



**Journée d'échange :**

# Ecomobilité scolaire

---

*Compte rendu de la journée d'échange*

*Mercredi 30 octobre 2013*

*MRES – Lille*

## Introduction :

Cette journée, organisée par le Graine Pays du Nord en partenariat avec le Centre ressource régional en écomobilité, avait pour objectif principal de mobiliser les acteurs associatifs œuvrant dans le domaine de l'éducation à l'environnement sur les questions d'écomobilité.

A l'origine de cette journée, l'ADAV (Association Droit au vélo) en tant qu'animateur du Centre ressource régional en écomobilité, a sollicité le Graine Pays du Nord dans le but de mobiliser son réseau sur ce sujet.

En effet, au vu du Plan Climat Régional, la mobilité est un sujet que les acteurs de l'EEDD doivent s'approprier. Sollicité par Droit au vélo (ADAV) dans le cadre de l'une des missions du Centre ressource régional en écomobilité qu'elle anime en partenariat avec l'ADEME et la Région : *accompagner la mise en œuvre de démarches d'écomobilité scolaire (vélobus, Plans de Déplacements d'Établissement Scolaire...)* dont l'objectif est un moindre recours à la voiture pour les déplacements domicile-école, le Graine a mené un travail d'identification des structures de son réseau susceptibles d'intervenir sur ce thème. Cette journée d'échanges entend contribuer à une meilleure connaissance des dispositifs en région et permettre l'amélioration des pratiques pédagogiques.

Afin d'enrichir le contenu de la journée, l'ADAV et le GRAINE ont fait appel à l'association Pro Velo en la personne de Florence BUSEYNE et la Maison de l'Environnement de Dunkerque représentée par Christophe BAUDE.

Le CRID, centre ressource de la MRES, était également présent afin de mettre en valeur une collection d'outils disponibles à l'emprunt.

Une large diffusion aux différents réseaux des organisateurs nous a donné l'occasion de toucher une multitude d'acteurs provenant de différents secteurs d'activité, tous concernés par cette thématique :

- des parents d'élèves ;
- des associatifs ;
- des collectivités ;
- des enseignants.

Cette diversité des participants a permis, outre d'engager le débat sur les difficultés de chacun à son niveau, de pointer également des problématiques d'ordre plus général comme les difficultés de maintenir des dyadiques sur la durée.

## Rappel des objectifs de la journée :

- ❖ Sensibiliser les acteurs du réseau aux questions de mobilité
- ❖ Fédérer un groupe d'acteurs intéressés en vue d'accompagner des porteurs de projets locaux.

## Rappel du programme de la journée :

- 9h : accueil
- 9h30 : immersion dans la journée
- 10h20 : écomobilité scolaire, enjeux, plans climat... par l'ADAV – échanges & discussion.
- 11h10 : test de petits jeux avec l'Association Pro Vélo
- 11h30 : retour d'expérience : une démarche globale d'accompagnement des écoles par la Maison de l'Environnement de Dunkerque – échanges & discussion.
- 12h : repas tiré du sac
- 13h30 : présentation du CRID et des outils disponibles sur le thème de l'écomobilité
- 14h : jeu coopératif
- 14h40 : petits outils et jeux à s'approprier
- 16h : conclusion de la journée

## Sites internet de nos structures :

- Association Pro Velo : <http://www.provelo.org/fr>
- Maison de l'Environnement de Dunkerque : <http://www.maison-environnement.org/>
- CRID : <http://mres-asso.org/spip.php?rubrique34>
- Centre ressource régional en écomobilité : <http://ecomobilite.org/>
- Graine Pays du Nord : <http://www.grainepaysdunord.fr/>

## Immersion dans la journée :

**Atelier d'immersion** : un ou deux participant(s) ou expert anime(nt) le groupe ou le sous-groupe pour se rencontrer avec les autres et prendre contact avec le thème par un vécu.

La journée a commencé par un tour à vélo dans les rues de Lille. Il était prévu de commencer la sortie au départ d'une station V'lille (Vélo en libre-service lillois) mais il n'a pas été possible de trouver simultanément 7 bicyclettes disponibles. Le groupe s'est donc rabattu sur des vélos pliants que Droit au vélo prévoit d'utiliser pour l'ouverture prochaine de sa vélo-école pour adultes.



