

Présentation du catalogue des aménagements dans le cadre d'un PDES et du programme Génération Vélo



Thibault Hardy

Chargé de mission au CVTCM et coordinateur de Mobiscol



Marianne Duffet

Directrice Vivacités IdF et coordinatrice de Mobiscol



Claire Toubal

Chargée de mission Génération Vélo (Fédération des usagers de la bicyclette)





Qu'est-ce que l'écomobilité scolaire ?

C'est mettre en place des mesures favorisant des pratiques de déplacement plus sûres, plus solidaires et moins polluantes que la voiture individuelle pour les trajets scolaires, extra-scolaires, de l'école à l'université.

Ces mesures concernent les déplacements des élèves et de leurs parents, ainsi que ceux des enseignants et du personnel de l'établissement.

Constat : un potentiel cyclable important

40 % des trajets domicile-établissement scolaire font moins de 2 km.

31 % de ces déplacements sont réalisés en voiture, 28 % à pied et 2 % à vélo.

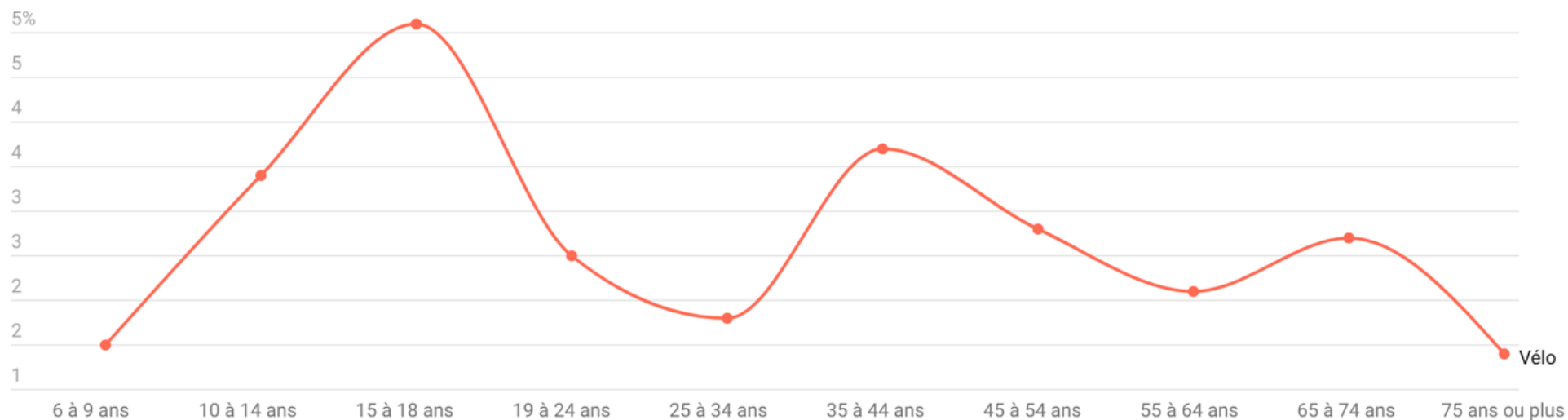
La sécurité (97 %) est l'enjeu numéro 1 des parents.

74 % des parents souhaitent participer à des concertations pour l'amélioration des déplacements.

Sondage Ifop réalisé par ECOCO2 du 15 juillet au 22 juillet 2021

Les jeunes font plus de vélo que l'ensemble de la population

Part modale du vélo (%) selon l'âge



Graphique: ADMA • Source: Enquête mobilité des personnes 2019, décembre 2021. • Créé avec Datawrapper

L'enjeu : développer l'usage du vélo auprès des nouvelles générations

- Depuis **une vingtaine d'années**, des collectivités militent pour le développement de l'apprentissage du vélo dans le cadre scolaire et périscolaire.
 - Des exemples de **vélos-écoles municipales** et **des séjours à vélos** : *Lorient, Mouans-Sartoux, La Métropole de Strasbourg*
- Depuis 2010, les élu.es du Club soutiennent **la mise en place d'un système d'apprentissage du vélo à l'école...** enfin reconnu avec le SRAV.
- **Le développement des aménagements**, à l'extérieur et au sein de l'établissement.



