



RÉPUBLIQUE
FRANÇAISE

Liberté
Égalité
Fraternité

ADEME



AGENCE DE LA
TRANSITION
ÉCOLOGIQUE



ILS L'ONT FAIT

ALLER DE SOI

Inspirations pour
favoriser l'écomobilité
des enfants

REMERCIEMENTS



Les professionnelles et professionnels interrogés pendant la recherche des cas d'étude

Charles Maguin (Solcy), Clara François (ADEME), Clo-tilde Imbert (Copenhagénise), Florent Collin (Maison du Vélo Toulouse - Occitanie), Louise Chaperon (BL évolution), Lucie Ramackers (Famimob), Marianne Duffet (Vivacités), Mathilde Duran (Maison du Vélo Toulouse - Occitanie), Stéphane Malek (Monono).

Les porteuses et porteurs de projet interviewés dans le cadre de ce guide et relectrices et relecteurs des portraits de territoires et des fiches actions

Alain Caraco (Agglomération du Grand Chambéry), Caroline Simon-Pawluk (Agence Écomobilité Savoie Mont-Blanc), Cédric Sous (ADEME), Céline Bonnin (Commune de Montaigu-Vendée), Charlotte Massin (Agglomération Terre de Montaigu), Christel Jouven (Marie d'Avignon), Christian Pillard (USEP), Damien Biraud (Ville de Saint-Paul), Fabienne Müllinghausen (Agglomération Terre de Montaigu), Frankie Angebault (ADEME), Maëlle Talichet (Agence Écomobilité Savoie Mont-Blanc), Marion Lapeyre (Métropole de Montpellier), Mathilde Fossier (Commune de Loos-en-Gohelle), Moncef Magri (Agglomération Seine-Eure), Nila Radakichenin (Ville de Saint-Paul), Pascal Hibon (Ville de Saint-Paul), Patick Barbier (Commune de Muttersholtz), Patrick Le Mesle (Mairie de Laillé), Patrick Ligdamis (Ville de Saint-Paul), Philippe Reitz (Mairie de Montpellier), Raphaël Aix (Douaisis Agglo), Raphaël Honorez (Centre ressource en écomobilité), Salwa El-Khoussi (Ville d'Aubervilliers), Samira Messaoudi (Métropole de Montpellier), Serge Ternisien (Commune de Méricourt), Stéphanie Portier (Métropole de Montpellier), Stéphanie Shelton (Douaisis Agglo), Valérie Rochet (Maison du Vélo Lyon métropole), Valérie Van Messem (Agglomération Seine-Eure), Vittorio Leone (Associazione Francesco Tonucci).

Les membres du comité de suivi du guide

Alain Besançon (ADEME), Béatrice Cheutin (Ministère de l'Éducation nationale, DGESCO), Cédric Boussuge (Cerema), Christelle Bortolini (ADEME - Service Aménagement des Villes et Territoires (SAVT)), Clara François (ADEME - direction régionale Occitanie), Julie Gozlan (Ministère des transports, DGITM), Marianne Duffet (Vivacités IDF), Marion Lagadic (OCDE), Marion Riedel (ADEME - direction régionale Hauts de France), Mathias Beauvils-Marquet (ADEME - direction régionale Île de France), Mathieu Chassignet (ADEME - Service Transports et Mobilité (STM)), Pascal Riffonneau (Rue de l'avenir), Philippe Zanolli (Rue de l'avenir), Rachelle Vlérick (Vivacités IDF), Séverine Boulard (ADEME - Service Transports et Mobilité (STM)), Suzanne Lécroart (Ministère des Transports, DGITM), Thibault Hardy (Réseau vélo et marche).

Les relectrices et relecteurs de l'ADEME

Séverine Boulard (ADEME - Service Transports et Mobilité (STM)), Mathieu Chassignet (ADEME - Service transports et mobilité (STM)), Christelle Bortolini (ADEME - Service Aménagement des Villes et Territoires (SAVT)), Jessica Lemaire (ADEME - Chargée de communication).

Les membres de l'équipe Equal Saree impliqués dans ce projet

Alicia Lugan, Juliette Augué, Noéline Ricau, Luz Rivat, Mathilde Le Moing, Zoé Dewaele.



Ce document est édité par l'ADEME

ADEME
20, avenue du Grésillé
BP 90406 | 49004 Angers Cedex 01

Guide réalisé pour le compte de l'ADEME par : Equal Saree



Coordination technique (ADEME) : BOULARD Séverine

Rédaction et conception : Equal Saree sous la direction d'Alicia LUGAN avec le concours de Juliette AUGUÉ, Noéline RICAU, Luz RIVAT, Mathilde LE MOING, Zoé DEWAELE.

Relecture (ADEME) : BOULARD Séverine, CHASSIGNET Mathieu, BORTOLINI Christelle, ANDRUP Aude et LEMAIRE Jessica

Création graphique : Noéline RICAU

Impression : Imprimé en France - Loire impression - 13 rue du Pavé de Riou - ZAC du Champ Blanchard - 49400 DISTRÉ - iso 14001, Imprim'vert

Brochure réf. 013295

ISBN : 9791029727429 - septembre 2026 - 500 exemplaires

EAN : 9791029727429 - septembre 2026

Dépôt légal : @ADEME Éditions, septembre 2026

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.

SOMMAIRE

Introduction

Des chiffres clés pour illustrer

L'ÉCOMOBILITÉ AU SERVICE DE LA SANTÉ DES ENFANTS

LES MODES DE DÉPLACEMENT DES ENFANTS AU QUOTIDIEN

ZOOM SUR LES DÉPLACEMENTS SCOLAIRES

ZOOM SUR LES DÉPLACEMENTS EXTRA-SCOLAIRES

L'AUTONOMIE, UN FACTEUR DÉTERMINANT POUR L'ÉCOMOBILITÉ DES ENFANTS

LES PERCEPTIONS DES PARENTS, OBSTACLE ET LEVIER À L'AUTONOMIE DES ENFANTS

CONCLUSION

p 6

p 8

p 10

p 12

p 13

p 14

p 16

p 18

Cartographies

Des schémas pour identifier les rôles de chacun et les outils à disposition

UNE DYNAMIQUE PARTENARIALE ET CONTINUE

ZOOM SUR MOBISCOL, ACTEUR PHARE DE L'AUTONOMIE DES ENFANTS : PORTAIL NATIONAL DE L'ÉCOMOBILITÉ SCOLAIRE

CARTOGRAPHIE DES TYPES D'ACTIONS

LEVIERS D'ACTION DES ACTEURS DE L'AUTONOMIE DES ENFANTS

p 20

p 22

p 23

p 24

p 26

Constellations d'actions

Des idées pour passer à l'action

DIAGNOSTIC ●

DOCUMENTS DE PLANIFICATION ●

GOUVERNANCE ●

ACTIONS DE TRANSFORMATION SPATIALE ●

ACTIONS DE TRANSFORMATION COMPORTEMENTALE ●

p 28

p 30

p 31

p 31

p 32

p 36

Des récits approfondis d'initiatives inspirantes

Portraits de territoire

p 38

HAUTS-DE-FRANCE

p 40

Un territoire engagé en faveur de la qualité de l'air

GRAND CHAMBÉRY

p 44

Un territoire contraint engagé dans la transition vers des mobilités alternatives

LAILLÉ

p 48

Un territoire favorable à la marche et aux enfants

AVIGNON

p 52

Construire une continuité d'espaces publics à hauteur d'enfants

MONTPELLIER

p 56

Faire la ville à hauteur d'enfants

MÉRICOURT

p 60

Quand la marche devient un enjeu de santé et d'égalité

MUTTERSOLTZ

p 64

Une politique de la proximité au service de l'autonomie et de l'écomobilité des petits et des grands

LOOS-EN-GOHELLE

p 68

L'héritage minier, levier de la transition écologique

LYON

p 72

Une ville engagée pour l'autonomie des enfants

AUBERVILLIERS

p 76

Répondre aux enjeux d'écologie et d'inclusion par la mobilité

SAINT-PAUL (LA RÉUNION)

p 80

Reconquérir l'espace public malgré le tout-voiture

MONTAIGU-VENDEE

p 84

Se déplacer autrement, dès le plus jeune âge

LA COMMUNAUTÉ D'AGGLOMÉRATION SEINE-EURE

p 88

Un territoire périurbain mobilisé pour développer l'autonomie des enfants à vélo

Fiches actions associées

p 39

N°1

LA SYSTÉMATISATION DES PDES

p 41

N°2

L'AGENCE ÉCOMOBILITÉ SAVOIE MONT-BLANC

p 45

N°3

LES CHEMINS HÉRITÉS

p 49

N°4

DE LA CORONAPISTE AU QUARTIER À HAUTEUR D'ENFANTS

p 53

N°5

LES RUES ET PARVIS AUX ÉCOLIERS

p 57

N°6

DES CHEMINEMENTS PIÉTONS POUR RELIER LES ÉCOLES À LA CANTINE CENTRALE

p 61

N°7

UN CHEMINEMENT PIÉTON ENTRE L'ÉCOLE ET LE GYMNASE

p 65

N°8

LA CEINTURE VERTE

p 69

N°9

MA FAMILLE À VÉLO

p 73

N°10

VÉLO ET HANDICAP(S), C'EST POSSIBLE !

p 77

N°11

LE P'TIT TOUR À VÉLO

p 81

N°12

DES TRIPORTEURS ÉLECTRIQUES POUR UNE CRÈCHE HORS LES MURS

p 85

N°13

LE S'COOLBUS®

p 89

Bibliographie

p 92

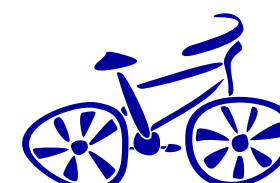
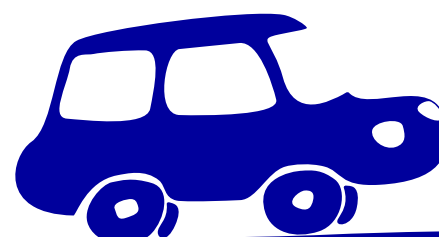
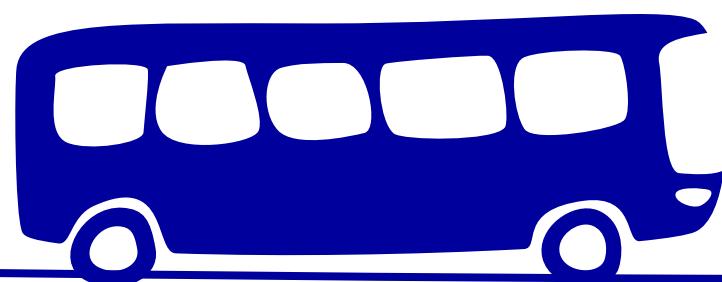
Introduction

L'ÉCOMOBILITÉ AU SERVICE DE LA SANTÉ DES ENFANTS	p 8
LES MODES DE DÉPLACEMENT DES ENFANTS AU QUOTIDIEN	p 10
ZOOM SUR LES DÉPLACEMENTS SCOLAIRES	p 12
ZOOM SUR LES DÉPLACEMENTS EXTRA-SCOLAIRES	p 13
L'AUTONOMIE, UN FACTEUR DÉTERMINANT POUR L'ÉCOMOBILITÉ DES ENFANTS	p 14
LES PERCEPTIONS DES PARENTS, OBSTACLE ET LEVIER À L'AUTONOMIE DES ENFANTS	p 16
CONCLUSION	p 18

63%
2R33
+ 25%
35%

Des chiffres clés pour illustrer

85%
50%
+ 12,5%



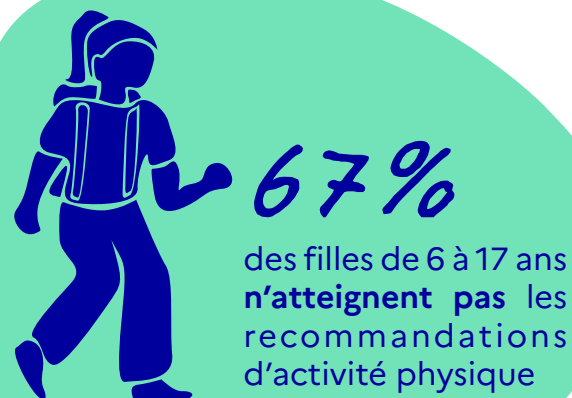
L'ÉCOMOBILITÉ AU SERVICE DE LA SANTÉ DES ENFANTS

La Convention Internationale des Droits de l'Enfant, ratifiée par la France en 1990, a instauré, dans son article 24, le droit à la santé des enfants et, dans son article 31, le droit au jeu. Ce qui se traduit par un environnement sain et accessible, favorisant l'activité physique dans des espaces publics de qualité et des déplacements sécurisés et apaisés.

UNE SÉDENTARITÉ PRÉOCCUPANTE



(Santé publique France, Esteban 2014-2016)



UNE CULTURE DE LA « CHAMBRE » : DES ENFANTS ISOLÉS

2h33

c'est en moyenne le temps que les enfants de 9 à 11 ans passent chaque jour devant leurs écrans.

