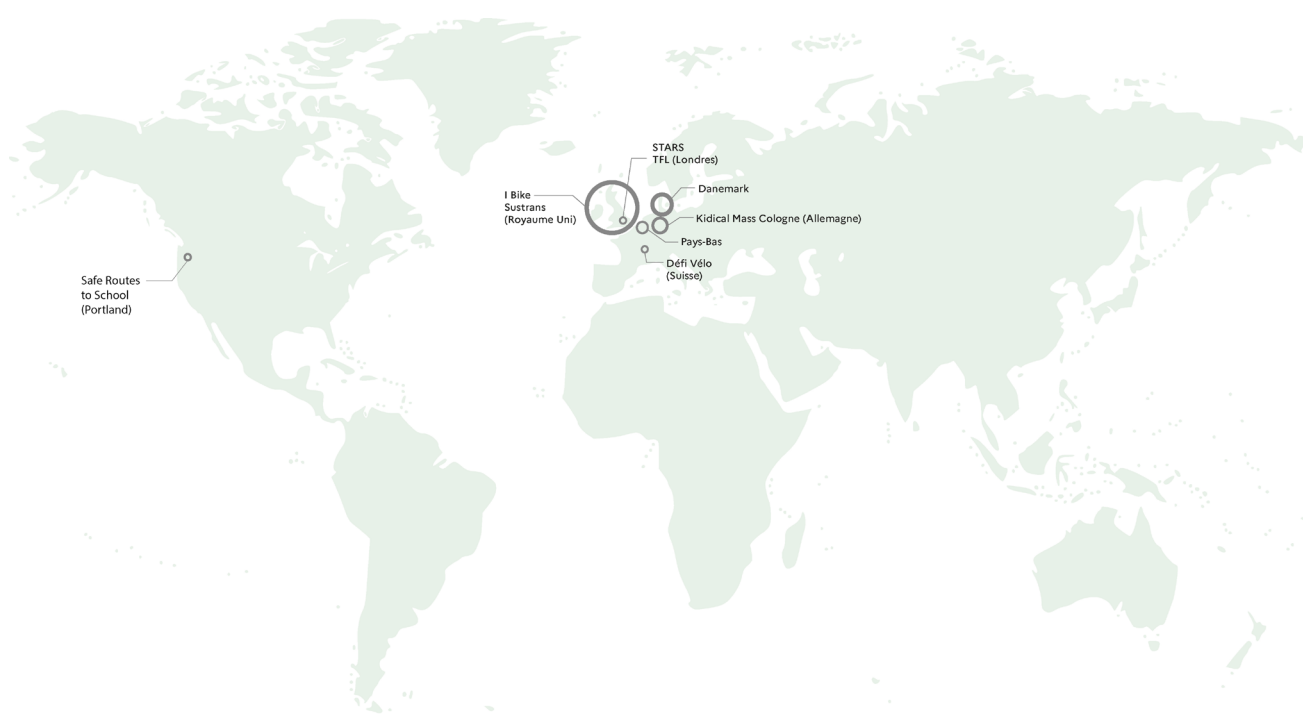
Figure 11 : Bonnes pratiques en France

## À retenir

Les points forts de ces initiatives qui ont permis leur réussite :

- Une équipe pédagogique motivée et investie
- Une mobilisation et une implication forte des élèves
- Un dynamisme sur le vélo et plus largement sur les mobilités actives au sein du territoire
- Une utilisation de l'animation et de l'aspect ludique du vélo pour inciter les adolescents à se déplacer à vélo
- Une sensibilisation des équipes éducatives en amont
- Une collaboration entre les acteurs concernés (région, départements, bureau d'étude, associations locales, établissements, parents d'élève et élèves)
- Une identification en amont de l'initiative, des objectifs et du niveau d'implication de l'établissement
- Un soutien financier de la part d'organismes européens, nationaux, régionaux, départementaux
- Un appui sur un tissu associatif local
- Des réflexions de la part des établissements et/ou des départements, régions, communes sur le long terme
- Un suivi des initiatives dans le temps afin de pérenniser le développement de la mobilité cyclable

Concernant les initiatives étrangères à destination des adolescents, il s'agit principalement d'actions de sensibilisation, d'aménagement et d'apprentissage du vélo.