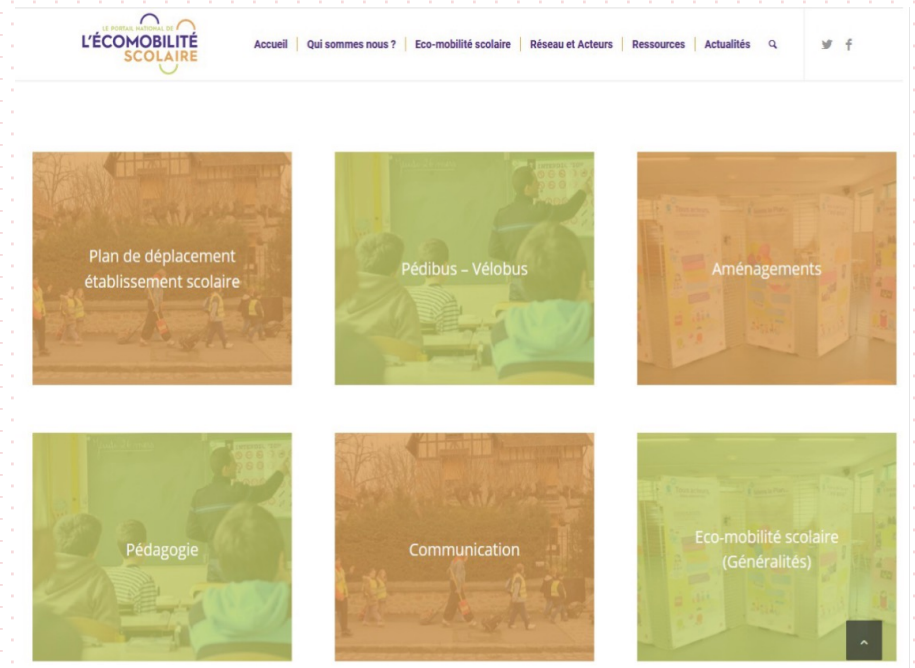


Qu'est-ce que Mobiscol ?


- Une dynamique nationale pour favoriser l'écomobilité scolaire.
- Créée en 2017 par Vivacités Ile-de-France et le Club des Villes et Territoires Cyclables et Marchables.
- Une centaine d'acteurs qui agissent : collectivités et associations.
- **Objectif** : accroître la visibilité des démarches d'écomobilité scolaire et favoriser leur mise en œuvre.

Comment ?

- **Le recueil et partage des ressources** (outils méthodologiques et pédagogiques) et expériences, à travers son portail de veille :
<https://mobiscol.org/ressources/>
- **Un programme d'actions** : atelier territorial, formation, webinaire, accompagnement, etc..
 - *Prochaine rencontre territoriale à Lyon les 19 et 20 octobre prochain*
- **Une cartographie nationale**