55%

des enfants passent plus de 2h de temps d'écran par jour, dépassant donc les recommandations sanitaires



(Santé Publique France, 2025)

40%

des enfants âgés de 3 à 10 ans ne jouent jamais dehors pendant la semaine

(Etude nationale nutrition santé - ENNS, 2007)

25%

des enfants de 6 à 18 ans ne passent que rarement ou jamais du temps avec des amis en dehors de l'école.

(UNICEF, 2024)

UNE SUREXPOSITION AUX POLLUTIONS

12 à 20%

des nouveaux cas de maladies respiratoires chez les enfants seraient attribuables à la pollution de l'air

(Santé Publique France, 2025)

+ de 1/5

des enfants est exposé à des niveaux de bruit routier considérés comme nocifs pour la santé en Europe.

(Agence européenne pour l'environnement - AEE, 2024)



La question de la santé n'est donc pas seulement médicale : elle est aussi spatiale. En concevant des espaces publics qui rendent la marche et le vélo sûrs et confortables, il est possible de favoriser l'autonomie des enfants, de développer leur activité physique et sociale, de réduire leur exposition aux sources de pollution et plus largement, de favoriser leur développement et leur épanouissement physique, cognitif, social et émotionnel.

LES MODES DE DÉPLACEMENT DES ENFANTS AU QUOTIDIEN

LA MARCHÉ est le mode de déplacement dominant des enfants au quotidien dans l'hexagone et le deuxième mode de déplacement quotidien des enfants dans les DROM.

45% dans l'Hexagone
35% dans les DROM



LA VOITURE demeure importante dans la mobilité des enfants même sur de courtes distances.

Celle-ci est associée à des pratiques d'accompagnement parental, elles-mêmes liées à des craintes pour la sécurité des enfants.

Plus de 90% des enfants vivant dans l'Hexagone et plus de 80% de ceux vivant dans les DROM vivent dans un ménage motorisé.

33% dans l'Hexagone
54% dans les DROM



Les jeunes préfèrent aller à l'école à vélo

En termes de préférences, le vélo est rétrospectivement un moyen avec lequel les jeunes auraient préféré aller à l'école étant enfant par rapport à la voiture. Les parents (47% dans l'Hexagone et 74% dans les DROM) pensent à tort que leurs enfants préfèrent la voiture. Les enfants privilégieraient donc un mode actif autonome en décalage avec l'estimation des parents de leur appétence pour ce mode de déplacement.

« Dans le cadre des PDES, on demandait souvent aux enfants "Comment tu as envie d'aller à l'école ?" et bien souvent, ils ont envie d'y aller à pied ou à vélo avec leurs copains, copines. Quand on leur demande "Quel est le chemin de rêve pour aller à l'école ?" souvent, c'est beaucoup des choses autour de l'amusement et d'être dehors. »

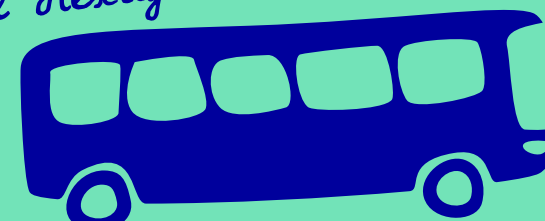
Louise CHAPERON, Consultante mobilités BL évolution



Après la marche et la voiture, les enfants se déplacent en **TRANSPORTS COLLECTIFS** (transports scolaires et transport communs réguliers).

L'abonnement aux transports en communs varie avec l'âge et augmente significativement à l'entrée dans l'adolescence : 17% pour les 3-5 ans à 24% pour les 6-10 ans, 47% pour les 11 ans et plus dans l'Hexagone, et respectivement 11%, 17% et 24% dans les DROM. L'abonnement aux TC varie aussi en fonction du territoire et de l'offre disponible : près de 40% des jeunes dans les aires urbaines de plus de 200 000 habitants disposent plus fréquemment d'un abonnement contre moins de 30% chez les jeunes ruraux.

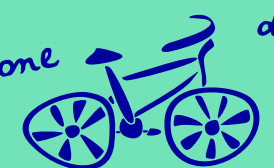
29% dans l'Hexagone
17% dans les DROM



LE VÉLO connaît une faible utilisation alors que les enfants en sont majoritairement dotés.

La fréquence d'usage demeure relativement peu élevée : dans l'Hexagone, seuls 6% des enfants utilisent le vélo tous les jours ou presque, et 43% au moins une fois par semaine. Le vélo reste cantonné à des pratiques de loisirs puisque la majorité des enfants qui l'utilisent au moins une fois par mois le font uniquement pour un usage de loisirs (74% dans l'Hexagone et 89% dans les DROM).

85% dans l'Hexagone
70% dans les DROM

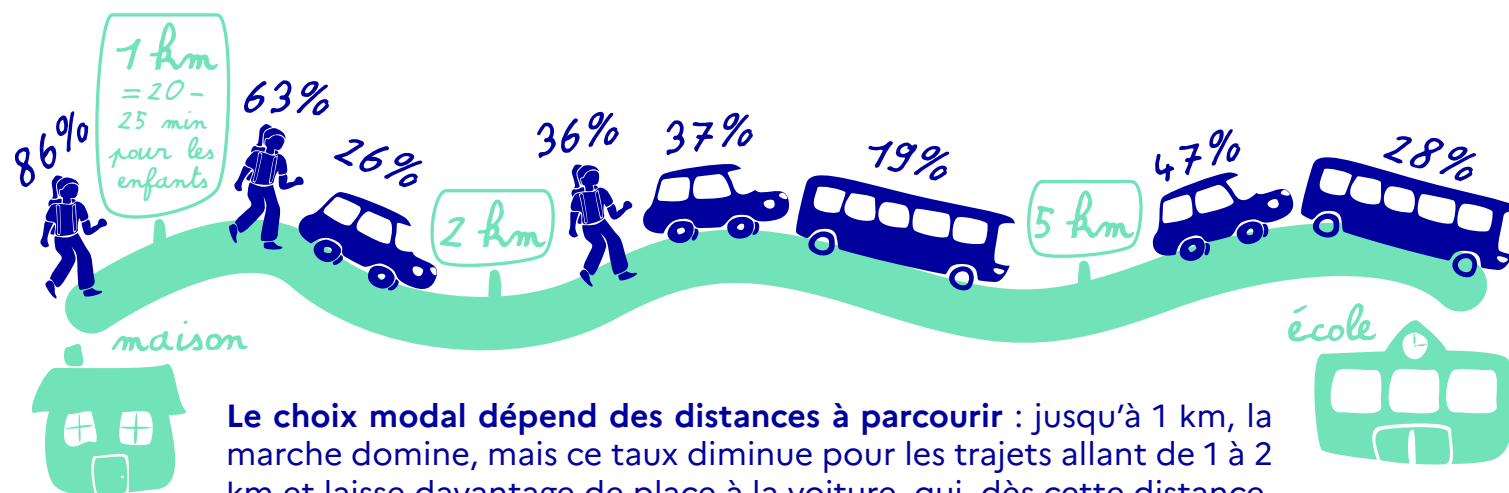
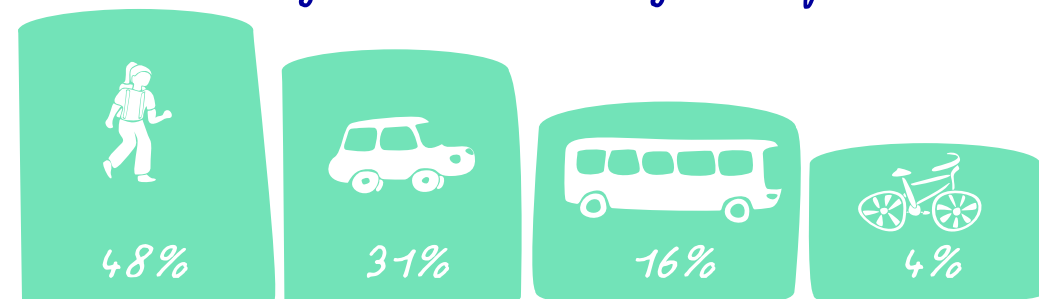


des enfants disposent d'au moins un vélo

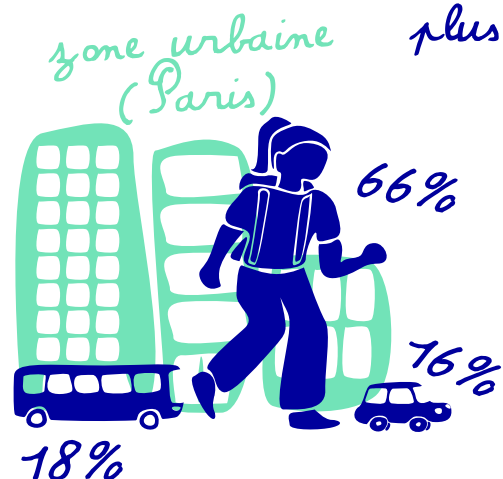
ZOOM SUR LES DÉPLACEMENTS SCOLAIRES

Les déplacements scolaires se distinguent dans la mobilité quotidienne des enfants par leur caractère connu et récurrent.

La marche est le mode de déplacement majoritaire dans l'Hexagone (tous les âges confondus)



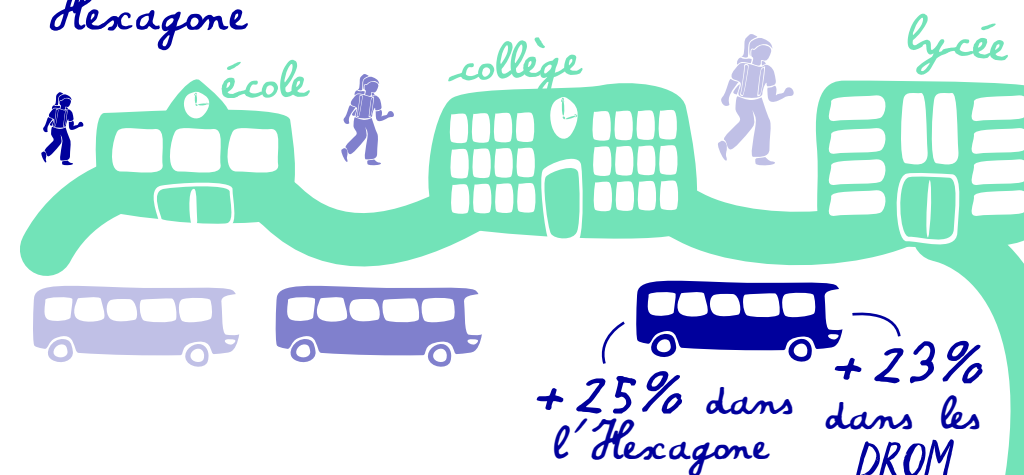
Des différences territoriales : la marche plus importante en zone urbaine



Les enfants marchent de moins en moins en grandissant

On observe une diminution de la part modale de la marche au fil du parcours scolaire au profit des transports collectifs. Cette diminution s'opère notamment à partir de l'entrée au collège et se poursuit au lycée.

Hexagone



À noter que, dans les DROM, le phénomène contraire se produit avec une accentuation de la marche à cette étape qui passe de 33% à l'école élémentaire à 44% au collège.

À partir de l'entrée au collège, la part modale des transports collectifs (communs et scolaires) augmente jusqu'au lycée avec 25% de déplacements lycéens réalisés en transports collectifs dans l'Hexagone et 23% dans les DROM. Ces tendances s'expliquent par le moindre besoin d'accompagnement des parents à l'adolescence et l'augmentation des distances entre le domicile et l'établissement scolaire.

La part modale de la voiture demeure néanmoins conséquente au collège et au lycée (plus de 1/4 des déplacements scolaires), pour devenir un mode de transport très présent chez les jeunes adultes (surtout en dehors des grandes aires urbaines).

48% des 18-20 ans sont équipés d'une voiture personnelle

83% des 18-20 ans sont titulaires du permis B ou s'y préparent

ZOOM SUR LES DÉPLACEMENTS EXTRASCOLAIRES



Les déplacements extrascolaires sont effectués davantage en voiture qu'à pied par rapport aux déplacements scolaires. Toutefois, des différences sociales et genrées apparaissent dans l'usage du vélo pour se rendre à une activité extrascolaire. Les filles ont moins tendance que les garçons à se rendre à vélo à des activités extra-scolaires. Les enfants dont les parents ont des revenus plus élevés ont quant à eux davantage tendance à utiliser le vélo.

L'AUTONOMIE, UN FACTEUR DÉTERMINANT POUR L'ÉCOMOBILITÉ DES ENFANTS

Encourager l'autonomie dans les déplacements des enfants apparaît comme un enjeu crucial dans la promotion des modes actifs.

Premier déplacement en autonomie pour 73% des enfants



Aujourd'hui, le type de déplacement le plus vecteur d'autonomisation est le trajet domicile-établissement scolaire, car son caractère récurrent le rend facilement appropriable par les enfants.