L'itinéraire emprunté est celui des enfants et des parents du 1<sup>er</sup> vélobus lillois mis en place en 2007. L'occasion de rappeler que ce type d'initiative ne nécessite pas l'existence a priori **d'aménagements cyclables à proprement parler, mais de rechercher des rues évitant les grands axes**, plus chargés en circulation et souvent plus anxiogènes. La difficulté principale était la taille du cortège, près d'une vingtaine de personnes s'étendant donc

sur plus d'une quarantaine de mètres (compter au minimum 3 mètres par vélo comprenant un espace tampon entre chacun des cyclistes), la réglementation française, au contraire de la belge, ne permettant pas de rouler à deux de front.

Cette sortie a permis au groupe l'ouverture du débat par l'animation par Florence de Pro Velo d'un temps sur les impressions à chaud des participants, portant sur la sécurité, l'indisponibilité des vélos, les comportements parfois inadaptés des cyclistes comme la non démonstration du changement de direction...

Puis il a été demandé à chacun de se présenter suivant 3 items par l'intermédiaire de deux images parmi une trentaine mise à disposition :

- sa fonction
- son rapport au vélo (qu'il soit positif ou négatif)
- l'intérêt pour la thématique abordée lors de cette journée



Ces échanges ont permis de découvrir les projets en cours ou en réflexion et les éventuelles actions déjà menées.

### Retour des impressions à chaud :

Le vélo pliant, c'est pratique

Agréable

Peu d'autos

Il faisait beau

Effet de groupe

C'est revivifiant

Communication (manque

Tourisme/découverte

d'indications)

Nous pourrions classer les impressions des participants en trois grandes catégories que seraient, la logistique, le bien-être et enfin le comportement.

La question du matériel est importante pour le cycliste dans la mesure où **il favorise sa propre sécurité** (entretien du vélo, casque) **mais aussi sa visibilité** (gilet jaune, bandes réfléchissantes, lumières). Il s'agit également d'une question pratique comme le souligne la 1<sup>ère</sup> phrase du retour d'impressions. En ville par exemple, lorsqu'il est nécessaire d'emprunter plusieurs modes de déplacement (multimodalité), le choix du matériel ou l'utilisation d'un matériel en bon état n'est pas négligeable.

**Le vélo est aussi assimilé à une pratique favorisant un bien-être.** Il permet de redécouvrir son environnement autrement. Il y a une notion de plaisir qui s'y rattache. Entre les lignes, nous pourrions le traduire par le fait que le vélo est un mode de déplacement doux, qui respecte l'environnement, et un mode de déplacement qui autorise la lenteur. Le fait de prendre son temps sans pour autant en perdre.

**Les participants ont également insisté sur l'effet de groupe.** Rouler à vélo à vingt n'implique pas les mêmes choses que d'être seul. Il est nécessaire d'être attentif au comportement des autres cyclistes comme au sien. Il oblige à s'interroger sur sa façon de communiquer et de partager la route avec les autres (automobilistes, cyclistes ou piétons).

**Ce premier temps permet ainsi d'identifier trois aspects à bien prendre en compte lorsque l'on prépare une sortie à vélo ou que l'on accompagne un vélobus :**

- 1. Plaisir, Bien-être, Environnement**
- 2. Qualité du matériel**
- 3. Comportements/Communication**

### **Que faudrait-il améliorer ?**

Suite à notre sortie en vélo lors du temps d'immersion dans la journée, nous posons la question aux participants des éléments à améliorer afin de susciter leur esprit critique.

Prévoir l'espace partagé avec les voitures Non respect des distances de sécurité par rapport aux voitures stationnées	Expliquer le parcours et ses difficultés Le matériel, prévoir à l'avance Il y a différents types de vélo à tester Casque et gilets jaunes Rappel du code de la route
--	--

La question du groupe, du rapport aux autres ressort encore dans cet exercice. Il interroge en conséquence le rapport de l'individu aux autres et sa façon de communiquer (Est-ce que je suis prévisible ?) son comportement en tant que cycliste et le partage de la voie avec les automobilistes.