## À retenir

Ces initiatives, à la différence de celles sélectionnées en France, abordent la pratique cyclable des adolescents sous de multiples aspects avec une utilisation d'outils davantage diversifiés et évolutifs :

- Une utilisation des réseaux sociaux et des applications mobiles pour valoriser les déplacements à vélo des collégiens et lycéens
- Un examen national théorique et pratique pour les élèves âgés de 11 à 12 ans (équivalent des 6ème en France)
- Une création de supports pédagogiques numériques accessibles sur des plateformes en ligne par les élèves
- Un suivi de la pratique cyclable de la maternelle au collège
- Une mobilisation fréquente des parents dans l'apprentissage du vélo par leurs enfants
- Une promotion de la pratique cyclable à travers des moyens pédagogiques connexes, comme l'art
- Une création de programmes d'accompagnement et de valorisation au niveau communal, intercommunal, voire départemental pour encourager les établissements à développer des initiatives en faveur du vélo
- Un apprentissage dans les collèges et lycées de la réparation de vélo
- Une mise en compétition entre les classes et les établissements sur des compétences vélos avec des pages sur les réseaux sociaux dédiées
- Un encouragement ciblé sur la pratique cyclable des adolescentes

## 4. Recommandations

### DES ÉLÉMENTS STRUCTURANTS

En préambule des recommandations, des éléments structurants ont été identifiés et doivent être pris en compte dans l'ensemble des démarches d'actions dans ce domaine.

- Encourager la pratique cyclable des adolescents et plus spécifiquement celle des adolescentes. Il est important que les filles puissent dès cet âge identifier le vélo comme un objet également conçu pour elles et ne pas les laisser penser qu'elles sont dans l'impossibilité de le pratiquer pour des raisons matérielles ou de condition physique.
- Sensibiliser les parents à la mobilité cyclable afin de limiter leurs craintes à laisser leurs enfants se déplacer de manière autonome pour se rendre à leur établissement.
- Savoir communiquer auprès des adolescents pour les attirer vers le vélo. Il existe très peu de représentations d'adolescents à vélo dans les médias traditionnels, sur les réseaux sociaux ou dans les films. Le vélo reste encore trop assimilé à la compétition sportive, au VTT, voire dans le meilleur des cas, aux vélotaffeurs, utilisation du vélo pour les trajets domicile-travail
- Équiper et rendre accessible les nouveaux établissements du secondaire

### DES SOLUTIONS CONCRÈTES

Les résultats théoriques et les remontées pratiques du terrain obtenus au cours de cette étude ont permis de formuler 21 recommandations organisées en 5 thématiques :

- Sécurisation de l'accès : améliorer l'accès cyclable et apaiser la circulation aux abords des établissements scolaires afin de sécuriser les trajets domicile-établissement.
- Équipements et services : équiper les établissements en stationnement et services vélo de qualité et équiper les élèves en vélo.
- Sensibilisation et animation : poursuivre l'apprentissage et la sensibilisation des élèves du secondaire à la pratique cyclable pour créer des usagers avertis.
- Gouvernance, planification, études et ressources : structurer le développement de la mobilité cyclable en élaborant des documents cadres et des études référentes du niveau national au local.
- Communication : communiquer sur le vélo en s'appuyant, notamment, sur les grands événements nationaux et les réseaux sociaux.



## OBJECTIFS TRANSVERSAUX

Sensibiliser les parents d'élèves à la mobilité cyclable

Un environnement sociétal qui normalise le vélo pour tous, inclus les adolescents et adolescentes.

