

L'écomobilité scolaire

Note de cadrage préparatoire à la rencontre plénière

31 mars 2023

Définition

L'écomobilité scolaire vise à favoriser les mode de déplacements alternatifs à la voiture individuelle pour les déplacements reliant le domicile aux établissements d'enseignements.

Les alternatives

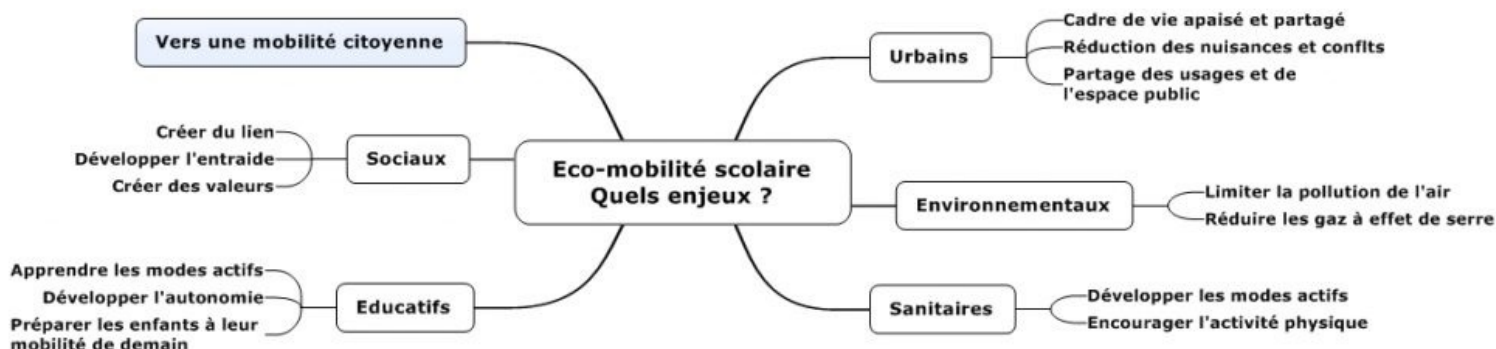
Modes actifs & Modes partagés

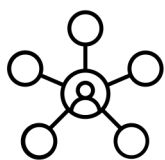


Chiffres clés

- **74 % des parents sont prêts à participer aux concertations** pour améliorer les déplacements domicile – établissement scolaire
- **Plus d'1 parent sur 2 indique que son enfant se rend à son établissement scolaire en moins de 15 minutes** (58%), une situation qui est plus fréquente quand l'enfant est scolarisé à l'école maternelle (79%) ou élémentaire (74%).
- **7 parents sur 10 indiquent 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 inquiet »)
- **30 % des enfants** viennent à l'établissement scolaire à **vélo et à pied** (Source : sondage IFOP Eco CO2, les parents et les transports domicile – établissement scolaire, septembre 2021)

Les enjeux liés à l'écomobilité scolaire: un sujet foisonnant





Un sujet complexe à appréhender par les communes

- L'écomobilité scolaire est à l'interface de plusieurs compétences et services de la commune
- Selon la commune, elle peut être confiée à plusieurs services potentiels (ex : voirie, mobilité, éducation, etc.)
- Elle nécessite de s'articuler et d'agir en cohérence avec les autres politiques publiques de la collectivité locale
- Elle nécessite donc du temps de coordination et de suivi pour un impact fort

Mais l'écomobilité scolaire, c'est aussi des opportunités

L'écomobilité scolaire apporte de **nombreux bénéfices pour les élèves** :

- Elle renforce l'**autonomie des enfants**
- Quand elle est active, l'écomobilité scolaire **lutte contre la sédentarité et l'obésité**
- La pratique de la marche ou du vélo **renforce les capacités d'apprentissage**
- Le public scolaire est un **levier pour faire évoluer les modes de déplacement des familles**
- L'écomobilité scolaire renforce le **sentiment de sécurité** des familles par la protection des abords des écoles

L'écomobilité scolaire apporte de **nombreux bénéfices pour tous les usagers** :

- Elle renforce le **sentiment d'une ville apaisée** par une circulation motorisée réduite
- Elle améliore la santé des usagers par une **qualité de l'air améliorée**



Pro vélo

L'écomobilité et la transition écologique, réflexion sur le facteur humain

La « **redirection écologique** » est une école de pensée émergente qui met en évidence le paradoxe de notre situation : nous dépendons, pour notre subsistance quotidienne, d'entités (infrastructures, organisations, filières économiques, technologies, etc.) qui, sur le moyen terme, dégradent l'habitabilité de la terre.