Tous les acteurs et les actions

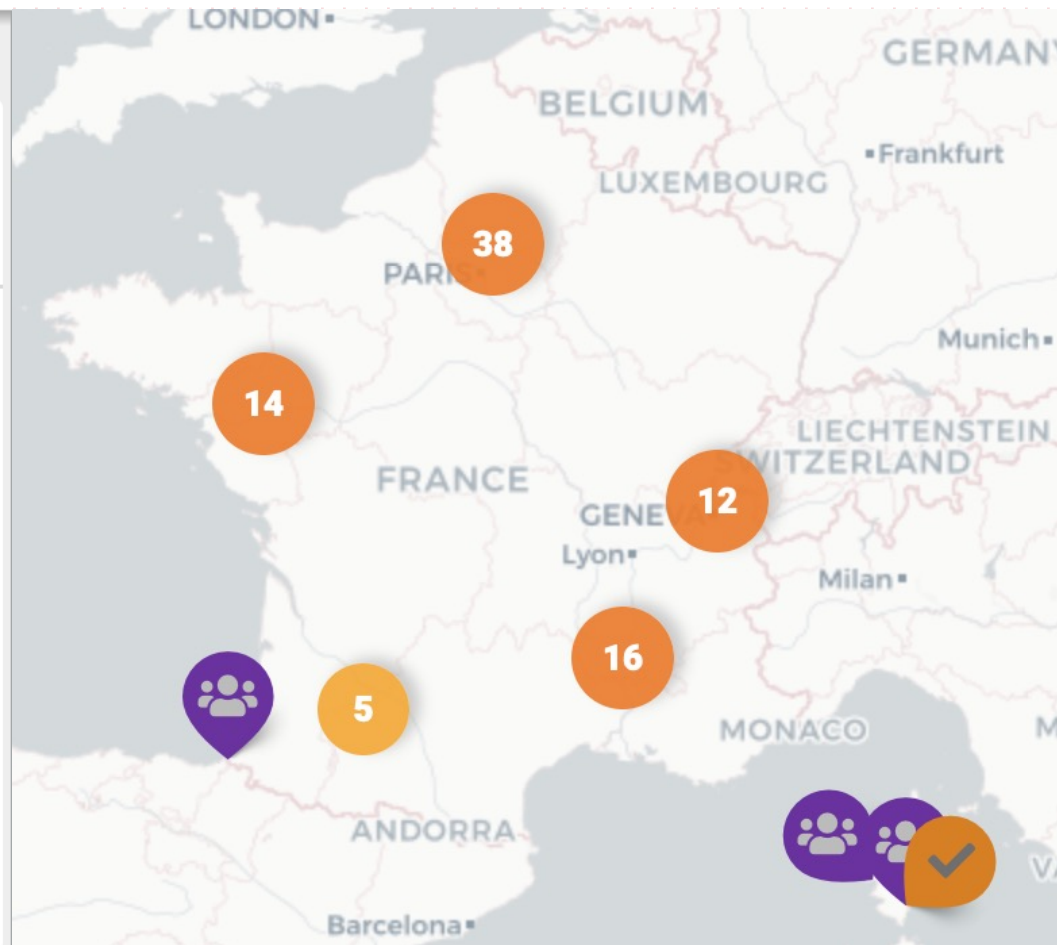
 Acteurs 63

 Actions 32

AFFICHER UNIQUEMENT

 En cours de validation

 Vos favoris



La carte nationale de l'écomobilité scolaire

<https://ecomobilite-scolaire.gogocarto.fr>

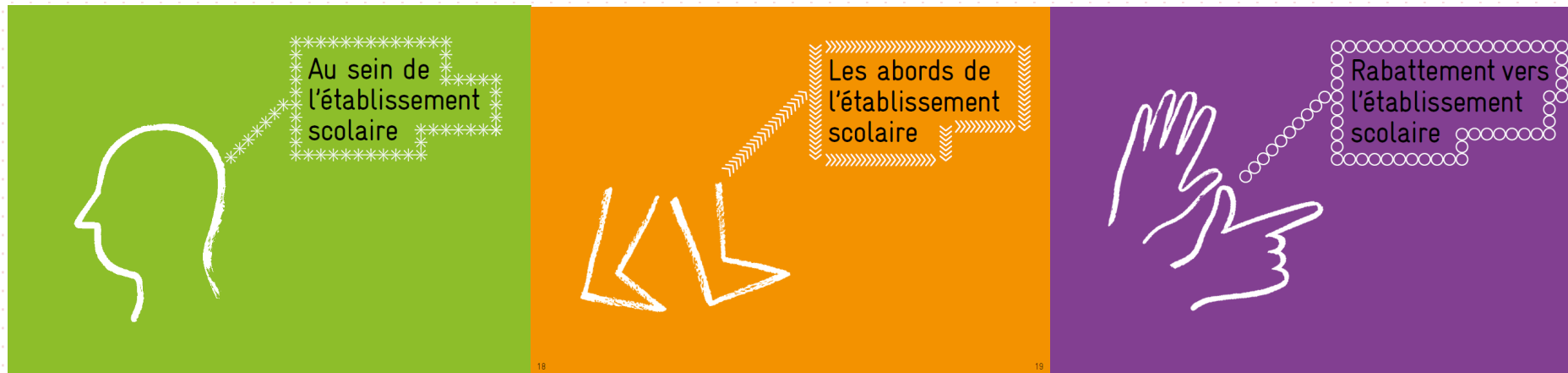
Le catalogue des Aménagements possibles dans le cadre d'un Plan de déplacements établissement scolaire

- Catalogue produit dans le cadre de Mobiscol
- Groupe de travail : experts techniques de l'aménagement, collectivités et associations
- Plan de Déplacement Etablissement Scolaire (PDES) : un plan stratégique pour développer l'écomobilité scolaire à partir d'un diagnostic territorial.
- Objectifs du catalogue :
 - répondre aux besoins d'aménagement dans le cadre d'un PDES
 - croiser les compétences des acteurs de l'éducation et de l'aménagement, ce qui crée une approche globale du sujet