De même, l'aspect lié à la sécurité est primordial. La question du matériel est ressortie de façon prégnante.

## Les enjeux en lien avec l'actualité par le Centre ressource régional en écomobilité

Par Sébastien Torro-Tokodi de l'association Droit au vélo Lille.

L'ADAV (créée en 1982) anime le Centre ressource régional en écomobilité, avec pour axes :

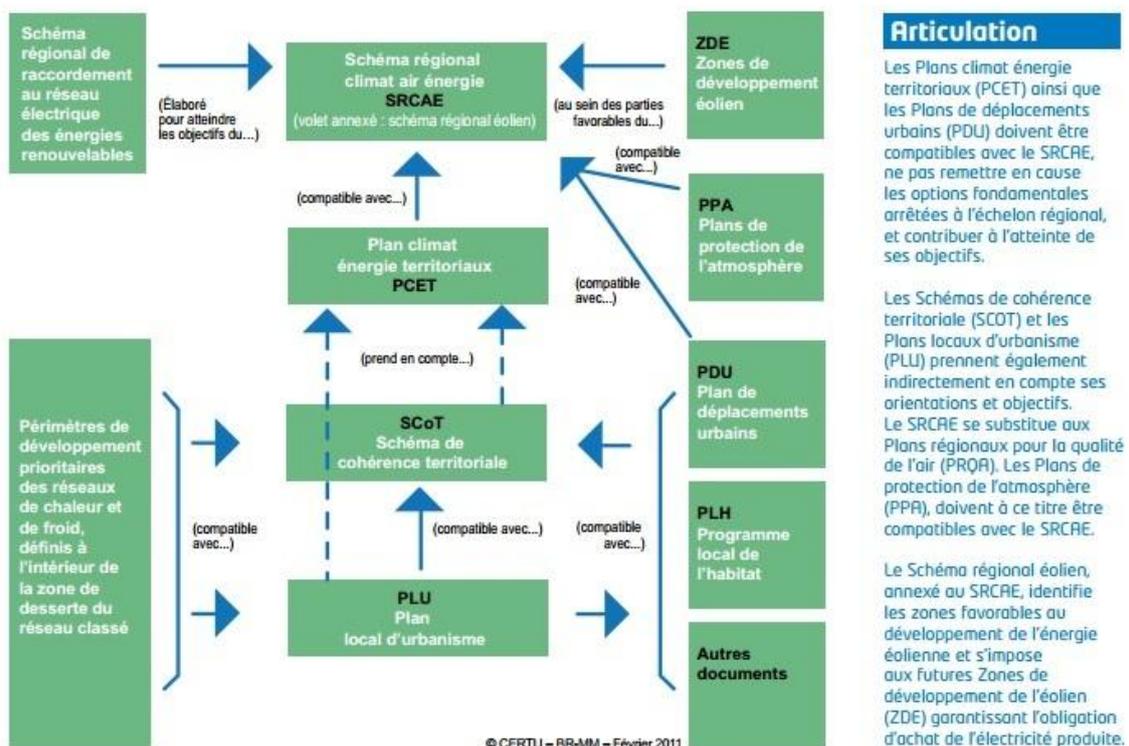
1. La structuration et l'animation d'un réseau régional d'acteurs de l'écomobilité scolaire
2. L'accompagnement des territoires sur le volet écomobilité des Plans Climat

**AXE 1 :** La première mission du Centre ressource est de repérer les acteurs de l'écomobilité scolaire. Il s'agit notamment de qualifier des associations d'éducation à l'environnement en vue d'accompagner des actions de types vélobus/pédibus ou encore la mise en place d'un PDES.

- Identifier les acteurs relais
- Les former
- Les outiller
- Animer le réseau

Cela répond également à un grand intérêt des Collectivités dans l'obligation de mettre en œuvre un Plan Climat en lien avec le SRCAE (Schéma Régional Climat Air Energie).

## Le SRCAE et les documents de planification



Le SRCAE est une feuille de route stratégique, document guide pour les démarches territoriales engagées.