La connaissance des itinéraires fréquents est une condition à l'autonomie pour :

83% des parents de l'Hexagone

81% des parents dans les DROM

L'âge moyen du premier déplacement autonome est aujourd'hui de 11,6 ans pour les enfants, contre 10,6 ans pour leurs parents lorsqu'ils avaient le même âge. Cet écart traduit un recul de l'autonomie des enfants dans leurs déplacements quotidiens.

Le type de territoire joue sur l'accès à l'autonomie, le réseau automobile restant dominant à mesure que l'on s'éloigne des grandes métropoles.

Ainsi la part des enfants non-accompagnés sur leurs déplacements domicile-établissement scolaire diminue avec le gradient d'urbanité.

27% à Paris

Part des enfants autonomes sur leur trajet domicile-école, en fonction de leur territoire

48% en zone rurale

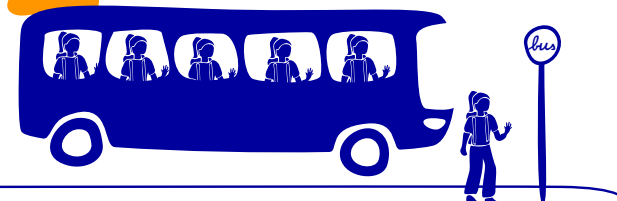


L'autonomie peut aussi être le résultat d'une contrainte économique :

«Sur le trajet domicile école, je ne suis pas sûr que dans l'esprit de tous les parents le premier argument soit l'autonomie : il y a quand même un aspect économique qui rentre en compte. Certains parents demandent au grand du CM2 d'accompagner son petit frère ou sa petite sœur en grande section, et ils vont à l'école à pied, pas pour responsabiliser le grand, mais parce qu'à la semaine ça fait 25 ou 30 euros d'économie.»

Moncef MAGRI, Directeur enfance-jeunesse-éducation à l'Agglomération Seine-Eure

Les enfants se déplacent le plus souvent seuls en transports collectifs



Dans la pratique, les transports en commun et scolaires sont les deux modes avec lesquels les enfants se déplacent le plus souvent seuls. Ceux-ci jouent donc un rôle particulier et représentent une alternative intéressante pour favoriser l'autonomisation des enfants. De plus, les craintes parentales sur ce mode sont assez faibles. Miser sur le potentiel des transports collectifs, notamment à partir du collège, permettrait d'éviter la dépendance à l'accompagnement automobile.

Les craintes parentales vis-à-vis des transports collectifs restent faibles



Au-delà de la mobilité, il est important de souligner que les enfants ne doivent pas seulement pouvoir traverser l'espace public de manière autonome, mais ils doivent aussi pouvoir s'y arrêter et ce malgré les normes sociales hostiles au fait de laisser seuls ses enfants dans l'espace public.

Ainsi, favoriser les mobilités actives des enfants suppose une redéfinition de la norme sociale selon laquelle il ne serait pas légitime de s'arrêter et d'occuper l'espace public. Cela passe aussi par l'aménagement d'espaces publics accessibles, égaux et perçus comme sûrs.

LES PERCEPTIONS DES PARENTS, OBSTACLES ET LEVIERS À L'ÉCOMOBILITÉ DES ENFANTS

Les perceptions des parents sont un des principaux prédateurs de la mobilité des enfants.

La perception de sécurité des parents influence fortement la mobilité scolaire et extrascolaire des enfants

+24% de probabilité de marcher pour les enfants dont les parents déclarent la marche comme le mode le plus sûr

+12.5% de probabilité faire du vélo pour les enfants dont les parents déclarent le vélo comme le mode le plus sûr

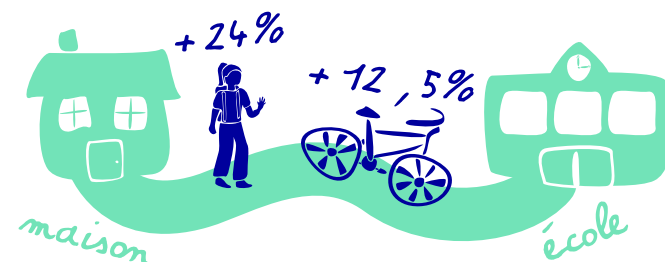
Des résultats similaires sont observés pour les déplacements extra-scolaires.

Les craintes parentales concernent avant tout les modes actifs, comme la marche, notamment dans les DROM.

Concernant la sécurité routière, ces perceptions parentales sont pourtant contredites par les bilans, comme le soulignent ces chiffres :

en 2025, 503 piétons et 235 cyclistes sont morts sur les routes (Bilan 2025 de la sécurité routière ONISR)

en 1995, 1027 piétons et 374 cyclistes sont morts sur les routes (Bilans annuels de sécurité routière de 1990 à 1999 ONISR).



75% des parents perçoivent la marche et le vélo comme plus dangereux que dans leur enfance



Les perceptions des parents sur la sûreté des modes de déplacement



Les parents considèrent la voiture comme le mode de déplacement le plus sûr, notamment dans les DROM avec 81% des parents contre 55% dans l'Hexagone, alors même que plus de 50 % des enfants décédés étaient passagers d'un véhicule de tourisme (Bilan 2025 de la sécurité routière ONISR).

adolescence

Les filles bénéficient de moins d'autonomie dans leurs déplacements, quel que soit le territoire, et surtout à l'adolescence

Les pratiques urbaines des filles sont ainsi plus strictement encadrées que celles des garçons quels que soient les territoires concernés. Cet encadrement génère des pratiques de mobilité se renforçant notamment à l'adolescence en raison de « peur sexuée » (Lieber, 2008) concernant l'agression des jeunes filles.



La mobilité à l'adolescence est pourtant une expérience fondamentale car elle donne accès à différents équipements urbains, elle permet de s'affranchir des instances d'encadrement et de découvrir de nouveaux univers sociaux. De plus, c'est parmi les catégories populaires que les écarts de pratiques entre les filles et les garçons sont les plus prononcés.

EN CONCLUSION...

Face à ces divers constats (dépendance persistante à la voiture, recul de l'autonomie, forte sédentarité), l'attention portée envers la mobilité active des enfants (0-18 ans), encore bien moins documentée que celle des adultes, répond à plusieurs objectifs.

Pour en savoir plus



Le secteur des transports étant aujourd'hui responsable de près d'un tiers des émissions de gaz à effet de serre en France, la lutte contre le changement climatique apparaît comme un objectif clé de la promotion des modes actifs chez les enfants en misant sur le rôle du report modal pour réduire les émissions de gaz à effet de serre et améliorer la qualité de l'air. Cet enjeu est d'autant plus important que les modes de déplacement des enfants préfigurent les choix qu'ils adopteront à l'âge adulte.

Favoriser l'adoption de pratiques de mobilités actives dès le plus jeune âge est aussi un moyen de modifier les pratiques de

leurs parents, l'accompagnement d'enfant(s) étant souvent intégré dans la chaîne de déplacement des parents. En effet, près des trois quarts des parents accompagnant leur(s) enfant(s) à l'école en profitent pour réaliser d'autres activités au cours de la même boucle de déplacement, notamment se rendre sur son lieu de travail.

S'intéresser aux mobilités des enfants répond aussi à un objectif de santé publique dans un contexte de lutte contre la sédentarité et l'augmentation constante du surpoids et de l'obésité infantile en France.

Penser les mobilités actives dès le plus jeune âge

Lorsque l'on parle de mobilité des enfants, une tranche d'âge passe systématiquement sous les radars : les 0-3 ans. En effet, il existe peu de réflexion spécifique sur la mobilité des bébés dans l'aménagement urbain alors même que sortir dans la rue avec un enfant en bas âge peut constituer une véritable épreuve pour les jeunes parents. Penser la mobilité avec les tout-petits, c'est ainsi prendre en compte des modes de déplacement spécifiques (portage, poussette, landau) qui nécessitent des emprises particulières tout en permettant aux enfants en bas-âge de faire leurs premiers pas dans l'espace public.

Il faut saisir les moments de changement de vie des gens pour favoriser les changements de comportement en matière de mobilité. Au moment de l'arrivée d'un enfant, d'un déménagement, du passage de la crèche à l'école, etc, les gens reconsidèrent nécessairement leurs habitudes de déplacement. Mais une fois qu'elles sont installées, ils n'aiment pas les requestionner. Et on peut dépenser beaucoup d'énergie à essayer de convaincre les gens de laisser leur voiture mais il est très difficile de changer leurs comportements parce que ce n'est pas le moment pour eux. Donc il faut notamment une politique vraiment efficace en matière de mobilité au moment où on devient une famille, avant même que les enfants rentrent à l'école : dès la crèche.

Lucile Ramackers, experte en mobilité durable et administratrice de Femmes en Mouvement

Un dernier objectif est enfin de favoriser l'accès à l'autonomie des enfants, essentielle au développement de leurs compétences spatiales, sociales et cognitives. La place prédominante de la voiture dans l'espace public a rendu, aux yeux des parents, cet extérieur hostile pour les enfants. En conséquence, on observe un recul intergénérationnel de l'âge des premiers déplacements réalisés seul.e avec 11,6 ans en moyenne chez les enfants, contre 10,6 en moyenne chez leurs parents en France hexagonale. En réduisant la part modale de la voiture et en augmentant les pratiques de mobilités actives depuis le plus jeune âge, l'objectif est de aussi d'encourager

l'apaisement et le meilleur partage de l'espace public.

La mobilité des enfants cristallise ainsi de nombreux enjeux : santé, durabilité, justice spatiale et sociale, autonomie et égalité. Développer les mobilités actives nécessite de travailler simultanément sur l'aménagement de l'espace public, les infrastructures, les offres de transport, les représentations, les inégalités territoriales et les stéréotypes de genre. Toutes ces actions, ajoutées à la prise en compte des désirs des enfants pour leurs déplacements, permettent de les accompagner vers une mobilité plus libre, durable et égalitaire.

Cartographies

UNE DYNAMIQUE PARTENARIALE ET CONTINUE

p 22

ZOOM SUR MOBISCOL, ACTEUR PHARE DE L'AUTONOMIE DES
ENFANTS : PORTAIL NATIONAL DE L'ÉCOMOBILITÉ SCOLAIRE

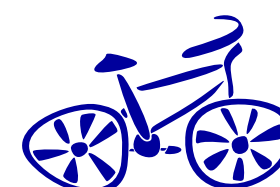
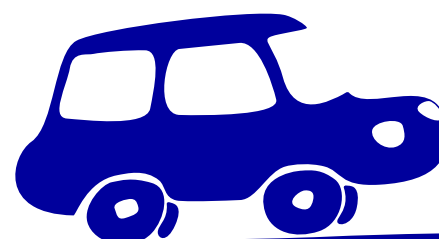
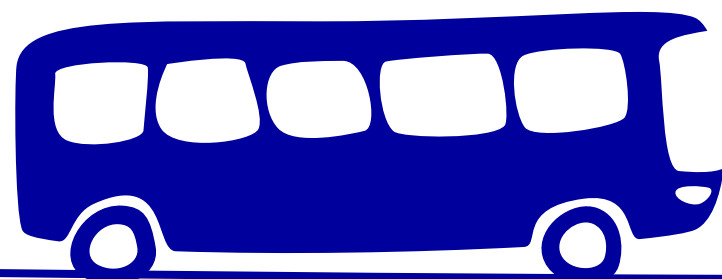
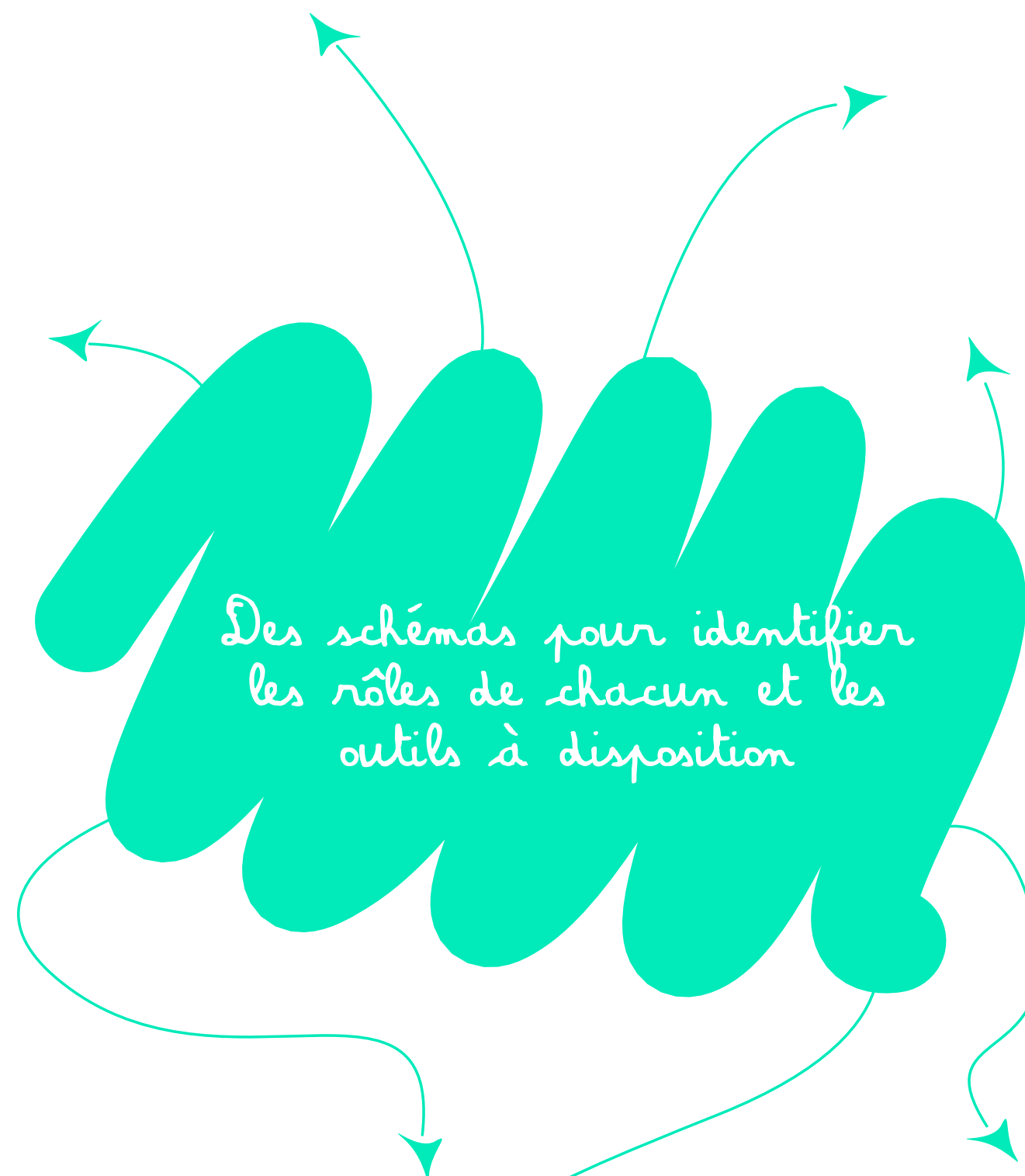
p 23