Très concrètement, cette vision des choses place les collectivités territoriales face à un certain nombre de questions : **Quelles activités veut-on absolument conserver ? À quoi, au contraire, renoncer ?** Comment accompagner les collectifs qui dépendent des activités insoutenables dont on décide de se détacher ? **Comment, dans ce contexte, pourrions-nous décarboner le 1^{er} déplacement quotidien souvent fort contraint (ne serait-ce qu'en temps...) que représente le trajet des enfants du domicile à l'école, tout en préservant nos idéaux d'équité et de justice sociale ?** Il convient de se concentrer sur les déterminants des horaires de déplacement à l'échelle des individus. Les freins à la pratique d'horaires décalés sont nombreux : contraintes de synchronisation avec un conjoint ou des collègues (réunions, cafés...), accompagnement d'enfants à leur établissement scolaire mais aussi pression sociale du regard des autres et des normes implicites en entreprise... Ces freins doivent être convenablement identifiés (enquêtes, analyse...), de même que les marges de manœuvre. Des solutions concrètes peuvent être proposées en lien avec les chaînes de déplacement dans le cadre de l'écomobilité scolaire (déplacement partagés en modes actifs, comme pédibus formels et informels, etc.)



La direction prospective de la Métropole de Lyon a lancé une expérimentation pour identifier quels freins et leviers existent quant au changement de pratiques de mobilité.

Cette question touche intimement à notre mode de vie. Pourrait-on se passer de la voiture pour aller travailler, faire nos courses, partir en vacances en famille...? Le changement de pratiques de mobilité appelle un accompagnement des usages qui reste à inventer.

Pendant 3 mois, 20 foyers-pilotes ont bénéficié d'un accompagnement très personnalisé pour tester au quotidien d'autres modes de déplacement que leur voiture personnelle. [Dans cette étude](#), vous trouverez une synthèse des principaux enseignements tirés de cette expérimentation.

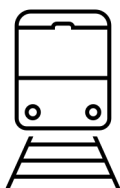
Quelques freins au changement de pratiques de mobilité identifiés durant l'expérimentation :

- Un coût d'entrée lourd pour découvrir et accéder à certains services de mobilité
- Le souvenir d'expériences négatives avec certains modes
- L'absence d'alternatives « compétitives » à la voiture sur son trajet
- Changer ses habitudes de déplacement revient à modifier son mode de vie et son organisation familiale

1 – Focus sur l'aménagement des établissements, de leurs abords, et l'animation des espaces de vie

Un des principaux freins aux modes actifs et autonomes, c'est la **dangerosité du parcours**. Des solutions en termes **d'aménagement de voirie, de jalonnements**, peuvent être de réels leviers pour encourager des déplacements à pied et à vélo.

Faciliter les déplacements à pied, en transports en commun et en covoiturage



En accompagnant les démarches d'écomobilité scolaire, les collectivités favorisent l'émergence de **solutions alternatives permettant aux habitants d'utiliser plus facilement les transports collectifs, les modes actifs ou le covoiturage vers leur travail**. Dans le cadre des opérations d'écomobilité scolaire, il est judicieux d'accompagner les démarches par des mesures incitatives et en étudiant certains **aménagements, stationnements et services** aux abords et au sein des sites concernés. Des projets de différentes envergures, appropriables par différents types de communes peuvent être envisagés.

Aménager (ou agrandir) des parcs à vélo dans les établissements



Mouans Sartoux

→ Parking vélo abrité d'une école à Mouans-Sartoux. Un abri permet de faciliter la pratique par tout temps. La combinaison arceaux & abri reste le meilleur rapport qualité/prix.