5 grands objectifs du SRCAE à l'horizon 2020 :

1. Réduire de 20% les émissions de GES
2. Réduire de 20% la consommation d'énergie
3. Multiplier par 4 la part du renouvelable dans la consommation d'énergie (passer de 3% à 12%)
4. Améliorer la qualité de l'air
5. S'adapter au changement climatique

Ces objectifs découlent directement de la feuille de route nationale mise en œuvre suite au Grenelle de l'Environnement (Loi Grenelle II) elle-même répondant aux objectifs européens fixés en 2007.

Ainsi, parmi les 47 orientations du SRCAE, l'écomobilité est un axe largement pris en compte. Il s'agit de **créer les conditions favorables à l'intermodalité et à un développement ambitieux de la marche à pied et de l'usage du vélo.**

Aujourd'hui, 17 territoires dans le Nord-Pas-de-Calais sont inscrits dans un PCT, ce qui représente 85% de la population régionale.

En savoir plus sur les pratiques d'écomobilité scolaire : retour sur une enquête menée en 2013 à la demande de la Région et de l'ADEME (cf. ppt)

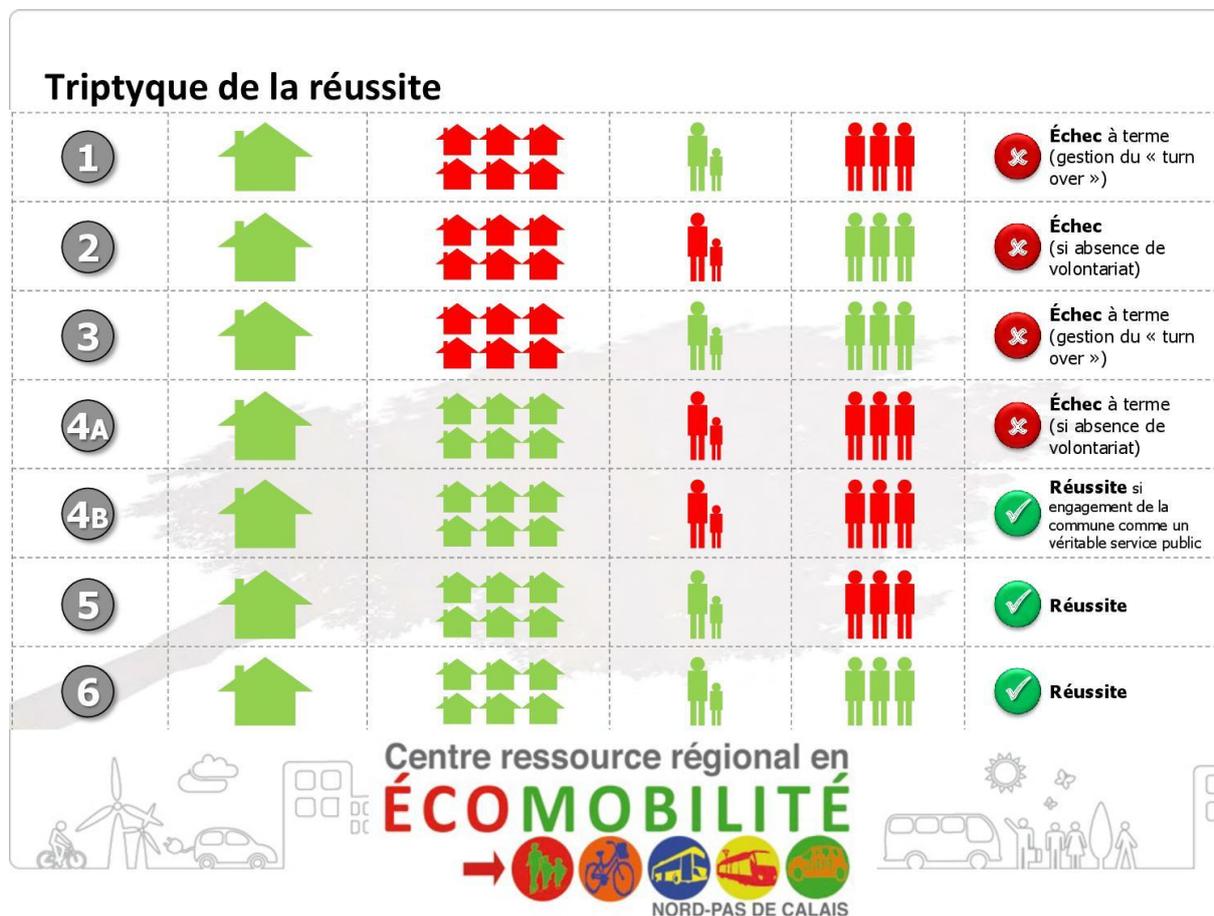
➔ Enquête menée auprès des écoles primaires, des collèges et lycées. 900 réponses analysées.