CARTOGRAPHIE DES TYPES D'ACTIONS

p 24

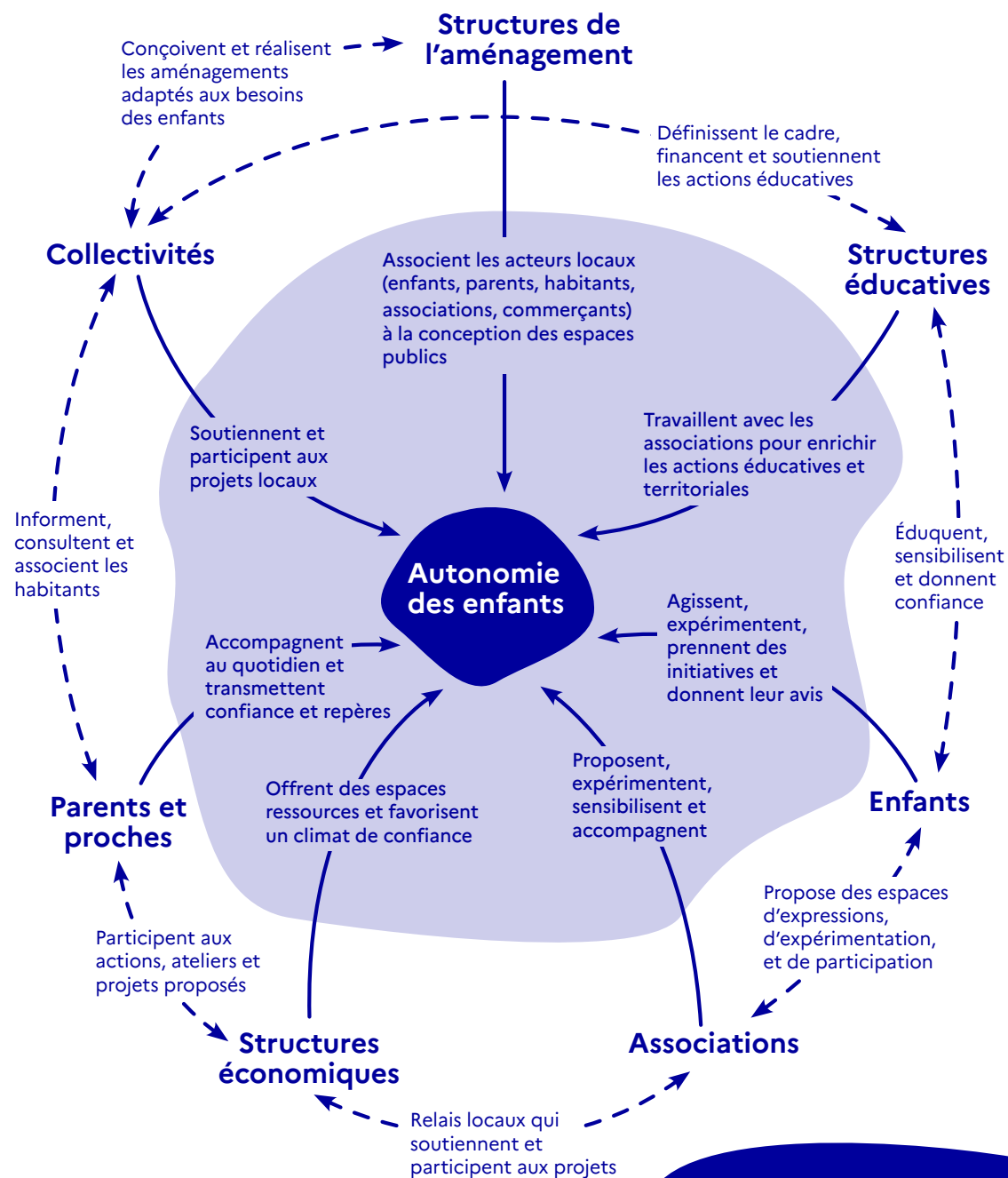
LEVIERS D'ACTION DES ACTEURS DE L'AUTONOMIE DES ENFANTS

p 26



UNE DYNAMIQUE PARTENARIALE ET CONTINUE

La collaboration entre tous les acteurs est essentielle pour créer un environnement favorable à l'autonomie des enfants, aujourd'hui et pour demain.



« Il y a deux éléments qui sont très importants dans le portage de projets de mobilité, c'est à la fois l'aspect concertation avec les habitants et à la fois portage politique. Plus un portage politique est ambitieux, mieux c'est mais sans ces deux facteurs là, ça me paraît vraiment compliqué d'avoir un projet qui correspond à la fois aux besoins et aux attentes des habitantes et habitants, et qui voit réellement le jour. »

Louise CHAPERON, Consultante mobilités
BL évolution

« Ça avance bien quand il y a un alignement de planètes à savoir une association motivée, des techniciennes et techniciens compétents et motivés, des élèves et élus compétents, intéressés et motivés et un bureau d'études compétent et motivé. Le bureau d'études, le service technique, les élus et les citoyennes et citoyens : il faut les quatre. »

Charles Maguin, Consultant
en urbanisme et politiques
cyclables, Gérant de Solcy

ZOOM SUR MOBISCOL, ACTEUR PHARE DE L'AUTONOMIE DES ENFANTS : PORTAIL NATIONAL DE L'ÉCOMOBILITÉ SCOLAIRE



© Vivacités IDF

Mobiscol est la dynamique nationale dédiée à l'écomobilité scolaire. Coportée par **Vivacités Île-de-France** et le **Réseau vélo et marche**, elle accompagne depuis plus de dix ans les collectivités, établissements scolaires, associations, services de l'État et acteurs de la mobilité qui souhaitent favoriser des déplacements plus sûrs, plus autonomes et plus durables pour les enfants et les jeunes.

Au-delà des seuls trajets domicile-école, **Mobiscol défend une approche globale de la mobilité des enfants, à la croisée des enjeux d'autonomie, de santé, de sécurité routière, d'éducation, de transition écologique et de citoyenneté.** La démarche vise à permettre aux jeunes de **mieux comprendre leur environnement, de gagner en autonomie dans leurs déplacements et de découvrir les alternatives à l'usage systématique de la voiture.**

Le portail Mobiscol met à disposition de nombreuses ressources : **retours d'expérience, guides méthodologiques, webinaires, outils pédagogiques, actualités et une cartographie nationale recensant plusieurs centaines d'initiatives locales.** Plans de déplacements d'établissements scolaires (PDES), pédibus, vélobus, défis mobilité, actions de sensibilisation, aménagements aux abords des écoles ou encore programmes d'apprentissage du vélo y sont valorisés afin d'**inspirer de nouveaux projets partout en France.**

À travers l'animation d'une communauté nationale d'acteurs, Mobiscol **favorise également le partage d'expériences, la diffusion des bonnes pratiques et l'émergence de nouvelles coopérations** au service de la mobilité des enfants et des jeunes.



© Vivacités IDF



© Vivacités IDF



© Vivacités IDF



Pour en savoir plus

Venez découvrir les ressources et initiatives référencées de Mobiscol!

CARTOGRAPHIE DES TYPES D'ACTIONS

1 DIAGNOSTIC

2 DOCUMENTS DE PLANIFICATION

3 ACTIONS DE TRANSFORMATION COMPORTEMENTALE

3 ACTIONS DE TRANSFORMATION SPATIALE

GOUVERNANCE

FORMATION ET SENSIBILISATION

COMMUNICATION

MODES DE DÉPLACEMENTS ALTERNATIFS

ACTIONS DE SÉCURISATION

TRAVAIL SUR LES RYTHMES SCOLAIRES ET/OU DE (TÉLÉ)TRAVAIL

INCITATIONS FINANCIÈRES (À DESTINATION DES ADULTES)

MISES À DISPOSITION D'ÉQUIPEMENTS

ÉVÉNEMENTS

Voyages à vélo

Challenge mobilité

ACRONYMES ET DÉFINITIONS

PRS : Plan Régional Santé | PPA : Plan de Protection de l'Atmosphère | CLS : Contrat Local Santé | SCoT : Schéma de Cohérence Territoriale | PCAET : Plans Climat Air Énergie Territorial | PAVE : Plan de mise en Accessibilité de la Voirie et des aménagements des Espaces publics | PLU(i) : Plan Local d'Urbanisme (intercommunal) | PDES : Plan de Déplacement d'Établissement Scolaire | PDME : Plan De Mobilité Employeur | PDM(S) : Plan De Mobilité (Simplifié) | «One Health» : penser la santé à l'interface entre celle des animaux, de l'Homme et de leur environnement (source : Inrae) | SRAV : Savoir Rouler À Vélo | FMD : Forfait Mobilités Durables

Tracés au sol
Panneaux
signalétiques

Itinéraires ludiques
et sécurisés

Interventions
artistiques

Installations
artistiques

Rue scolaire
(fermeture
définitive ou
pendulaire)

Apaisement
et sécurisation
du quartier

Réduction de la
vitesse des véhicules
(30km/h, zones de
rencontre, traversée
en plateau, dispositifs
de ralentissements
(dos-d'âne/chicane/
signalétique incitative))

SIGNALÉTIQUE ET DESIGN ACTIF

CHANGEMENT DU PARTAGE DE L'ESPACE PUBLIC

Piétonnisation

Transformation
de routes en
voies cycables

Création de parvis,
élargissement des
trottoirs, création
de pistes cyclables

VÉGÉTALISATION

AMÉNAGEMENT DE L'ESPACE PUBLIC

Créations de
nouvelles voies
piétonnes ou
cyclables

Douches
(employeurs)

Stationnements,
local à vélos/
trotinettes

Création
d'un tracé
d'initiation
routière

Équipement
mobilier

Mobilier ludique
et convivial

Éclairage

Assises

MOBILITÉ

PLAN DE CIRCULATION

Schéma directeur
des aménagements
cyclables

Plan piéton

PDM(S)*

PDME*

PDES*

PLU(I)*

SCoT*

PAVE*

PRS*

«ONE HEALTH»*

PPA*

Plan Climat

CLS*

PCAET*

Références culturelles
(livres (bibliothèques
municipales ou scolaires),
héros, jouets)

Changements de
représentations

Exemplarité et usages
des modes de déplacement

Cartes d'itinéraires
marchables et
cyclables

Animations (stand de
sensibilisations, jeux
de piste)

Stits pédagogiques («Sur
la route de l'école»,
«Je m'écotransporte»)

Sensibilisation aux enjeux
environnementaux,
sociaux et sanitaires

Ateliers pédagogiques
(fresque de la
mobilité, «Je suis
écomobile»)

Apprentissage
technique

Formations vélo ou marche
(SRAV*, vélo-école,
permis piétons)

Ateliers de
réparation

Vélobus

Pédibus

Transport collectif
non motorisé

Hippobus, Astinobus,
Bosalie

«Médiateur
à l'École»

Mise à disposition d'espaces
refuges (commerces et
équipements)

Rue aux enfants (fermeture
événementielle)

Fêtes ou festivals
(Festival de
l'écomobilité...)