Le catalogue des Aménagements possibles dans le cadre d'un Plan de déplacements établissement scolaire (suite)

- 17 fiches classées en 3 catégories



Extraits catalogue

Jalonnement d'itinéraire

DIFFICULTÉ: ●●●
CÔÛT: ●●●



Signalisation de la direction d'une école © PFEU

Objectifs

- Faciliter l'acheminement jusqu'à l'établissement scolaire et le rendre visible
- Encourager l'autonomie des jeunes pour leur trajet domicile-établissement scolaire
- Sécuriser les parcours des usagers en les réunissant sur un même itinéraire, ce qui permet de les rendre plus visibles
- Valoriser la marche et les déplacements à vélo auprès des enfants et des jeunes



Jalonnement entre une école et sa cantine, à L. Et © CSEM-ADAV

Description

Il s'agit de la signalétique indiquant un itinéraire pour les piétons et/ou les cyclistes vers l'établissement scolaire. Le jalonnement est également utilisé pour déterminer les arrêts des pédibus ou vélobus. Un pédibus est un dispositif dans lequel les élèves attendent un accompagnateur à des emplacements identifiés par de la signalétique, puis se rendent ensemble à

pied d'autres arrêts (à vélo pour le vélobus), et ce jusqu'à l'établissement scolaire.

Le jalonnement peut être vertical (panneaux, mobiliers urbains) et/ou horizontal (marquages au sol), mais doit impérativement respecter certains éléments (cf points de vigilance). Dans le contexte scolaire, il a la particularité d'être ludique et créatif. Ces caractéristiques sont détaillées dans la fiche 7. Ce type de jalonnement est à visée d'un public jeune, pour faciliter sa compréhension les distances d'itinéraires peuvent être remplacées par leur durée.



Jalonnement d'itinéraire au sol et mobilier ludique © PFEU

Quel contexte ?

- Tous types d'établissements
- Milieux urbains, périurbains et ruraux
- Les parcours piétons et/ou cyclistes sont différents des itinéraires motorisés, il y a donc un besoin de signalétique pour les indiquer
- Les itinéraires les plus sécuritaires ou rapides vers l'établissement scolaire ne sont pas ceux qui sont empruntés



Jalonnement d'itinéraire au sol en direction d'une école à Nantes © Vivacité IDF

Comment ? Quels aménagements recommandés ?

Le jalonnement d'itinéraire indique plusieurs informations, les trois principales sont la destination, la direction de l'itinéraire et le type d'usager qu'il concerne. Il peut également mentionner la distance jusqu'au point d'arrivée et le nom ou numéro de l'itinéraire. Le jalonnement peut être horizontal, c'est-à-dire au sol ou bien vertical, comme des panneaux. Concernant le jalonnement vertical, il peut s'agir de panneaux réglementés par le code de la route ou bien de panneaux plus originaux, fabriqués par les élèves par exemple, colorés et accompagnés de dessins. Cette signalétique locale ne doit pas être gênante pour la déambulation sur les trottoirs et pas trop nombreuses, au risque de perdre en lisibilité.



Signalisation de la direction d'une école © PFEU

Le jalonnement horizontal est une autre façon d'indiquer un itinéraire avec une emprise visuelle moindre que celle d'un panneau. Il peut être de forme multiple, coloré ou blanc, mais ne doit pas créer de la confusion avec les marquages déjà présents.

Quel accompagnement des publics pour cette action ?

Pour que les itinéraires soient effectivement empruntés, il semble important de faire de la consultation avec les parents d'élèves, les élèves et les personnes travaillant dans l'établissement scolaire. En effet, tous ces acteurs se rendent quotidiennement à l'établissement, ce sont donc à eux de faire connaître quels itinéraires ils pratiquent, ou pratiqueraient, à pied ou à vélo jusqu'à l'établissement scolaire. De plus, ils peuvent fournir des indications importantes qui peuvent influencer le choix de l'itinéraire à baliser, car ils connaissent les intersections, chemins et passages parfois dangereux.