Encourager la pratique du vélo chez les adolescents

Équiper et rendre accessibles à vélo les nouveaux établissements du secondaire

## POINT D'ATTENTION

Ne pas négliger l'impact des activités extrascolaires sur l'adoption de nouvelles pratiques

## SÉCURISATION DE L'ACCÈS

1

Sécuriser l'accès des collèges et lycées par des infrastructures cyclables

2

Apaiser et limiter le trafic automobile aux abords des collèges et lycées

## ÉQUIPEMENTS ET SERVICES

3

Équiper les collèges et lycées en stationnements vélos sécurisés

4

Munir les collèges et lycées d'une station de gonflage et de réparation

5

Accompagner les collèges et lycées dans l'accès à une flotte de vélos en privilégiant différents types de cycles

6

Aider les adolescents à s'équiper d'un vélo en bon état

## SENSIBILISATION, ANIMATION ET APPRENTISSAGE DES ÉLÈVES

7

Proposer des actions de maniabilité et de mise en situation pour les élèves de 6ème

8

Intensifier la sensibilisation au vélo lors des actions d'éducation à la sécurité routière

9

Organiser des vérifications annuelles des vélos au sein des collèges et lycées

10

Enseigner la maintenance et la réparation des vélos dans les cursus scolaires

11

Organiser des co-vélo pour les collégiens

12

Réaliser des visites de quartier autour des collèges et lycées

13

Mettre en place des sorties et voyages à vélo

14

Organiser des défis et des challenges vélo

15

Sensibiliser les éco-délégués à la mobilité cyclable

## STRUCTURATION, PLANIFICATION, ÉTUDES ET RESSOURCES

16

Identifier et former un référent écomobilité dans chaque collège et lycée

17

Nommer et former un référent mobilité cyclable coordonnant au sein des départements et des régions les actions au collège et lycée

18

Déployer massivement les Plans de déplacements des établissements scolaires (PDES)

19

Mener des études et des enquêtes pour le suivi et le développement de la pratique cyclable

19

Mener des études et des enquêtes pour le suivi et le développement de la pratique cyclable

20

Apporter une visibilité des ressources techniques et pédagogiques disponibles pour les enseignants et les encadrants

## COMMUNICATION

21

Inciter les collectivités à organiser un événement annuel sur l'écomobilité en s'appuyant sur les événements nationaux

Afin de mettre en œuvre les recommandations proposées de manière efficiente et durable, il est proposé de renforcer le rôle de l'État, des départements et des régions afin qu'une vision claire et partagée nationalement existe, et afin de définir des programmes et ressources dédiées. Par ailleurs, ces actions ne seront pleinement mises en œuvre de manière efficace sans mobilisation des nombreux acteurs de l'écomobilité et des établissements scolaires et donc d'un relais local fort, actif et financé.

Les régions et les départements ont indéniablement un rôle fondamental à jouer pour s'emparer de cette problématique de la mobilité cyclable en poussant des solutions auprès des établissements publics dont ils ont la gestion.

## DES POINTS DE VIGILANCE

Des points d'attention ont été identifiés afin de ne pas omettre des sujets survenus au cours de cette étude qu'il sera important de prendre en compte pour développer la mobilité à vélo des collégiens et lycéens. Il s'agit de ne pas négliger :

- l'usage du VAE chez les adolescents
- l'impact des activités extrascolaires sur l'adoption de nouvelles pratiques
- le contexte des territoires (ruraux, urbains denses) pour entreprendre des actions ciblées
- la formation à la mobilité cyclable scolaire pour les encadrants aux actions

## 5. Conclusion / Perspectives

---

Il y a urgence à agir pour limiter le changement climatique notamment en transformant nos mobilités, et les jeunes en sont particulièrement conscients. Une partie grandissante de ces générations cherche des moyens concrets d'agir. Se déplacer à vélo est un engagement du quotidien à leur portée si on leur en donne la possibilité. Il ne faut donc pas manquer, à la fois les opportunités de réaliser de la sensibilisation — l'école est un lieu privilégié d'apprentissage et les habitudes prises pendant l'adolescence restent souvent à l'âge adulte — mais aussi de leur offrir concrètement les moyens de mettre en œuvre des actions et d'être en cohérence avec leurs aspirations - tout en offrant un cadre qui sécurise leurs parents (infrastructures cyclables sécurisées, stationnement sûrs, etc.).

D'autres pays comme les Pays-Bas ou le Danemark, en avance en matière de mobilité cyclable, montrent que les habitudes de mobilité se prennent dès le plus jeune âge et que les enfants peuvent se déplacer à vélo.