Mai à vélo

Constellations d'actions

Constellations d'actions

DIAGNOSTIC ●

DOCUMENTS DE PLANIFICATION ●

GOUVERNANCE ●

ACTIONS DE TRANSFORMATION SPATIALE ●

ACTIONS DE TRANSFORMATION COMPORTEMENTALE ●

p 28

p 30

p 31

p 31

p 32

p 36

Des idées pour
passer à l'action

Légende



Des loupes avec renvoi
vers les fiches actions

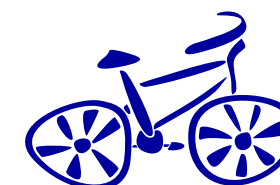
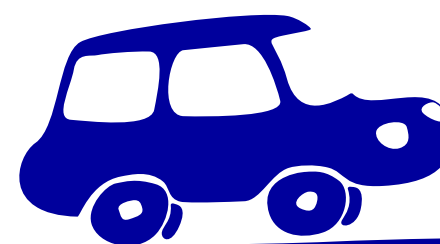
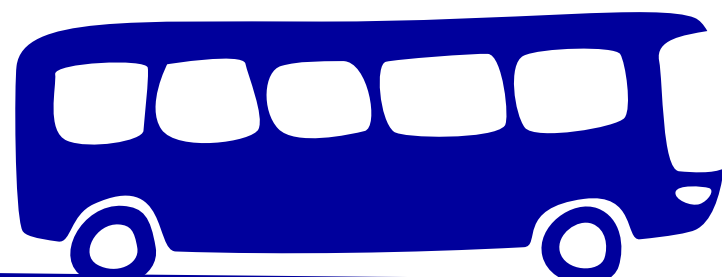


Des QR codes avec liens
cliquables et renvoi à :

 Des ressources
documentaires

 Des vidéos de
démonstration

Des sites de
présentation
des projets



DIAGNOSTIC

Grâce à la route

📍 Lyon (Rhône)

Accompagnement des collégiennes et collégiens dans l'identification et l'expérimentation d'itinéraires cyclables reliant leur domicile à leur établissement. Grâce à des diagnostics en roulant et la réalisation de cartes de parcours, le projet permet de mieux connaître les aménagements existants, de repérer les points de vigilance et de faciliter les déplacements à vélo du quotidien.



Carte participative Mobi'Kids

📍 Rennes (Ille-et-Vilaines)

Mise en place d'une carte participative des trajets sûrs et dangereux pour aller à l'école, élaborée par les enfants dans le cadre du programme de recherche Mobi'Kids. L'objectif est d'identifier les points dangereux (collecte des données des trajets et ressentis des enfants), d'en faire une analyse collective (enfants, parents, enseignantes et enseignants, urbanistes, collectivité) et en prendre compte dans les projets d'aménagement.

DOCUMENTS DE PLANIFICATION

«Le problème aujourd'hui c'est qu'une majorité de documents de planification ne sont pas du tout à jour, notamment lorsqu'ils ne sont pas obligatoires. Quand on met en place des schémas de mobilités actives, des schémas piétons, des plans de déplacement d'établissements scolaires à l'échelle départementale, ça permet vraiment d'avoir des axes de travail. Les PDM, ça fait bien longtemps que je n'ai pas entendu une commune le remettre à jour. Pourtant, avec ce type de document on peut voir plus largement qu'à l'échelle communale. À l'échelle communale, on peut répondre à une problématique précise, on met en place un projet très spécifique, mais on ne pense pas le besoin de mobilité à plus grande échelle.»

Clara FRANÇOIS, Chargée de mission mobilité, ADEME Occitanie

Plan de Déplacement Établissement Scolaire (PDES)

fiche
action
n°1

📍 Hauts-de-France

📅 Depuis 2014

Document stratégique, issu d'un diagnostic partagé, qui propose un panel d'actions pour limiter le recours à la voiture individuelle pour les trajets entre le domicile et l'établissement scolaire. Sa mise en place a été rendu obligatoire dans tous les établissements scolaires de plus de 250 personnes du Nord et du Pas-de-Calais depuis la publication du Plan de Protection de l'Atmosphère (PPA) en 2014. Leur mise en place est accompagnée par le Centre de ressources en écomobilité (CREM).

L'Agence Écomobilité Savoie Mont-Blanc

fiche
action
n°2

📍 Grand Chambéry (Savoie)

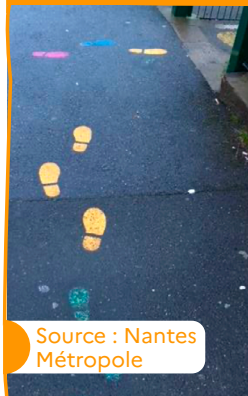
📅 Depuis 2019

Créée pour accompagner les collectivités de Savoie et Haute-Savoie dans leurs politiques de mobilité durable, l'Agence Écomobilité Savoie Mont-Blanc mutualise services vélo, ingénierie et actions de sensibilisation à l'échelle de 16 intercommunalités. Son programme phare, le Défi des Écoliers, mobilise chaque année plusieurs centaines d'écoles autour de la marche, du vélo et des mobilités partagées.

GOUVERNANCE

ACTIONS DE TRANSFORMATION SPATIALE

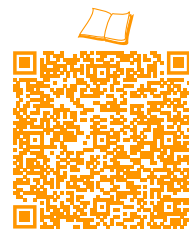
Itinéraires ludiques et sécurisés



Métropiéton

📍 Orvault (Loire-Atlantique)

📅 2017



Création d'itinéraires piétons pour faciliter le trajet jusqu'à l'école. Mise en place d'une signalétique horizontale et verticale dans un périmètre de 5 à 6 minutes de marche autour des écoles. Ce dispositif est accompagné d'une aire piétonne autour des écoles et des ateliers de sensibilisation des enfants.

Les chemins hérités

📍 Laillé (Ille-et-Vilaine)

📅 2017 - 2020

fiche
action
n°3

Valorisation du réseau historique de chemins piétons afin de faciliter les déplacements autonomes des enfants vers les écoles et le collège. Sans réaliser d'aménagements lourds, le projet s'appuie sur une signalétique ludique associant différents itinéraires à des familles d'animaux, complétée par des panneaux pédagogiques sur la biodiversité et des actions de sécurisation des traversées.

SIGNALÉTIQUE ET DESIGN ACTIF

«C'est bien le design actif devant les écoles. Mais une fois qu'on a fait ça : qu'est-ce qu'on fait pour accompagner les changements de mentalité ?»

👤 **Marianne DUFFET**, Directrice de Vivacités IdF et co-porteuse du portail sur l'écomobilité scolaire Mobiscoll

Apaisement et sécurisation du quartier

De la coronapiste au quartier à hauteur d'enfants

📍 Avignon (Vaucluse)

📅 2020 - 2024

fiche
action
n°4

Transformation du quartier Monclar en reliant école, square, équipements de proximité et itinéraires cyclables par des espaces publics apaisés, végétalisés et accessibles. La piétonnisation de l'avenue Monclar, le réaménagement du square Indochine et la végétalisation de l'école Marcel Perrin ont progressivement constitué un véritable réseau favorisant les déplacements autonomes, le jeu et les rencontres.

Rues et parvis aux écoliers

📍 Montpellier (Hérault)

📅 2021

fiche
action
n°5

Transformation des abords d'écoles en espaces piétonnés, végétalisés et sécurisés depuis 2021. Déployé dans 21 écoles, le programme associe réduction de la circulation automobile, désimperméabilisation et création d'espaces ludiques et conviviaux, tout en impliquant directement les enfants dans la conception des aménagements, du choix des végétaux et des couleurs jusqu'à certaines phases de plantation.

CHANGEMENT DU PARTAGE DE L'ESPACE PUBLIC

Piétonnisation

Un écoquartier au service de la santé et des mobilités actives

📍 Méricourt (Pas-de-Calais)

fiche
action
n°6

Développé sur l'ancien site de la gare des mines, cet écoquartier rassemble plusieurs équipements publics autour d'un restaurant scolaire centralisé proposant des repas préparés sur place. La création d'un réseau de chemins piétons sécurisés et végétalisés permet aux enfants de rejoindre quotidiennement ces équipements à pied, y compris dès la maternelle.

Intervention artistique



Fresque artistique

📍 Rennes (Ille-et-Vilaine)

📅 2021

Création d'une fresque au sol devant l'école maternelle Mauconseil (depuis 2021) pour apaiser la rue aux abords de l'école

Transformation de routes secondaires en voies cyclables



Réseau tactique

📍 Epinal (Vosges)

📅 2025



Transformation de routes en voies cyclables pour permettre la pratique sécurisée du vélo en milieu rural et transformer les pratiques de déplacements des plus jeunes comme des moins jeunes. Proposition d'un service de location longue durée (avec possibilité de livraison), et la mise à disposition de vélos en libre-service.

ACTIONS DE TRANSFORMATION SPATIALE

«La finalité du SRAV, bien sûr, c'est d'amener les enfants à l'autonomie et donc d'aller au collège à bicyclette. Mais quand l'aménagement territorial ne le permet pas, c'est difficile pour un enfant d'aller au collège à vélo quand il doit traverser une départementale sur deux kilomètres avec des camions.»

Florent COLLIN, Responsable du pôle Vélo-école à la Maison du Vélo Toulouse - Occitanie

«Le premier frein à la pratique du vélo en milieu rural, c'est la sécurité des enfants, c'est le manque d'aménagement, c'est ce qui ressort en premier. Même pour un citadin, un Toulousain va vous dire qu'il ne va pas laisser son enfant aller en autonomie à l'école parce qu'il n'y a pas assez d'aménagements, parce qu'il a peur des automobiles.»

Mathilde DURAN, Directrice de la Maison du Vélo Toulouse - Occitanie

AMÉNAGEMENT DE L'ESPACE PUBLIC

Créations de nouvelles voies piétonnes ou cyclables

L'écomobilité des enfants redessine le village

fiche action n°7
Muttersholtz (Bas-Rhin)
2014 - 2024

Développement d'un réseau de liaisons douces reliant les écoles, les équipements publics et les quartiers d'habitation afin de favoriser l'autonomie des enfants et les déplacements actifs. Ce projet a contribué à la création d'un cœur de village piéton et à une forte évolution des pratiques de mobilité, la grande majorité des élèves se rendant désormais à l'école à pied, à vélo ou en trottinette.

La ceinture verte

fiche action n°8
Loos-en-Gohelle (Pas-de-Calais)
Depuis 1980

Constitution d'un réseau de 15 km de cheminements piétons et cyclables à l'échelle de la commune à partir de friches minières, d'anciennes voies ferrées et d'espaces naturels reconvertis. Reliant quartiers, écoles et équipements publics, elle participe à la transformation du territoire tout en facilitant les déplacements quotidiens à pied et à vélo des plus jeunes et des moins jeunes.

Équipement mobilier



Source : Atelier Approche.s!

La Grande Traversée

Aubervilliers (Seine-Saint-Denis)

Depuis 2020



Création d'un parcours piéton pour encourager et accompagner la présence nocturne des femmes et des enfants grâce à des fresques, des installations signalétiques et lumineuses, et des assises.

Création d'un tracé d'initiation routière



Source : Weelz Ouest France

Tracé d'initiation routière à l'école

Massy (Essonne)

2024



Parcours routier peint sur le sol de l'École maternelle des Bleuets pour permettre aux enfants d'apprendre à se déplacer à vélo en autonomie sur la voie, dès 2-3 ans. Aménagement de la cour d'école avec un tracé d'initiation : peinture au sol et panneaux de circulation amovibles.

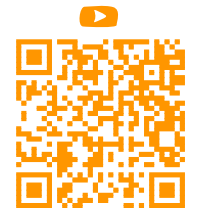
Organisation d'ateliers pédagogiques : développement d'une culture vélo, vélo-école pour les parents, équipement à disposition.



Source : Ville de Sassenage

Parc Mobi'ludique

Sassenage (Isère)



Parc d'initiation à l'autonomie des enfants à vélo et sur la route grâce à un parcours de simulation des conditions de circulation routière, pour permettre l'apprentissage du vélo et du code de la route de manière ludique. Deux parcours : la Zone "débrouille" pour apprendre les bases de la circulation routière (démarrer, freiner, s'arrêter), et la Zone "vadrouille" (avec des routes, des panneaux de signalisation et des passages piétons). A destination des enfants, des adultes en accès libre, et à disposition des écoles sur demande à la mairie.

ACTIONS DE TRANSFORMATION COMPORTEMENTALE

Mises à disposition d'outils de réparation

Stations de réparation de vélo à l'école

📍 Tournefeuille (Haute-Garonne) 📅 2019

Installation de stations fixes de gonflage dans l'enceinte des groupes scolaires de Tournefeuille, avec un kit d'outils fixes (accrochés par des câbles métalliques à la station) pour l'entretien des vélos. Ces stations sont mises à disposition des élèves et de leurs parents pour les trajets domicile/école/travail, et des équipes enseignantes et des ALAE (Accueils de Loisirs Associés à l'École) pour les sorties vélos ou des ateliers "Dr Vélo".