Lorsque le jalonnement indique un itinéraire praticable par un vélobus ou un pédibus, il faut organiser ces dispositifs en faisant appel à des accompagnateurs, définir des horaires et proposer le matériel utilisé par les accompagnateurs pour sécuriser les cheminements. Ce travail peut être effectué et valorisé dans un projet pédagogique d'accessibilité scolaire comme celui du Collège Lucie Aubrac à Champigny-sur-Marne (94).



Jalonnement au sol du métro pédon à Ville d'Orvaux

Points de vigilance

- Dessiner des itinéraires qui sont effectivement pratiqués par de nombreux élèves, y compris des usagers.
- Veiller à l'harmonie entre les différents itinéraires jalonnés.
- Le jalonnement vertical ne doit pas se faire au détriment de la sécurité, ni de l'accessibilité PMR.
- L'implantation de panneaux doit respecter les règles PMR (hauteur mini 2,20m), et être en dehors des cheminements piétons.
- Le mobilier ne doit pas masquer les piétons aux abords des passages piétons.



Jalonnement au sol d'un itinéraire sécurisé jusqu'à l'école la Pommeraye à Chambéry © Agence Accessibilité Savoie Mont-Blanc

Retour d'expérience et efficacité

Du jalonnement horizontal guide les étudiants vers leur université à Saint-Omer (52). Un pictogramme de chapeau de remise de diplôme et des chevrons indiquent la direction de l'université sur un parcours cyclable de 2,4 km.

POUR ALLER PLUS LOIN

Dana Dauysbekova, étudiante à l'école de design de Nantes Atlantique, a proposé une signalétique sur le trajet entre le domicile des enfants et l'école, Kicidville. Cette signalétique s'adresse aux enfants réajustant pour la première fois ce trajet en autonomie. Elle est composée de panneaux lumineux aux passages piétons, marquage au sol, ou encore frises texturées sur des murs qui longent des trottoirs, que les enfants peuvent suivre avec leurs mains. Ces dispositifs sont adaptés à la taille et aux capacités physiologiques de l'enfant et permettent ainsi de l'accompagner dans ses trajets du quotidien. Pour plus d'information, vous pouvez contacter Dana Dauysbekova par mail.



Jalonnement d'itinéraire vers une école et mur texturé aux abords d'une école © Dana Dauysbekova



Jalonnement d'itinéraire vers une école et mur texturé aux abords d'une école © Dana Dauysbekova

Ressources méthodologiques et techniques

- Carnet de route étape par étape : pédibus, Brest métropole océane - Direction des déplacements et Mairie de Brest - Direction de l'enfance scolarisée, 2006
- Piéton, usager des lieux publics, un jalonnement pour tous, Cerema, 2014
- Charte d'utilisation de la signalétique piétonne au sol dédiée au pédibus, Métropole Européenne de Lille

Extraits catalogue

Le tracé d'initiation routière dans la cour de l'école

DIFFICULTÉ: ●●● COÛT: ●●●



Cour de l'école des Bleuets à Massy © Virginie Rabillard

Objectifs

- * Permettre aux enfants de découvrir le monde de la route avec ses contraintes et ses dangers.
- * Favoriser l'apprentissage de la marche, du vélo et du code de la rue, dès le plus jeune âge.
- * Améliorer la motricité des enfants, et travailler les compétences d'Education Physique et Sportive.
- * Contribuer à la préservation de l'A.P.E.R (attestation première éducation à la route).
- * Aider à la mise en œuvre des blocs 1 et 2 du Savoir Rouler à Vélo.

Description

Cette action consiste à mettre en place un parcours de circulation permanent dans la cour de l'établissement scolaire pour réaliser des actions de sécurité routière, d'apprentissage du vélo et de comportements citoyens dans la rue.



Circuit d'initiation routière © CREMA-DIV

Quel contexte?

Ecoles maternelles et primaires

Comment? Quels aménagements recommandés?

Le parcours est à concevoir en fonction de l'espace disponible, avec des doubles voies entre 1m2 à et 1m50 et des obstacles (arbre, mur, etc) à plus de 1m50 du tracé. La conception du tracé doit prendre en compte trois axes importants:

- * La maîtrise de la trajectoire: circuit à double sens, avec des intersections, ronds-points et virages, et éventuellement des sens uniques.
- * La cohabitation avec les piétons: Intégrer des passages piétons.
- * Le respect de la signalisation: Intégrer des panneaux stop, cédez-le-passage et sens-interdit.
- * Pour se démarquer des pistes de sécurité routière classiques, il est nécessaire d'intégrer des marquages, du mobilier et de la signalétique pour intégrer la pratique de la marche et du vélo.