En France, dans un pays en pleine révolution vélo, il est dorénavant nécessaire d'offrir aux élèves les conditions idéales permettant des déplacements à vélo vers les établissements scolaires. Acteur clé pour accompagner et encourager la mobilité à vélo des collégiens et des lycéens, les régions et départements doivent aller plus loin et généraliser cette dynamique. Les établissements de secondaire ayant des parts modales vélo élevées jusqu'à 80 % en Gironde ou dans l'Hérault, sont des modèles pour les autres établissements.

La mise en selle de millions d'adolescentes et d'adolescents implique nécessairement la définition d'une stratégie à l'échelle nationale, d'autant plus que les leçons apprises durant cette étude montrent un manque de moyens financiers et un manque de connaissances pour réaliser des actions de mobilité cyclable au sein des collèges et lycées.

L'ensemble des acteurs interrogés sont unanimes : il y a un vrai élan de la part des territoires et acteurs associatifs locaux pour le développement de la mobilité cyclable de manière globale. Ce développement doit être accompagné afin de cibler davantage ce public des adolescents afin de mettre massivement en selle la génération d'usagers à vélo de demain.

Cette étude a également permis de constater, qu'une mise en réseau des acteurs moteurs à toutes les échelles stratégiques sur le développement de la mobilité cyclable au collège et lycée ne pourra qu'accentuer la dynamique en place.

Cette stratégie pourrait intégrer le plan vélo national. Elle devra s'attacher à mettre en œuvre, voire développer, les objectifs transversaux et les recommandations de cette étude. La massification de ces actions, en parallèle des politiques publiques cyclables actuelles, encouragera progressivement l'utilisation du vélo pour les déplacements domicile-établissement des collégiens et lycéens. Il est primordial que les structures locales, acteurs de terrain, qui vont animer des actions de sensibilisation, des défis, etc. soient impliqués dans la définition de la stratégie.

## Index des figures

---

Figure 1 : Gouvernance Nationale

Figure 2 : Panorama des acteurs

Figure 3 : Les acteurs de l'écomobilité scolaire à l'échelle nationale (hors ministères / État déconcentré et collectivités)

Figure 4 : Comment le vélo peut s'insérer dans le programme scolaire au collège ?

Figure 5 : Les enjeux liés aux représentations et à l'appropriation du vélo chez les adolescent(e)s

Figure 6 : Niveau d'engagement des départements envers la mobilité cyclable des collégiens

Figure 7 : Stratégie d'engagement des régions en faveur de la mobilité cyclable des lycéens

Figure 8 : Répartition des répondants selon la taille de la ville de l'implantation de l'établissement

Figure 9 : Profils des répondants

Figure 10 : Offre de stationnement au sein des établissements scolaires pour les élèves

Figure 11 : Bonnes pratiques en France

Figure 12 : Bonnes pratiques à l'étranger

Figure 13 : Parcours usager d'un élève du secondaire dans un contexte propice à la mobilité cyclable