MISE À DISPOSITION D'ÉQUIPEMENTS

Prêts ou dons de matériel



Source : Grand Bourg Agglomération

Cyclistes brilles

📍 Bourg-en-Bresse (Ain) 📅

Dispositif pour sécuriser la pratique du vélo des collégiennes et collégiens la nuit avec l'organisation d'ateliers de sensibilisation à la visibilité nocturne des cyclistes et la distribution d'équipements de visibilité auprès de collèges. Ce programme est accompagné d'un jeu concours sur la législation du vélo. En partenariat avec la Fédération des Usagers de la Bicyclette.

En selle lycéens !

📍 Occitanie 📅 2024

Prêts gratuits de vélos à assistance électrique à des lycéennes et lycéens, dans le cadre du Plan Régional Jeunesse d'Occitanie et du Plan Régional Vélo II, pour les encourager à pratiquer des mobilités actives, notamment sur les trajets domicile/école. L'assistance électrique favorise l'accessibilité au vélo pour permettre sa pratique par un public plus large, en particulier les filles. Ce dispositif est mené dans 8 lycées de la région, et accompagné par des animations sur l'écomobilité dans les lycées concernés.

Métrovélo aux établissements scolaires

📍 Grenoble (Isère) 📅

Prêts des vélos de la Ville aux établissements scolaires pour initier les enfants à la sécurité routière à vélo dans une limite d'une fois par an, pour une durée de 1 mois maximum (pour une sortie, un usage quotidien, une formation vélo). Ce dispositif est accompagné du prêt d'une piste amovible d'initiation routière, et bénéficie à 36 groupes scolaires chaque année.

Sensibilisation aux enjeux environnementaux, sociaux et sanitaires

Collège Ecomobile

📍 Noisy-le-Roi (Yvelines) 📅 2023

Une trentaine d'éco-délégués ainsi que six éco-profs du collège Jean-Baptiste de la Quintinye mènent des projets de sensibilisation à l'écomobilité : journée du vélo pour apprendre la réparation et mieux connaître le fonctionnement des pistes cyclables, inauguration d'un abris vélo, participation du Défi Moov'IDF.



Source : Les Roues du Possible

Les Roues du Possible

📍 Lyon (Rhône) 📅 2022

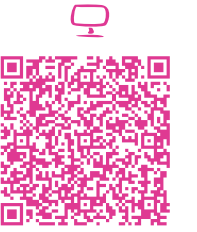
Production d'une série documentaire sur les déplacements quotidiens d'enfants, d'adolescentes et d'adolescents à vélo, libre de droits.



Marche exploratoire sur le genre dans l'espace public avec un collège

📍 Saint-Ouen (Seine-Saint-Denis) 📅 2026

Sensibiliser les élèves aux inégalités de genre quant à l'accès à l'espace public et aux trajets quotidiens des usagers, grâce à une marche exploratoire en non mixité. La marche a été introduite par un atelier de sensibilisation aux inégalités de genre, puis suivie d'une restitution entre les groupes. Le projet a été effectué avec une classe de quatrième.



FORMATION ET SENSIBILISATION

Apprentissage technique



Source : Grand Ouest Toulousain

Formation adulte "Savoir Circuler en Ville à Vélo" avec des enfants

📍 Toulouse (Haute-Garonne) 📅 Depuis 2005

Apprentissage et perfectionnement de la pratique du vélo en milieu urbain pour les adultes, en quatre séances d'une heure. L'objectif est de gagner en aisance pour se déplacer et accompagner ses enfants à vélo. En partenariat avec la Maison du Vélo et proposé gratuitement.

Ma famille à vélo

📍 Lyon (Rhône) 📅 Depuis 2020

Création de binômes parent-enfant pour apprendre à circuler à vélo en ville, depuis les premiers exercices en espace sécurisé jusqu'aux déplacements en circulation réelle. En travaillant simultanément les compétences des enfants et la confiance des parents, il constitue un levier original pour favoriser l'autonomie des plus jeunes dans l'espace public.

fiche action n°9

Vélo et handicap(s), c'est possible !

📍 Aubervilliers (Seine-Saint-Denis) 📅

Dispositif qui favorise l'accès au vélo, aux loisirs et aux déplacements du quotidien pour des publics souvent éloignés de ces pratiques. Destinée aux enfants et jeunes en situation de handicap, l'initiative propose des apprentissages adaptés et un accompagnement spécifique.

fiche action n°10

ACTIONS DE TRANSFORMATION COMPORTEMENTALE

Challenge mobilité

Challenge de mobilité inter-écoles

📍 Grand Poitiers (Vienne)
📅 Depuis 2021

Challenge invitant les élèves et leurs familles à privilégier pendant une semaine la marche, le vélo, la trottinette, les transports collectifs ou le covoiturage pour se rendre à l'école. En mobilisant les établissements scolaires autour d'un défi collectif, le dispositif vise à faire découvrir des alternatives à la voiture individuelle et à encourager durablement les mobilités actives dès l'enfance.

Challenge d'écomobilité scolaire

📍 Hauts-de-France
📅 Depuis 2015

Challenge qui promeut la mobilité douce et sensibilise aux enjeux environnementaux auprès des enfants et des jeunes, de la maternelle jusqu'au lycée, ainsi que de l'équipe éducative. Près de 260 établissements scolaires ont participé en 2025.

Le P'tit Tour à Vélo

📍 Saint-Paul (La Réunion)
📅 Depuis 1998

fiche
action
n°11

Expérimentation de la circulation en conditions réelles, grâce à une sortie à vélo de 20km organisée chaque année sur le littoral, pour près de 200 élèves, encadrés par des professionnels et des parents bénévoles. Inscrite dans une politique plus large d'apprentissage du vélo à l'école, elle est complétée par des ateliers vélo et le déploiement du programme Savoir Rouler à Vélo auprès des élèves du territoire.

ÉVÉNEMENTS

ACTIONS DE SÉCURISATION

Réseau d'espaces refuges

📍 Marseille (Bouches-du-Rhône)
📅 Depuis 2025



Source : Ville de Marseille

Dispositif qui permet de créer un réseau d'espaces refuges à l'échelle de la ville pour sécuriser les parents et les enfants dans les déplacements autonomes de ces derniers en ayant la certitude que, si les enfants ont un problème, ils pourront identifier ou demander de l'aide et trouver un adulte bienveillant pour les aider. Cela se manifeste par la mise en place dans les commerces de l'autocollant pour qu'ils soient repérés par les enfants.

Mon Copilote

📍 Ille-et-Vilaine
📅 Depuis 2025



Dispositif pour accompagner les collégiennes, collégiens et lycéennes, lycéens en situation de handicap à l'école dans le but de gagner en autonomie (2025). Des accompagnatrices et accompagnateurs formés emmènent l'élève à son établissement scolaire à pied ou en transports en commun jusqu'à ce qu'il ou elle puisse l'effectuer seul. En partenariat avec l'association Mon Copilote.

Vélobus

Le Vélobus

📍 Le Teil (Ardèche)
📅 2022



Dispositif de ramassage scolaire à vélo. Il effectue les trajets domicile/école gratuitement, et bénéficie à 38 élèves de primaire des quartiers prioritaires de la ville (QPV). Les élèves de maternelle sont équipés de triporteurs et les élèves de primaire se voient prêter des vélos par un acteur de l'économie sociale et solidaire. Le parcours fait 2 km et est entièrement aménagé avec des pistes cyclables.

Pédibus

Le 1000 Pattes

📍 Bois-le-Roi (Seine-et-Marne) 📅 2006

Un des plus anciens pédibus de France. Il est composé de trois lignes qui desservent trois établissements scolaires. Des gilets jaunes sont mis à disposition par la commune. La gestion administrative et la communication du pédibus est assurée par la mairie. La commune a élargi certains trottoirs pour faciliter le passage du pédibus, et organise des événements festifs autour du dispositif. Les services techniques effectuent des tours réguliers pour refaire le marquage au sol et sécuriser le départ des lignes.

MODES DE DÉPLACEMENTS ALTERNATIFS

Transport collectif non motorisé



Source : Club d'écomobilité de Haute Normandie

L'Asinobus

📍 Louviers (Eure)
📅 Depuis 2012

Dispositif de ramassage scolaire à pied accompagné par deux ânes. Il effectue deux parcours domicile - école gratuitement, en alternance suivant les jours de la semaine. Les ânes sont équipés de porte-cartables pour permettre à tous les enfants de participer au pédibus.

Des triporteurs électriques pour une crèche hors les murs

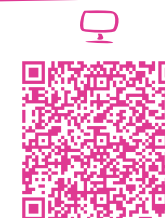
📍 Montaigu-Vendée (Vendée)
📅 2024

fiche
action
n°12

Format de « crèche buissonnière » qui permet à des enfants de plus de 2 ans de rejoindre en triporteur électrique un parc situé à 2 km de leur établissement. En facilitant des sorties régulières en nature et dans des équipements du territoire, le projet associe éveil sensoriel des enfants, mobilités actives et découverte du territoire dès le plus jeune âge.

Hippobus

📍 Vendargues (Hérault)
📅 Depuis 2012



Dispositif de ramassage scolaire en calèche tractée par les chevaux municipaux pour permettre à tous les enfants l'accès aux mobilités douces. Il effectue les trajets domicile/école gratuitement et dessert 13 arrêts. Cela permet aux enfants ne sachant pas encore ou ne pouvant pas faire du vélo de participer à l'hippobus.



Source : Ville de Vendargues

P'Coolbus©

📍 Seine-Eure
📅 Depuis 2017

fiche
action
n°13

Dispositif de ramassage scolaire en rosalie, un véhicule-vélo de 9 places. Il effectue les trajets domicile/école gratuitement, et dessert 7 écoles, 6 communes grâce à 10 bus. Cela permet aux enfants ne sachant pas encore ou ne pouvant pas faire du vélo de participer au vélobus.

Portraits

Fiches actions

Des récits approfondis...

HAUTS-DE-FRANCE p 40

Un territoire engagé en faveur de la qualité de l'air

GRAND CHAMBÉRY p 44

Un territoire contraint engagé dans la transition vers des mobilités alternatives

LAILLÉ p 48

Un territoire favorable à la marche et aux enfants

AVIGNON p 52

Construire une continuité d'espaces publics à hauteur d'enfants

MONTPELLIER p 56

Faire la ville à hauteur d'enfants

MÉRICOURT p 60

Quand la marche devient un enjeu de santé et d'égalité

MUTTERSCHOLTZ p 64

Une politique de la proximité au service de l'autonomie et de l'écomobilité des petits et des grands

LOOS-EN-GOHELLE p 68

L'héritage minier, levier de la transition écologique

LYON p 72

Une ville engagée pour l'autonomie des enfants

AUBERVILLIERS p 76

Répondre aux enjeux d'écologie et d'inclusion par la mobilité

SAINT-PAUL (LA RÉUNION) p 80

Reconquérir l'espace public malgré le tout-voiture

MONTAIGU-VENDÉE p 84

Se déplacer autrement, dès le plus jeune âge

LA COMMUNAUTÉ D'AGGLOMÉRATION SEINE-EURE p 88

Un territoire périurbain mobilisé pour développer l'autonomie des enfants à vélo

N°1 LA SYSTÉMATISATION DES PDES p 41

N°2 L'AGENCE ÉCOMOBILITÉ SAVOIE MONT-BLANC p 45

N°3 LES CHEMINS HÉRITÉS p 49

N°4 DE LA CORONAPISTE AU QUARTIER À HAUTEUR D'ENFANTS p 53

N°5 LES RUES ET PARVIS AUX ÉCOLIERS p 57

N°6 DES CHEMINEMENTS PIÉTONS POUR RELIER LES ÉCOLES À LA CANTINE CENTRALE p 61

N°7 UN CHEMINEMENT PIÉTON ENTRE L'ÉCOLE ET LE GYMNASSE p 65

N°8 LA CEINTURE VERTE p 69

N°9 MA FAMILLE À VÉLO p 73

N°10 VÉLO ET HANDICAP(S), C'EST POSSIBLE ! p 77

N°11 LE P'TIT TOUR À VÉLO p 81

N°12 DES TRIPORTEURS ÉLECTRIQUES POUR UNE CRÈCHE HORS LES MURS p 85

N°13 LE S'COOLBUS© p 89

... d'initiatives inspirantes

Légende



Des QR codes avec liens cliquables et renvoi à :

 Des ressources documentaires

 Des vidéos de démonstration

HAUTS-DE-FRANCE : UN TERRITOIRE ENGAGÉ EN FAVEUR DE LA QUALITÉ DE L'AIR



« Les projets d'éco-mobilité qui sont lancés font partie d'une politique de Douaisis Agglo où l'éco-citoyenneté est très importante. Rouler à vélo c'est décarboner sa mobilité mais ça rentre dans une politique beaucoup plus globale de rendre responsable les enfants et de protéger la planète sous différentes formes possibles. »