Cour de l'école des Bleuets à Massy © Virginie Rabillard

Il est aussi possible d'utiliser une piste mobile. Elle peut être déployée de manière ponctuelle pour des événements comme les séances du Savoir rouler à vélo. Pour les établissements ne pouvant aménager de piste dans leur cour, certaines villes mettent en place des pistes d'apprentissage accessibles aux écoles, comme c'est le cas à Arras et Epinay-sur-Orge. Dans la deuxième commune, la piste de 800 m est utilisée comme support pour l'apprentissage du vélo et comme outil de prévention routière et d'insertion sociale.



Circuit pédagogique pour l'apprentissage du vélo © Ville d'Epinay-sur-Orge

Quel accompagnement des publics pour cette action?

Le tracé d'initiation peut être intégré dans les cours d'EPS, qui intègrent la notion d'adaptation à son environnement, que l'on retrouve dans les programmes scolaires de l'école élémentaire les activités sportives.

Il peut également contribuer à la préparation de l'APER, attestation de première éducation à la route, laquelle valide de façon progressive l'acquisition de règles et comportements liés à l'usage de la rue et de la route et à la connaissance de leur justification. Elle est délivrée, au plus tard, aux élèves du cycle 3, de préférence en classe de CM2.

Le circuit peut aussi être un atout pour mettre en place les blocs 1 et 2 du programme Savoir rouler à vélo. Le bloc 1 consiste à acquiescer un bon équilibre et d'apprendre à conduire et piloter son vélo correctement; le bloc 2 consiste à transmettre les compétences liées à la sécurité routière en milieu fermé.

Points de vigilance

- * Il faut que l'établissement dispose d'une surface de cours d'école suffisante et en bon état pour pouvoir tracer le circuit au sol.
- * Au moment de déterminer le tracé, il faut laisser suffisamment de largeur aux voies, tout en gardant de l'espace avec les éventuels obstacles de la cour (arbres, etc). Il faut également limiter l'emprise totale du tracé pour laisser de la place aux autres activités et usages de la cour.
- * Veiller à la cohabitation des usages de la cour (notamment si la commune est engagée dans des programmes de réaménagement de cours d'école ou projet "cours oasis").
- * Travailler en concertation avec l'équipe pédagogique de l'établissement scolaire, sur le plan pédagogique du tracé.



Cour de l'école des Bleuets à Massy © Virginie Rabillard

Retour d'expérience et efficacité

Les élèves de l'école Jean Zay, à Orléans (45), ont pu profiter de parcours cyclables dessinés dans leur cour d'école pendant deux semaines. Grâce à ce projet, les élèves ont bénéficié d'un apprentissage du code de la route, des panneaux de signalisation étaient implantés dans la cour et les jeunes devaient suivre un itinéraire précis.

À Massy (91), la cour de l'école des Bleuets est aménagée avec un parcours d'initiation routière peint au sol. Il permet aux enfants d'appréhender la mobilité à pied, à vélo et en draineuse en suivant des règles du code de la route ainsi que sa signalétique. En effet, 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. Une réelle culture vélo entoure les élèves, le sujet est abordé par le biais des lectures, des chants que les arts picturaux étudiés.

URBANISME TACTIQUE

Des expérimentations de ce type d'aménagement peuvent être réalisées. Une fois que le plan est abouti, le tracé peut être réalisé à la craie sur le sol, ce qui permet de visualiser la faisabilité du projet et de le tester par les élèves et les enseignants, professionnellement, pendant plusieurs semaines, afin de réaliser d'éventuelles modifications, de valider l'intérêt par tous, et de pérenniser le parcours.