On distingue ainsi trois types de pratique de l'écomobilité scolaire :

1. Action opérationnelle régulière ciblée sur un déplacement,
2. Action opérationnelle ponctuelle,
3. Démarche globale intégrée (PDES)

Action opérationnelle régulière	Action opérationnelle ponctuelle	Démarche globale intégrée
<ul style="list-style-type: none"><li>- Vélobus</li><li>- Pédibus</li><li>- Covoiturage</li><li>- Mise en place d'une ligne de transport en commun</li></ul>	<ul style="list-style-type: none"><li>- Achat de gilets jaunes</li><li>- Intervention dans une école</li><li>- Action de communication</li></ul>	<ul style="list-style-type: none"><li>- Diagnostic (infrastructure, accès)</li><li>- Evaluer les usages modaux</li><li>- Identifier les acteurs</li><li>- Proposition d'actions de sensibilisation</li></ul>

Les conditions de réussite : 3 cas de figure :



A long terme, l'implication de toutes les parties prenantes est le meilleur moyen d'assurer la pérennité de ces actions :

- La **collectivité** comme porteuse, un acteur incontournable pour garantir les bonnes conditions de mise en œuvre et de déroulement de ces actions.
- L'**établissement scolaire** doit être associé, les professeurs sont concernés.
- Les **parents d'élèves** sont souvent à l'origine de ce type de projets mais ne s'engagent que le temps de la scolarité de leurs enfants.
- L'**association** peut assurer la continuité et la pérennité de ces actions en sensibilisant les parents ; un acteur relais qui crée du lien entre les parties prenantes.

Pour plus de précisions, veuillez consulter le PowerPoint joint.

Contact : Centre Ressource régional en Ecomobilité : 03 20 52 97 58 - [contact@ecomobilite.org](mailto:contact@ecomobilite.org)

Référent : Sébastien TORRO-TOKODI

## Deux exemples d'outils pour appréhender son groupe rapidement :

Par Florence BUSEYNE de l'association Pro Velo

- **1<sup>er</sup> outil :**

Il est demandé à chaque participant de rechercher en un temps limité les compétences de ses pairs allant de "savoir rouler en famille" à "connaître dix panneaux du code de la route" en passant par sa capacité à réparer une fuite.

A partir de ce petit « travail » on peut poser plusieurs questions au groupe pour le jauger :

→ *Qu'est-ce que bien rouler à vélo ?*

Exemples de réponses :

Prendre sa place dans le trafic

Respecter le code de la route

Anticiper

→ *Est-ce que je suis prévisible ?*

Exemples de réponses :

Les autres comprennent ce que je fais  
COMMUNICATION / ANTICIPATION

Etre préparé, avoir reçu des consignes

Etre visible, vu de loin

Maîtriser son vélo, importance de sa place  
sur la voie

Vérifier le matériel, être bien équipé

- **2<sup>e</sup> outil :**

À partir d'affichettes présentant des mises en situation de cycliste (savoir tourner à gauche, prendre un giratoire...) sous la forme de schéma, parvenir à expliquer les différentes étapes.

Cet outil met en exergue :

- La connaissance de la loi
- L'interprétation que l'on fait de la loi

## Les plans de déplacement scolaire par la Maison de l'Environnement de Dunkerque

Par Christophe BAUDE de la Maison de l'Environnement de Dunkerque

Qu'est-ce qu'un PDES (Plan de Déplacement Scolaire) ?

**Rappel de définition :** Un Plan de Déplacement Scolaire est l'étude et la mise en œuvre pour une école de mesures destinées à améliorer les conditions d'accueil des élèves et promouvoir les déplacements durables.