Raphaël AIX, Vice-Président en charge de la mobilité à Douaisis Agglo

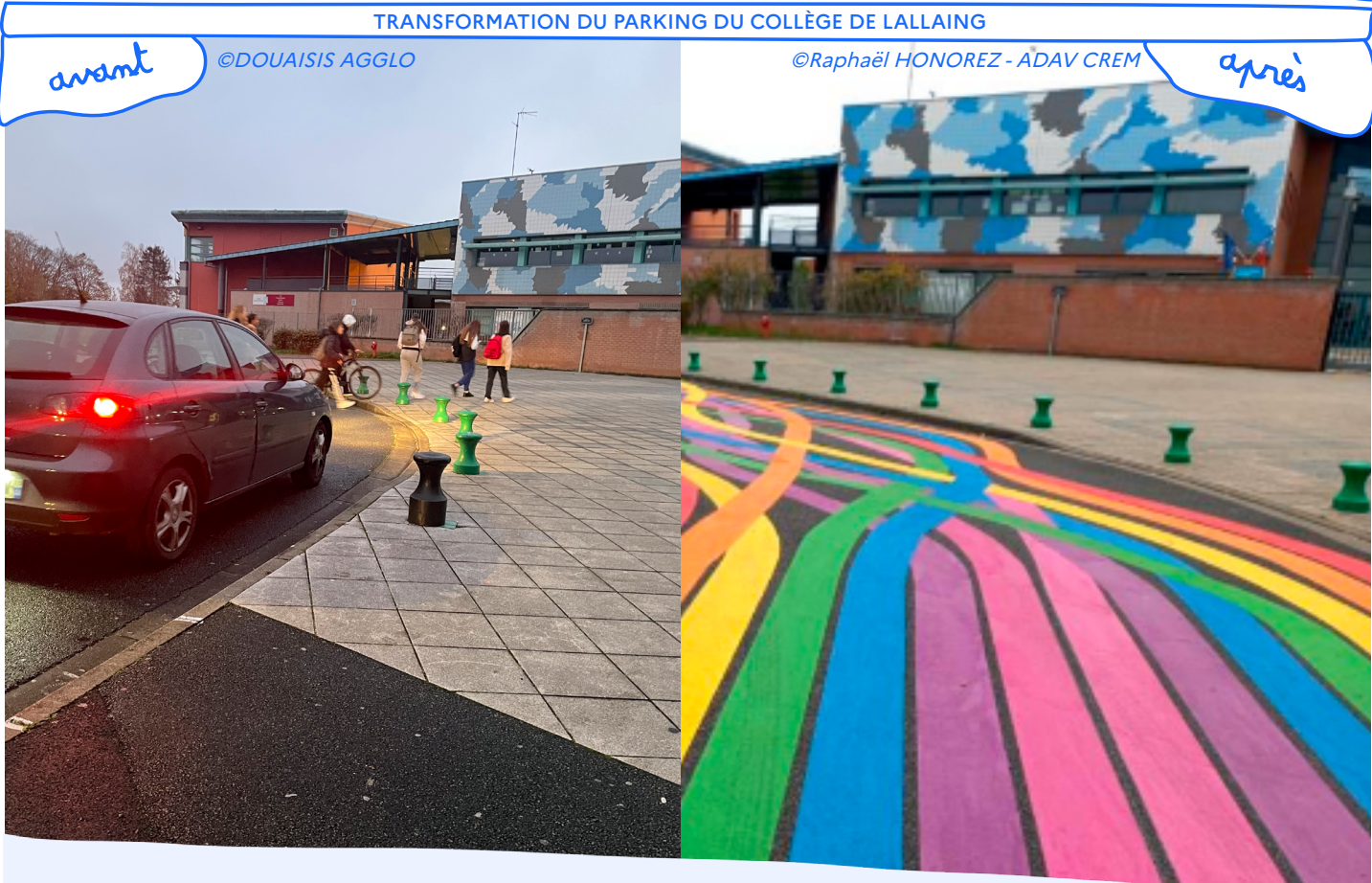
Le Plan de Déplacement Établissement Scolaire, document stratégique issu d'un diagnostic partagé, propose un panel d'actions visant à limiter le recours à la voiture pour les trajets domicile-établissement scolaire : aménagements, services, actions pédagogiques ou de communication.

Malgré une amélioration de la qualité de l'air, cette obligation a été maintenue dans le nouveau PPA de 2025 sur un périmètre plus restreint. Cette mesure s'inscrit dans un territoire déjà engagé sur l'écomobilité, avec l'existence, depuis 2012, du Centre de Ressources en Ecomobilité (CREM), qui accompagne collectivités, associations, établissements scolaires et entreprises souhaitant intégrer l'écomobilité dans leurs actions et politiques.

Parmi les intercommunalités de la région, Douaisis Agglo (35 communes, 150 000 habitantes et habitants) se distingue par son engagement particulièrement fort en faveur de l'écomobilité des enfants. Dès 2021, elle lance un plan en faveur de la marche et du vélo soutenu par l'ADEME par le financement AVELO2 (programme des Certificats d'Économies d'Énergie (CEE) ayant accompagné 437 territoires ruraux, périurbains et urbains peu denses dans la définition et la mise en œuvre de leur politique cyclable, achevé en 2024), déployé en trois axes :

- Securiser le réseau communautaire via des aménagements cyclables,
- Sensibiliser la population aux modes actifs (déploiement du Taverin Rouler à Vélo en ECH2, ateliers de sensibilisation),
- Orienter les usagers sur les itinéraires sécurisés via un jalonnement directionnel.

LA SYSTÉMATISATION DES PDES DANS LA RÉGION HAUTS-DE-FRANCE



« Une fois que les établissements scolaires ont la confiance nécessaire, ça roule. Ils ne se sentent pas légitimes pour faire ça, et on est là pour les rassurer et les accompagner, surtout au début. L'idée ça a toujours été d'accompagner mais pas faire le plan mobilité. »

Raphaël HONOREZ, Chargé de mission PDES dans l'Association Droit au vélo (ADAV)



**DATE**

2022 (début de la mission d'accompagnement PDES du CREM) - aujourd'hui

PORTEURS

Rectorat de Lille et d'Amiens, DREAL Hauts-de-France, ADEME, Région Hauts-de-France, Département du Nord, Centre ressource en écomobilité (CREM) co-animé par les associations ADAV et En Savoir Plus

**MOYENS HUMAINS DÉPLOYÉS (ETP)**

1 poste à l'ADAV et ½ poste à En Savoir Plus, pour l'accompagnement à la mise en place des PDES dans les établissements de la région
1 chargée de mission mobilité douce à Douaisis Agglo en charge de la mise en place des PDES dans les trois établissements pilotes (0,25 ETP)

**FINANCEMENTS**

Poste à l'ADAV financé par : la DREAL (40%), l'ADEME (30%), la Région Hauts-de-France via son Plan Vélo (20%) et le Département du Nord (10%)
½ poste à En Savoir Plus financé par : l'ADEME (60%) et la Région Hauts-de-France (40%)

1 Un accompagnement structuré des établissements scolaires

L'accompagnement des PDES dans les Hauts-de-France est **porté par le CREM**, animé depuis 2022 par l'association **Droit au vélo (ADAV)** sur l'académie de Lille et par l'association **En savoir plus** depuis 2024 sur l'académie d'Amiens.

Cette démarche s'est **d'abord dirigée vers les collèges** (échelle idéale avec un nombre de collèges limité sur l'Académie de Lille par rapport au nombre d'écoles) et **s'est ensuite étendue aux lycées**. Menée avec le rectorat, elle repose sur 3 piliers :

- la **formation d'un comité de pilotage** (parents d'élèves, éco-délégués, référent PDES, chef d'établissement, professeurs, collectivités),
- la **transmission d'une boîte à outils méthodologique** (enquêtes numériques, expositions, jeu Mobilactiv', newsletter),
- le **soutien continu aux référents PDES des établissements**.

Plus que les outils, c'est l'accompagnement humain qui s'avère décisif : **se sentir soutenu et légitimé permet aux référents, souvent mobilisés sur la base du volontariat, de s'engager pleinement dans la démarche.**

2 Un diagnostic partagé pour co-construire un plan d'actions

Le PDES est une démarche participative, construite autour d'un diagnostic associant principalement :

- une **enquête** auprès des parents, élèves, personnels enseignants (direction de l'établissement, enseignants, CPE) et non-enseignants (agents de service, infirmiers scolaires) **pour identifier les difficultés rencontrées dans les différents modes de déplacement**,
- un **diagnostic d'accessibilité** réalisé à l'aide de cartes, de comptage et d'une marche exploratoire avec le personnel de l'établissement, des techniciennes et techniciens, des parents et des élèves.

Le COPIL (Comité de Pilotage) construit ensuite un programme d'actions (aménagements, services, actions pédagogiques) décrites sur des fiches synthétiques (objectifs, responsables, budget, délai, indicateurs).

En réunissant dans un même comité de pilotage établissements scolaires et autorités organisatrices de la mobilité (AOM), **les PDES créent un dialogue inédit entre éducation et politique de mobilité, ouvrant la voie à des investissements communaux concrets.**

« Le but principal du plan de déplacement, c'est de faire se rencontrer les deux sphères éducative et politique : ça arrive souvent et c'est ce qui marche le mieux. »

Raphaël HONOREZ, Chargé de mission PDES dans l'Association Droit au vélo (ADAV)

3 Une dynamique territoriale inédite

Depuis 2022, 132 collèges et 18 lycées se sont engagés dans une démarche PDES, faisant de la région Hauts-de-France un territoire pionnier par le nombre d'établissements mobilisés. Pour les établissements ne pouvant s'engager dans un PDES complet, ou pour les inciter à rejoindre le dispositif PDES, le CREM propose le **challenge écomobilité scolaire**. Entre 2022 et 2026, celui-ci a mobilisé **environ 200 établissements et touché 50 000 à 60 000 élèves**. De plus, une plateforme de dépôt des plans de mobilité, en cours de développement avec la DREAL, permettra de formaliser l'obligation et de mieux évaluer les actions engagées dans la région.

À l'échelle intercommunale, Douaisis Agglo fait figure d'exemple avec des résultats déjà visibles : **3 PDES pilotes de l'expérimentation lancés depuis 2021, des aménagements concrets réalisés par les communes** (voie partagée entre cyclistes et piétons, chaudiou), **une augmentation des déplacements à vélo et une diminution du trafic aux abords des établissements perçus par les acteurs locaux**. L'agglomération, en plus de faciliter la gouvernance des PDES en mettant en relation les différents acteurs territoriaux, a **créé deux fonds de concours : l'un encourageant la réalisation de PDES** (financement des études communales plafonné à 5 000€ par établissement) **et l'autre pour la réalisation des actions** (35 000€ par commune des établissements pilotes). Cette collectivité **accompagne désormais deux nouvelles communes**.



Pour en savoir plus

Mobiscol, 2025. Le plan de déplacements d'établissement scolaire (PDES). L'outil de planification de l'écomobilité scolaire.



Atelier de sensibilisation à l'éclairage ©DOUAISIS AGGLO



Diagnostic participatif au Collège d'Arleux ©Auddicé Environnement



Rue aux enfants ©DOUAISIS AGGLO

Les clés de réussite

- Accompagnement humain du CREM et transmission d'une boîte à outils clés en main visant à autonomiser et légitimer les référents PDES des établissements scolaires
- Challenge écomobilité scolaire comme porte d'entrée vers les PDES pour les établissements ne pouvant s'engager dans une démarche complète
- Soutien politique et financier des collectivités (ex : fonds de concours de Douaisis Agglo)
- Dialogue inédit entre AOM et établissements scolaires, ouvrant la voie à des actions et des aménagements concrets
- Partenariat avec l'Académie de Lille facilitant la communication avec les établissements scolaires
- Obligation inscrite dans le PPA conférant une légitimité à la démarche

Les points de vigilance

- Dépendance au volontariat de référents scolaires non rémunérés pour cette tâche
- Manque de temps ou d'intérêt de certains établissements scolaires
- Forte rotation des référents mobilité ralentissant la mise en place des PDES
- Manque de suivi des actions post-PDES, limitant l'évaluation de la démarche
- Difficultés de communication entre services des collectivités et acteurs aux temporalités différentes (ex : académies et collectivités)
- Moyens humains du CREM insuffisants pour aller au-delà des établissements volontaires
- Obligation actuelle qui repose sur une approche incitative, limitant son impact sur les établissements les moins volontaires
- Déploiement freiné sur l'académie d'Amiens : absence d'obligation et partenaires moins nombreux

L'AGENCE ÉCOMOBILITÉ SAVOIE MONT-BLANC : UN OPÉRATEUR AU SERVICE DES POLITIQUES DE MOBILITÉS ALTERNATIVES

ALLER DE SOI : Inspirations pour favoriser l'écomobilité des enfants | 45 |

DATE
2019 - aujourd'hui

PORTEURS
17 actionnaires publics
(communautés de communes,
communautés d'agglomération,
syndicats mixtes et la Région
Auvergne-Rhône-Alpes)

FINANCEMENTS
Prestations vendues aux
actionnaires, fonds publics perçus
sur projets (à la marge)

**MOYENS HUMAINS DÉPLOYÉS
(ETP)**
84 ETP (2025)

BUDGET DE MISE EN OEUVRE
Chiffre d'affaire : 6,2 millions
d'euros en 2025
Capital : 41.440€ détenu par
17 actionnaires selon des parts
différentes

L'Agence Écomobilité Savoie Mont-Blanc est une Société Publique Locale (SPL) qui **accompagne 16 inter-communalités de Savoie et Haute-Savoie, ainsi que la Région Auvergne-Rhône-Alpes, dans leurs politiques de mobilité durable**. Elle intervient comme un outil mutualisé au service des territoires, avec deux antennes principales à Chambéry et Annecy.