Cour de l'école des Bleuets à Massy © Virginie Rabillard

Ressources méthodologiques et techniques

- * "Aménager les cours de récréation", Philippe Raut, CPC EPS CONFOLENS, Blaise Viarion, CPC EPS ANG SUD, 2012
- * Page sur le sport à l'école élémentaire du Ministère de l'Education nationale
- * Le socle commun du Savoir rouler à vélo

Le SRAV

- Mis en place dans le cadre du **Plan vélo** (14 septembre 2018)
- Objectif : **généraliser l'apprentissage de la pratique du vélo pour les enfants** avant leur entrée au collège
 - **200 000 enfants** doivent valider les trois blocs d'ici fin 2022 en suivant une formation de 10 heures minimum
- A terme, **une classe d'âge entière** devra se former au vélo chaque année (800 000 enfants)



Un programme CEE



Un programme éligible aux certificats d'économie d'énergie (CEE)

- Au service de la mobilité active, de l'évolution des pratiques de mobilité
- Finance des actions définies, quantifiables, qui permettent de réaliser des économies d'énergie
- Des actions permettant de réaliser des actions supplémentaires, additionnelles
- Des contraintes administratives et financières à respecter (notamment plateforme, reporting)

Un programme porté par la FUB et SOFUB

- Sous le contrôle de la Direction Générale de l'Énergie et du Climat (MTE) avec qui on a signé une convention
- Financé par des obligés (Enercoop, Ekwateur, SIPLEC, Total Énergie, Vitogaz) dans le cadre de leur obligation CEE

Génération Vélo : un outil supplémentaire pour déployer le SRAV

- Vient en complément des outils existant
- Ne couvre pas toutes les façons de déployer le SRAV
- N'a pas vocation à être la seule source de financement du SRAV

L'avenir sourit à ceux qui roulent tôt !

Les 3 actions du programme Génération Vélo



Animation régionale

Mobiliser les collectivités

Mobiliser les acteurs du SRAV

Accompagner les collectivités dans la définition de leur projet

Déployer les actions du programme

Formation d'intervenants

Former des intervenants SRAV au sein des collectivités

Permettre aux intervenants SRAV des partenaires de se spécialiser sur le SRAV, notamment sur le bloc 3

Co-financement d'interventions

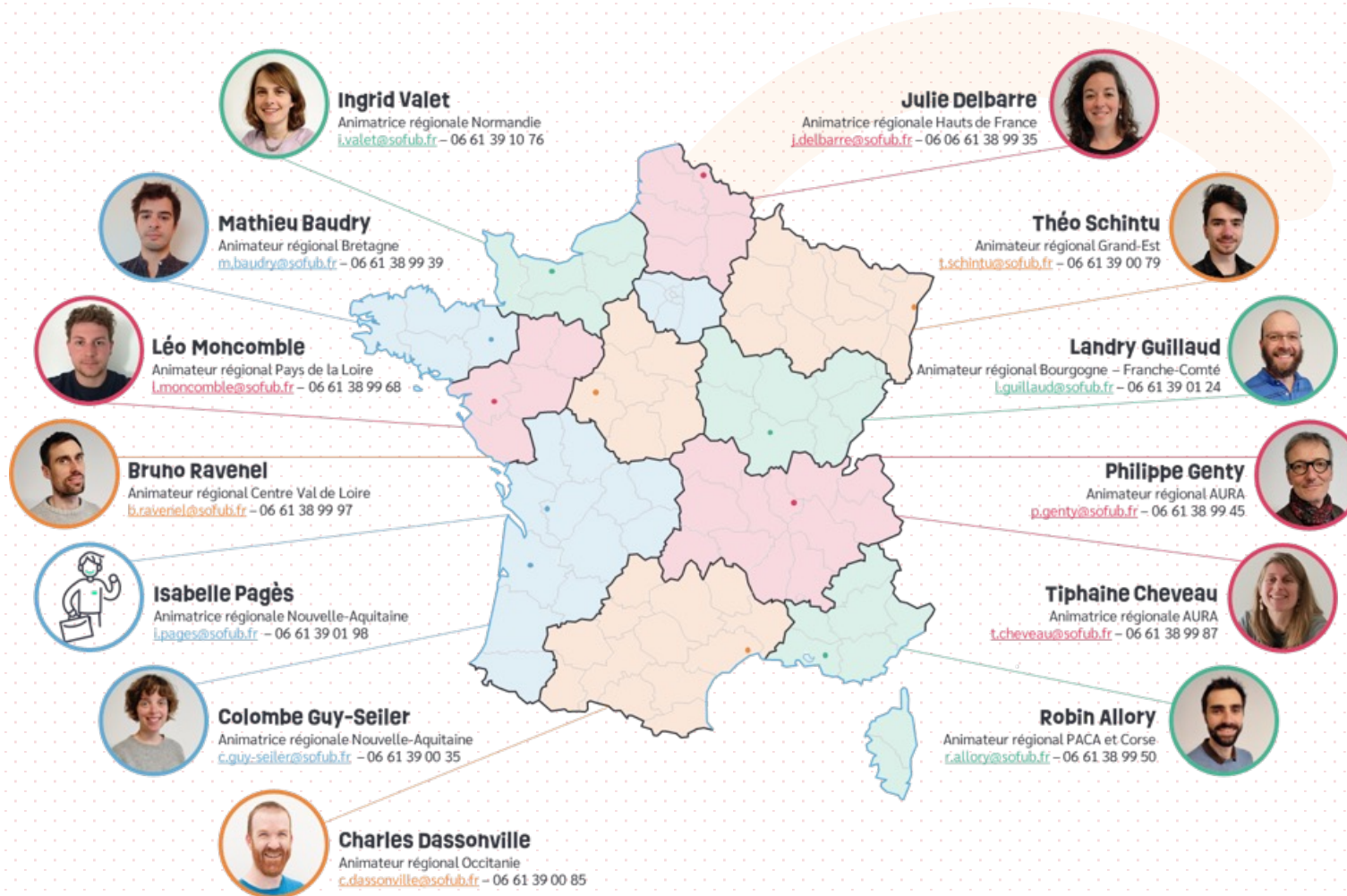
Inciter les collectivités à déployer des actions de SRAV ambitieuses