Le programme **Alvéole +**, porté par FUB Services et la FUB, et financé par les CEE, permet aux établissements scolaires de bénéficier de cofinancements pour la mise en place d'abris vélos, de conseil, et de formation à la mobilité vélo (pour les collèges et lycées).
Plus d'info [ici](#)

alvéole

Mettre en place des aménagements et itinéraires sécurisants pour les piétons



Valentin Lungerstrass

Ville de Lyon

→ Des abords d'écoles sécurisants à Lyon, grâce à des trottoirs élargis et des tronçons de rue interdits aux véhicules motorisés, de façon permanente ou à l'aide de dispositifs rétractables ou amovibles

Créer des jalonnements



Ville de Lyon

Valentin Lungerstrass

→ Les passages piétons bien placés permettent de faciliter l'accès aux écoles pour les piétons. La mise en place de potelets (photo de gauche) permet d'éviter le stationnement illicite de voiture et ainsi favoriser une bonne circulation des piétons. Devant ces deux écoles, des panneaux indiquant l'entrée dans une aire piétonne ont également été installés.

Tout en végétalisant les abords



Ville de Lyon

Ville de Lyon

→ Cette végétalisation a de nombreux intérêts, notamment dans la lutte contre les îlots de chaleur. Elle rend également le trajet à pied plus agréable.

Animer les espaces de vie aux abords des écoles pour changer les perceptions visuelles et enrichir le cadre de vie

Superposition Lyon



Superposition Lyon

→ Ce changement de perception visuelle permet notamment d'annoncer l'arrivée dans une zone empruntée par des enfants.

Se réappropriier l'espace public en impliquant les groupes scolaires



Ville de Lyon



Ville de Lyon

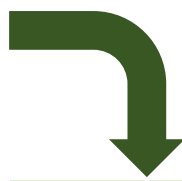


Superposition Lyon

2 – Focus sur l'amélioration de la santé par l'écomobilité scolaire

La santé publique

Les enfants ont besoin de bouger au moins une heure par jour (OMS) et l'habitude d'un transport en voiture sur des distances parfois très faibles augmente leur inactivité physique, au lieu d'offrir, au rythme de la marche, un moment privilégié d'échange entre parents et enfants que l'on peut juger profitable au développement de ces derniers. De nombreuses études démontrent que les enfants qui vont à l'école à pied ou à vélo sont en meilleure santé et ont de meilleures capacités d'apprentissage que ceux qui se font accompagner en voiture par leurs parents. Des études insistent sur l'importance de la mobilité comme mode d'apprentissage de l'autonomie, constitutive de l'identité des enfants, et sur la marche comme mode privilégié d'accès à la culture et à la vie urbaine. De plus, les habitudes de mobilité acquises dès le plus jeune âge ont une conséquence sur la façon de se déplacer à l'âge adulte.



Selon l'ANSES, « les effets favorables de l'activité physique en matière de **prévention de pathologies chroniques (maladies cardiovasculaires, diabète de type 2, cancers, etc.)** sont aujourd'hui démontrés par de nombreuses études.

Les bénéfices à court, moyen et long termes résultent d'adaptations systémiques, hormonales, métaboliques, dont les effets préventifs concernent l'ensemble des composantes de la santé (physique, mentale, vie sociale) ».

Or, toujours selon l'ANSES, « **seulement un tiers des adolescents de 11 à 17 ans pratique au moins 60 minutes par jour d'activité physique**, et 63% des adultes de 18 à 79 ans pratiquent au moins 150 minutes par semaine d'activité physique ».



« **En France, sur les 30 dernières années, la proportion de déplacements effectués à pied par les enfants et adolescents de plus de 6 ans pour se rendre dans leurs établissements scolaires a diminué de 20 points, passant de 52,1% à 32,3%. La proportion de déplacements à vélo pour le même motif a diminué de plus de la moitié, passant de 7,5% à 3,3%.»**

Rapport 2018 de l'ONAPS sur l'Activité Physique et Sédentarité des enfants et adolescents

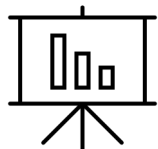
Néanmoins, les grandes enquêtes générales sur la mobilité ne sont pas suffisamment précises sur la mobilité des élèves scolarisés (bien qu'ils représentent 12 millions d'élèves en France) pour en tirer des éléments détaillés.

Focus sur l'amélioration de la santé scolaire par l'écomobilité scolaire

Un sondage publié par l'Unicef a été réalisé en août 2020, sur un échantillon de 536 parents d'enfants en crèche, école ou collège et résidant dans une agglomération d'au moins 100 000 habitants.