Cet outil de connaissance et d'action consiste à réaliser :

- D'une part un diagnostic des déplacements domicile-école : modes de transport, conditions de circulation et sécurité, itinéraires empruntés. Ce diagnostic sert ainsi à identifier les freins au changement de comportements liés aux infrastructures notamment et proposer des solutions.
- D'autre part, proposer des actions et aménagements adaptés favorisant le report modal vers des modes de déplacement plus adaptés, plus sobres et plus doux.

A l'origine des Plans de déplacement :

- Un cadre légal (cf. PowerPoint) :
  - o Loi sur l'air (1996) qui impose la création de PDU
  - o Loi relative à la solidarité et au renouvellement urbain (SRU en 2000)
  - o Rédaction et acceptation du PDU de la Communauté Urbaine de Dunkerque (CUD) en 2003
  - o PCT de la CUD (2008)
- Un constat : en France, un déplacement sur quatre concerne un trajet de moins d'un kilomètre. Or la carte scolaire favorise le rapprochement Domicile-Ecole pour les écoles élémentaires et primaires.

→ **A Dunkerque, cela concerne chaque jour 7000 écoliers.**

**Déroulement de l'expérience dunkerquoise :**

La démarche a été lancée en 2004 au niveau de la CU de Dunkerque. Les premières expérimentations ont eu lieu à partir de 2005.

**Méthodologie**  
**Du**  
**Plan de déplacements vers l'école**

Constituer un groupe de pilotage

Réaliser un diagnostic

Fixer des objectifs

Établir un plan d'action

Lancer les opérations

Sensibiliser et Communiquer

Évaluer et Pérenniser

Un comité de pilotage a ainsi été constitué rassemblant élus, différents services de la ville de Dunkerque ainsi que le Service Transports de la CUD, l'Education nationale, des associations œuvrant pour une mobilité douce et la Maison de l'Environnement de Dunkerque qui pilote cette action.

Il est à noter d'emblée que **l'évaluation ne se fait pas qu'en fin de d'année scolaire ou de projet mais bien tout au long de la démarche** via des observations régulières pour chaque école concourant à la démarche.

→ **Cela permet les ajustements nécessaires et la prise en compte des spécificités de chaque école.**

#### **Déroulement :**

Septembre 2005 : *remise en route, validation des solutions :*

- ▶ Octobre à mars : réalisation des diagnostics
- ▶ Mars : choix des solutions, expérimentation retenues
- ▶ Avril : lancement des communications
- ▶ Fin avril : début des opérations sur une semaine,
- ▶ Mai à juillet : mise à l'épreuve des plans

Rentrée 2006/2007 : *reprise du PDS et reconduction sur les nouvelles écoles retenues...*

#### **Conclusions :**

Fort d'une expérience de plusieurs années, la Maison de l'Environnement de Dunkerque tire un certain nombre de conclusions que nous reprenons ci-dessous :

Dans tous les cas, quelque soient les spécificités des écoles, les difficultés, les faiblesses et les freins rencontrés dans la mise en place et la pérennité d'un Plan de Déplacement Scolaire sont les suivants (liste non exhaustive) :

- **L'accompagnement humain :**
  - pour la mise en place des barrières et le partage de la gestion fermeture des rues lorsqu'il y en a ; est-ce :
    - des agents spécifiques ?
    - et/ou des personnels municipaux des écoles (agents d'entretien, auxiliaire de vie...) ?
    - et/ou des enseignants ?
    - et/ou des parents d'élèves ?
    - et/ou la police municipale... ?
  - pour l'accompagnement des lignes de pédibus : mêmes questions.