## Sigles et acronymes

---

<b>ADEME</b>	Agence de la Transition Écologique
<b>ADAV</b>	Association Droit Au Vélo
<b>ANS</b>	Agence Nationale du Sport
<b>ATTEE</b>	Adjoint Technique Territorial des Établissements
<b>CEREMA</b>	Centre d'Études et d'Expertise sur les Risques, l'Environnement, la Mobilité et l'Aménagement
<b>CNDAPS</b>	Centre National d'Appui au Déploiement en Activité Physique et Lutte contre la Sédentarité
<b>CNP ARS</b>	Conseil National de Pilotage des Agences Régionales de Santé
<b>CREM</b>	Centre de Ressource en Écomobilité
<b>CVTCM</b>	Club des Villes et Territoires Cyclables et Marchables
<b>DGITM</b>	Direction Générale des Infrastructures, des Transports et des Mobilités
<b>DSR</b>	Délégation à la Sécurité routière
<b>DSDEN</b>	Direction des Services Départementaux de l'Éducation nationale
<b>DRAJES</b>	Délégation régionale académique à la Jeunesse, à l'Engagement et aux Sports
<b>EEDD</b>	Éducation à l'Environnement et au Développement Durable
<b>FFC</b>	Fédération Française du Cyclisme
<b>FFT</b>	Fédération Française de Triathlon
<b>FFVélo</b>	Fédération Française de Cyclotourisme
<b>FFTri</b>	Fédération Française de Triathlon
<b>FUB</b>	Fédération Française des usagers de la Bicyclette
<b>INJEP</b>	Institut National de la Jeunesse et de l'Éducation Populaire
<b>IREPS</b>	Instances Régionales d'Éducation et de Promotion de la Santé
<b>MCF</b>	Moniteur Cycliste Français
<b>ONAPS</b>	Observatoire National de l'Activité Physique et de la Sédentarité
<b>PDES</b>	Plan de Déplacement des Établissements Scolaires
<b>UFOLEP</b>	Union Française des Oeuvres Laiques d'Éducation Physique
<b>UNSS</b>	Union Nationale du Sport Scolaire
<b>SDJES</b>	Service départemental à la Jeunesse, à l'Engagement et aux Sports
<b>SRAV</b>	Savoir Rouler à Vélo





## L'ADEME EN BREF

À l'ADEME - l'Agence de la transition écologique - nous sommes résolument engagés dans la lutte contre le réchauffement climatique et la dégradation des ressources.

Sur tous les fronts, nous mobilisons les citoyens, les acteurs économiques et les territoires, leur donnons les moyens de progresser vers une société économe en ressources, plus sobre en carbone, plus juste et harmonieuse.

Dans tous les domaines - énergie, air, économie circulaire, alimentation, déchets, sols, etc., nous conseillons, facilitons et aidons au financement de nombreux projets, de la recherche jusqu'au partage des solutions.

À tous les niveaux, nous mettons nos capacités d'expertise et de prospective au service des politiques publiques.

L'ADEME est un établissement public sous la tutelle du ministère de la Transition écologique et du ministère de l'Enseignement supérieur, de la Recherche et de l'Innovation.

### LES COLLECTIONS DE L'ADEME



#### FAITS ET CHIFFRES

L'ADEME référent : Elle fournit des analyses objectives à partir d'indicateurs chiffrés régulièrement mis à jour.



#### CLÉS POUR AGIR

L'ADEME facilitateur : Elle élabore des guides pratiques pour aider les acteurs à mettre en œuvre leurs projets de façon méthodique et/ou en conformité avec la réglementation.



#### ILS L'ONT FAIT

L'ADEME catalyseur : Les acteurs témoignent de leurs expériences et partagent leur savoir-faire.



#### EXPERTISES

L'ADEME expert : Elle rend compte des résultats de recherches, études et réalisations collectives menées sous son regard.



#### HORIZONS

L'ADEME tournée vers l'avenir : Elle propose une vision prospective et réaliste des enjeux de la transition énergétique et écologique, pour un futur désirable à construire ensemble.

### **ENCOURAGER ET ACCOMPAGNER LA MOBILITÉ À VÉLO DES COLLÉGIENS ET LYCÉENS**

Dans le contexte actuel du changement climatique et l'urgence d'agir sur nos comportements au quotidien, cette étude sur la mobilité cyclable des collégiens et des lycéens, dresse un état des lieux national et donne des solutions concrètes pour accompagner et développer la pratique cyclable chez ce public.

Ses résultats contribueront à éclairer les instances nationales, territoriales, les établissements et les acteurs locaux dans les stratégies et actions à entreprendre pour faire du vélo un mode de déplacement à part entière pour les adolescents.

#### ***Essentiel à retenir***

Considérer la mobilité cyclable comme un mode de déplacement privilégié pour les adolescents est un thème nouveau pour les acteurs travaillant en milieu scolaire. Pourtant une réelle dynamique s'est déjà enclenchée, à travers des initiatives locales, dans certains territoires et établissements du secondaire. Il est temps, grâce aux solutions apportées par cette étude, d'intégrer la mobilité à vélo des collégiens et des lycéens dans la stratégie nationale en faveur du développement du vélo en France.