Ce sondage montre que le moyen de transport le plus utilisé pour emmener les enfants vers leur établissement scolaire est la voiture : c'est le moyen principal pour 47% d'entre eux. La marche à pied arrive en 2^e position avec 38%, puis loin derrière les transports collectifs (5%), le vélo et la trottinette (4% chacun).

Il montre aussi des différences selon le niveau de scolarité des élèves : la voiture est utilisée pour 40% des élèves de maternelle, 47% en école primaire et 51% au collège. La marche à pied suit un mouvement inverse : elle est majoritaire pour les élèves de maternelle avec 44%, puis diminue à 37% pour l'école primaire et à 33% au collège. Les résultats ne concernent que les enfants qui se font accompagner par un parent pour se rendre dans leur établissement scolaire. En avançant en âge, les élèves deviennent plus autonomes et ne sont alors plus forcément accompagnés et sortent du radar de cette enquête.



	Ensemble	A moins de 500 mètres	Entre 500 mètres et 1 km	Entre 1 et 2 kms	Entre 2 et 5 kms	Entre 5 et 10 kms	Entre 10 et 20 kms
<i>nombre de répondants</i>	472	78	136	108	111	34	6*
Moyen de transport motorisé	53%	16%	38%	60%	80%	81%	-
Moyen de transport non motorisé	46%	83%	62%	38%	19%	19%	-
La voiture	47%	13%	34%	50%	75%	73%	-
A pied / Pédibus	38%	76%	54%	29%	10%	10%	-
Les transports en commun (bus, métro, tramway...)	5%	2%	4%	9%	4%	8%	-
Le vélo	4%	1%	3%	8%	4%	3%	-
La trottinette	4%	4%	5%	-	5%	3%	-
Les rollers, patins à roulette	1%	2%	-	1%	1%	2%	-
Un autre moyen de transport	1%	1%	-	2%	1%	-	-

Moyen de locomotion le plus utilisé par les accompagnateurs. Source : Harris Interactive pour Unicef, sondage complet [ici](#)

→ D'après ce même sondage, **84% des parents** utilisant leur voiture pour les trajets domicile - école aimeraient moins l'utiliser à l'avenir.

3 – Des leviers d'action pour les territoires

Cette partie vise à donner un aperçu de différentes démarches qui peuvent faciliter la mise en place par les communes d'initiatives en faveur de l'écomobilité scolaire. **De nombreuses associations du territoire peuvent accompagner les communes sur ces sujets.**

Les démarches d'écomobilité scolaire s'appuient généralement sur un même outil : le **Plan de déplacements d'établissement scolaire** ou le **Plan de Mobilité Scolaire** qui permet à partir d'un diagnostic local de proposer et de mettre en œuvre des actions favorables au développement de la marche, du vélo, des transports en commun ou du co-voiturage.

CEE « Moby » (EcoCO2) : finance la mise en place d'un Plan de Déplacement Etablissement Scolaire.

CEE AVELO 2 (ADEME) : cofinance l'élaboration de schémas directeurs cyclables ; accompagne la mise en place de services ; soutient l'animation et la communication.

La dynamique Mobiscol

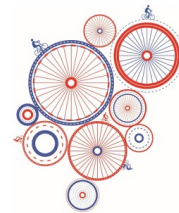
- Un site Internet mobiscol.org mettant à disposition des ressources et fiches de retour d'expériences
- Un outil de veille « Pearltrees »
<https://mobiscol.org/ressources/>
- Un programme d'actions atelier territorial, formation, webinaire, cartographie des acteurs, accompagnement, etc.

CREM – Centre ressource en écomobilité : Centre de ressources des Hauts de France, animé par les associations Droit au vélo et En Savoir Plus, avec le soutien de l'ADEME et du Conseil Régional des Hauts-de-France

Génération Vélo : Accompagnement et cofinancement sur la mise en place du Savoir Rouler à Vélo auprès des enfants

AAP « Fonds mobilités actives - Continuités cyclables »

« Savoir rouler à vélo » 10 % maximum de bonus de taux de subvention accordés si l'itinéraire améliore l'accessibilité à vélo d'un collège ou lycée.



Animatrice régionale

Tiphaine Cheveau

t.cheveau@sofub.fr 06 61 38 99 87