- **Le partage non effectif du portage** (écoles, éducation nationale, police municipale, services municipaux...), et les relations avec les quartiers...
- **Les incivilités** relatives au code de la route, aux arrêtés de circulation et stationnement, au partage de la voirie...
- **La signalisation** à améliorer, car pouvant être incompréhensible ou insuffisante :
  - verticale (mise en place de panneaux, de barrières),
  - horizontale (marquage au sol : bandes jaunes...).
- **Les délais de réalisation** entre les décisions et la mise en œuvre effective notamment en ce qui concerne la mise en place des équipements cités précédemment...
- **La communication encore insuffisante** :
  - Vers les parents d'élèves,
  - Vers les voisins de l'école,
  - Vers les enseignants et personnels,
  - Vers les partenaires et prestataires (ex : société de transport scolaire, livreurs...),
- La **pédagogie à l'environnement urbain** en général, en appui du Plan de Déplacement Scolaire : animations dans les écoles sur les thématiques transversales (énergie, mobilité, santé...). Nous ne sommes pas assez sollicités.
- **La disparité des moyens financiers** notamment en matière d'investissement (exemple : mobilier urbain)

Enfin, la Maison de l'Environnement de Dunkerque préconise la mise en place **d'un observatoire** permettant :

- de suivre chaque école au fil des ans,
- de percevoir les évolutions comportementales (exemple les reports modaux et les changements du mode de déplacement de manière durable),
- de mesurer la progression.

Pour plus de précisions, veuillez consulter le PowerPoint joint.

Contact : Maison de l'Environnement de Dunkerque : 03 28 20 30 40 - [contact@maison-environnement.org](mailto:contact@maison-environnement.org)

Référent : Christophe BAUDE

## Une deuxième série de jeux par Pro Velo :

Par Florence BUSEYNE de l'association Pro Velo

- Les cocottes : à l'aide d'une cocotte en papier, demander aux participants de réagir à des mots tels que lisibilité, espaces partagés, équipement...
- Les animaux : expliquer son sentiment ou son humeur à l'instant T par le biais d'animaux comme un lapin, un ours, une tortue...
- Les situations : à partir d'images de situations courantes à vélo, expliquer la gestuelle nécessaire à sa bonne compréhension par les autres usagers.
- La composition d'histoires à partir des panneaux du code de la route.
- La réflexion sur les aménagements aux abords de l'école.
- Le jeu de rôle sur les responsabilités de chacun dans l'amélioration des conditions de circulation.
- Le jeu des parcours de figurines : à l'aide de figurines de cyclistes de couleurs différentes, se rapportant à celles présentes sur un jeu de cartes reliant des cyclistes entre eux, parvenir à déterminer la couleur du cycliste final.
- Des petits jeux pour faire patienter : le but est de permettre aux enfants en attente de passage lors d'un exercice de mise en situation de patienter jusqu'à leur tour (7 différences, trajectoires, panneaux de signalisation...)
- Un jeu de plateau initialement destiné à faciliter l'échange entre cyclistes et chauffeurs de bus. Tous ces jeux sont pour la plupart disponibles au téléchargement sur le site développé par Pro Velo : [brevetducycliste.be](http://brevetducycliste.be) rubrique Enseignants puis Téléchargement.



Contact : Association Pro Velo : <http://www.provelo.org/fr/contact>

Référente : Florence BUSEYNE

## **Le Centre Régional d'Information et de Documentation**

- Rappel des modalités de consultation et d'emprunt des documents
- Information sur le répertoire des *28 outils pour se lancer* dans l'éducation à l'environnement, dont quelques-uns sur la mobilité

**En plus du Centre ressource régional en écomobilité, Pro Velo et le CRID proposent un certain nombre d'outils empruntables sur le thème de la mobilité. Nous les listons en annexe.**

## CONCLUSION DE LA JOURNÉE

L'intérêt pour les démarches d'écomobilité scolaire n'est plus à démontrer. Reste à maintenir la dynamique sur le long terme. Le Centre ressource régional en écomobilité est missionné pour intervenir dans ce domaine et structurer un réseau d'acteurs qu'ils soient parents d'élèves, enseignants, collectivités ou associations.

Des rencontres pourraient être organisées régulièrement pour offrir aux porteurs de projet la possibilité d'échanger et de construire des actions propres à développer des démarches sur le territoire régional.

**Les participants à cette journée d'échanges ont d'ailleurs exprimé le souhait de continuer à mutualiser les pratiques et échanger au regard des expériences de chacun.**

Le GRAINE Pays du Nord s'associera à nouveau au Centre ressource régional en écomobilité pour proposer des temps d'échanges dont les thématiques spécifiques sont encore à discuter à ce jour.