Inciter les collectivités à inscrire le SRAV dans leurs politiques publiques

Co-financer la réalisation de cycle SRAV par des partenaires externes référencés

L'avenir sourit à ceux qui roulent tôt !

Vos animatrices et animateurs Génération Vélo



Judicaël Gaspar
Responsable Animation régionale
j.gaspar@sofub.fr - 06 50 64 24 58



Future recrue
Animateur.rice régional.e IdF
Académie de Versailles



Future recrue
Animateur.rice régional.e IdF
Académie de Créteil



Future recrue
Animateur.rice régional.e IdF
et DROM



L'avenir sourit à ceux qui roulent tôt !

La formation d'intervenants SRAV



Contenu et durée de la formation

Deux parcours :

- **Parcours complet - Blocs 1 à 3** (28h dont 3h en FOAD, ~ **4 jours**)
- **Parcours spécialisation - Bloc 3** (19h dont 3h en FOAD, ~ **2 jours**)

Prise en charge par le programme

- **Pris en charge à 100%** par le programme
- **180 sessions de 10 stagiaires**, 60 sessions par an pour former 1800 intervenants SRAV

Public concerné

Personnes ayant **vocation à dispenser le SRAV jusqu'au bloc 3**

- Issus des réseaux des partenaires du SRAV
- Issus des collectivités, établissements scolaires, ACM...

Modalités de déploiement

Portée par **une 15aine d'OF répartis sur le territoire** :

Des CREPS

- Plusieurs OF des partenaires SRAV : OF du CQP EMV, OF des autres partenaires

Dispensée par :

- Un **binôme de formateurs EMV / diplôme sportif**
- Liste de formateurs à obtenir des partenaires SRAV impliqués sur la formation

Le cofinancement d'interventions



- Cycles SRAV qui doivent **aller jusqu'au bloc 3**, possibilité d'avoir **des intervenants différents sur les 3 blocs**
- Réalisées par **un intervenant externe référencé** sur la plateforme Génération Vélo
- Réalisées dans le cadre **d'une prestation facturée à la collectivité**
- **Remboursement de 50% du coût de l'intervention à la collectivité, sur présentation de justificatifs**
- Un **montant maximum de 1700 euros**, soit **850 euros de co-financement maximum**

Cycle SRAV (blocs 1 à 3)
Bloc 1 – Savoir pédaler
Bloc 2 – Savoir circuler
Bloc 3 – Savoir rouler
Préparation des accompagnateurs

Voir :

- Fiche action « Cycle SRAV »
- Fiche action « Préparation des accompagnateurs »
- Fiche « Modèle de devis »
- Fiche « Modèle de facture »

Merci de votre attention

Si vous avez des questions :

- Thibault Hardy : thardy@villes-cyclables.org
- Marianne Duffet : marianne@vivacites-idf.org
- Claire Toubal : c.toubal@fub.fr