1 D'association à Société Publique Locale (SPL)

L'agence naît en 2001 sous forme associative autour d'un service de location de vélos à Chambéry. Ses missions s'élargissent progressivement avec le **développement des services vélo, et la création de différents pôles de conseil en mobilité (scolaire, entreprise, covoiturage...)**.

En 2019, face à la croissance de son activité et à l'élargissement de son territoire d'intervention, **l'association devient une Société Publique Locale**. Ce statut permet aux collectivités actionnaires de lui confier directement des missions, sans mise en concurrence, tout en conservant un cadre juridique sécurisé et une grande souplesse d'action.

La gestion de la SPL repose désormais sur une gouvernance associant collectivités et société civile :

- un conseil d'administration composé d'élus et d'élues des collectivités actionnaires
- une assemblée spéciale représentant les plus petits actionnaires
- une assemblée générale composée des 17 actionnaires dans laquelle sont prises les décisions
- un conseil de développement consultatif associant des acteurs locaux et la société civile aux réflexions de l'agence.

2 Un outil mutualisé au service des territoires

La SPL est une société anonyme (SA) qui agit pour le compte exclusif de ses collectivités actionnaires en les **accompagnant dans le déploiement d'alternatives à la voiture individuelle ainsi que dans les changements de comportement associés**.

Ses actions s'organisent autour de trois grands axes :

- l'exploitation de services et de consignes vélo

- la sensibilisation, l'animation et l'accompagnement de différents publics autour des mobilités durables
- l'ingénierie mobilité, comprenant études, assistance à maîtrise d'ouvrage et accompagnement des aménagements.

La structure permet de mutualiser compétences, savoir-faire et retours d'expérience entre territoires, offrant ainsi aux collectivités un véritable outil opérationnel adaptable à leurs besoins.

3 Un levier fort pour l'écomobilité des enfants

Le pôle jeune de la SPL déploie des accompagnements favorisant les mobilités actives au travers d'animations pédagogiques, du Savoir Rouler à Vélo, de pédibus ou vélobus.

L'action phare est le **Défi des Écoliers**. Pendant une semaine, **les élèves sont encouragés à venir à l'école à pied, à vélo ou en mobilité partagée**. Le dispositif s'accompagne d'interventions ludiques dans les classes : jeux autour de l'écomobilité, ateliers vélo ou création de contes. Créé en 2013 à Grand Chambéry, ce dispositif s'est **progressivement étendu à plusieurs territoires**. En 2025, le programme a mobilisé **226 écoles et 32000 élèves**.

La complémentarité des pôles au sein de la SPL permet, en outre, d'approfondir certains accompagnements : le pôle jeune pourra profiter de l'expertise du pôle aménagement sur des rues scolaires en proposant des solutions concrètes de réaménagement.

Les interventions du pôle concernent majoritairement les classes de la maternelle au primaire. Le pôle a l'ambition de **cibler plus massivement le public de collégiens et collégiennes, âge clé de l'autonomie mais aussi d'impliquer davantage les familles au travers des Défi des Écoliers ou la création d'outils d'information sur les offres de mobilité locales**.

«La force de la SPL est de pouvoir répondre de manière très ajustée aux demandes des actionnaires»

Maëlle TALICHET, Responsable du Pôle Jeunes de l'Agence Écomobilité Savoie Mont-Blanc

«On est dispensé de la mise en concurrence et en matière de lourdeur de procédures administratives et de temps, on gagne beaucoup.»

Alain CARACO, Vice-président de grand Chambéry et Président du conseil d'administration de la SPL



Les contes en maternelle ©AE



Des sorties piétonnes avec l'école Chantemerle - PDES ©AE



Ateliers vélo-école à Saint-Alban en 2024 - Savoie Scolaires ©AE

Les clés de réussite

- Mutualisation des frais de structure
- Mutualisation et mise à disposition de compétences et capitalisation d'expériences et d'expertises sur un territoire (notamment pour les plus petites communes moins bien dotées)
- Rapidité et souplesse d'intervention permises par l'absence de mise en concurrence
- Implantation locale et très bonne connaissance du territoire (maîtrise du contexte territorial d'un point de vue technique, opérationnel et politique)
- Statuts larges qui permettent de réaliser une diversité de missions déployées dans l'objectif de favoriser les usages alternatifs à la voiture individuelle
- Transversalité et maîtrise des différentes compétences pour favoriser l'écomobilité (volet sensibilisation et aménagement)
- Articulation des politiques publiques en matière de mobilité à toutes les échelles territoriales.

Les points de vigilance

- Action limitées aux collectivités actionnaires et excluant les collectivités n'ayant pas la compétence mobilité
- Perte du pouvoir de décisions de la société civile lors du passage de l'agence du statut d'association à SPL
- Un périmètre d'intervention étendu générateur de déplacements et qui pousse à la recherche d'un volume d'activités seuil pour permettre une implantation «délocalisée»
- Gestion de la croissance d'une structure «victime de son succès» pour maintenir une qualité de services : depuis 2019, multiplication par plus de trois des effectifs et du chiffre d'affaires (trentaine de salariés en 2019 contre presque 100 en 2026).

LAILLÉ : UN TERRITOIRE FAVORABLE À LA MARCHÉ ET AUX ENFANTS



LES CHEMINS HÉRITÉS : UN DISPOSITIF DE SIGNALÉTIQUE POUR RELIER LES QUARTIERS AUX ÉCOLES





DATE
2017 - 2020



PORTEURS
Commune de Laillé



PARTENAIRES
Conseil des sages, la Maison des
Jeunes et les parents d'élèves



EQUIPE DE CONCEPTION
Entreprise Picbois (panneaux
directionnels en bois)



FINANCEMENT
Commune de Laillé



BUDGET DE MISE EN OEUVRE
16 565 €

Face à l'arrivée d'un nouveau collège et à l'augmentation des déplacements scolaires, la commune de Laillé fait le choix de **s'appuyer sur son réseau historique de chemins piétons plutôt que de créer de nouvelles infrastructures**. Entre 2017 et 2020, elle développe ainsi un **projet original de signalétique et de valorisation des cheminements existants** destiné à faciliter les déplacements autonomes des enfants et des jeunes.

1 Identifier les itinéraires réellement utilisés

Dès 2018, la commission municipale en charge de l'aménagement du territoire engage un **travail de repérage des parcours les plus pertinents pour relier les quartiers aux écoles et au futur collège**. Le projet **associe plusieurs acteurs locaux** : conseil des sages (conseil local de seniors du village qui travaillent bénévolement sur des sujets divers liés à la municipalité), parents d'élèves, Maison des Jeunes et personnes élues d'autres commissions.

Durant plus d'un an et demi, les **participants et participantes parcourent la commune afin d'identifier les itinéraires les plus utilisés**. Cette démarche repose sur la **connaissance fine du territoire par les acteurs et actrices de la démarche** considérant que les chemins les plus empruntés sont souvent les plus adaptés aux usages quotidiens. Cette phase permet de **sélectionner 3 grands parcours structurants reliant les quartiers aux établissements scolaires**.

2 Concevoir une signalétique ludique et inclusive

Sous l'impulsion d'une élue très attentive aux questions d'inclusion, la commune choisit de **développer une signalétique accessible à tous les publics, quel que soit leur âge**. Chaque itinéraire est ainsi **rendu ludique et inclusif en étant associé à une famille d'animaux** (insectes, oiseaux et mammifères).

Le système combine **plusieurs niveaux de lecture**. Des **panneaux directionnels** implantés aux intersections principales **indiquent les destinations et les temps de parcours**. Des **jalons plus petits**, placés aux intersections secondaires, **permettent aux enfants de vérifier qu'ils suivent le bon itinéraire**. Une flèche positionnée sous chaque animal indique la direction à suivre. Ce dispositif transforme ainsi les trajets en **repères facilement mémorisables et ludiques**.

Des **panneaux pédagogiques** installés le long du parcours **présentent la biodiversité locale** et apportent une **dimension éducative au trajet**.

Ils permettent aux enfants de **renforcer leurs connaissances en dehors du temps scolaire**. Associés à l'aspect ludique du parcours, ces dispositifs sont pensés pour encourager les déplacements à pied et favoriser l'autonomie des enfants, tant sur le plan éducatif que social.

3 Aménager sans transformer

Dans une logique de sobriété, la **municipalité choisit de valoriser les qualités existantes du territoire, plutôt que d'engager des travaux lourds**. Le réseau s'appuyant sur des chemins déjà présents, traverse ainsi des **espaces naturels et végétalisés**, d'autres empruntent le **centre-bourg** ou des **espaces partagés**. Plusieurs tronçons sont équipés de bancs et d'espaces de pause.

La commune profite également du projet pour engager des **travaux d'entretien et de remise en état** : débroussaillage, reprise ponctuelle des revêtements et amélioration de certains passages afin de garantir leur praticabilité.

4 Accompagner les changements de pratiques

L'installation des panneaux est réalisée entre juin et juillet 2020 par l'entreprise Picbois. Parallèlement, la commune déploie une **importante campagne de communication** : diffusion de cartes des parcours, articles dans le bulletin municipal, distribution de flyers et sensibilisation des habitants.

Le **centre-bourg** est également **transformé en zone de rencontre** limitée à 20 km/h afin d'**assurer la continuité des parcours et de sécuriser les traversées**. Des **temps de sensibilisation pour expliquer cette mesure aux automobilistes** ont été mis en place par la municipalité et le conseil des sages.

Pour **encourager l'appropriation du dispositif**, un **pédibus est lancé grâce à l'implication d'un groupe de parents bénévoles**. Bien que cette initiative n'ait pas perduré dans le temps, elle a contribué au lancement du projet.



Cheminements ©Ville de Laillé



Panneau directionnel indiquant les destinations et temps de parcours ©Ville de Laillé



Signalétique des familles d'animaux ©Ville de Laillé

Les clés de réussite

- S'appuyer sur un réseau de chemins déjà existant et utilisé
- Coupler le projet à l'apaisement du centre-bourg avec la mise en place d'une zone de rencontre à 20 km/h
- Concevoir un dispositif simple, peu coûteux
- Développer une signalétique ludique et inclusive adaptée aux enfants
- Contribuer à l'apaisement général du centre-bourg et à l'amélioration du cadre de vie pour l'ensemble des habitantes et habitants
- Valoriser les compétences locales et intergénérationnelles, en associant des habitantes et habitants qui connaissent finement le territoire (Conseil des sages, Maison des Jeunes)
- Mettre simultanément l'accent sur les enjeux de mobilité, d'autonomie et de découverte de la biodiversité
- Associer des dynamiques d'appropriation citoyennes, telles que le pédibus

Les points de vigilance

- Contraintes liées à la crise sanitaire de 2020 et à la période électorale, limitant l'implication des enfants dans la conception des parcours
- Besoin d'une communication régulière pour la bonne compréhension des itinéraires et du système de jalonnement auprès des nouvelles familles
- Identification difficile et lisibilité limitée : le support en bois tend à se fondre dans les paysages naturels environnant et la petite taille de police reste difficile à lire au loin
- Absence de comptages réguliers qui rend difficile l'évaluation précise de l'évolution des usages

CONSTRUIRE UNE CONTINUITÉ D'ESPACES PUBLICS À HAUTEUR D'ENFANTS À AVIGNON

Avec plus de 90 000 habitantes et habitants, Avignon est la principale ville du Vaucluse.

Célèbre pour son patrimoine historique et son festival de théâtre, la ville a connu au cours du XXe siècle un développement important hors des remparts, accompagné d'une forte croissance de la circulation automobile. Cette évolution a progressivement transformé de nombreux quartiers en espaces de transit, peu adaptés aux déplacements des enfants et des jeunes.

Sur le mandat 2014-2026, la municipalité porte une ambition forte en faveur d'une « **Ville à hauteur d'enfants** ». Cette orientation se traduit notamment par la création d'un Conseil municipal des enfants dès 2017, mais aussi par **une réflexion plus globale sur la place accordée aux enfants dans l'espace public**. L'autonomie des enfants, leur capacité à se déplacer en sécurité et à accéder aux équipements du quotidien constituent progressivement des objectifs structurants des politiques d'aménagement. La mobilité occupe une place centrale dans cette démarche :

dès 2017 : réalisation d'un vaste programme de sécurisation des abords d'écoles

dès 2020 : le lancement du "Plan Faubourg" accélère la transformation de plusieurs quartiers en cherchant à réduire la place de la voiture, développer les mobilités actives et végétaliser les espaces publics.

Cette stratégie repose sur une conviction : favoriser l'autonomie des enfants nécessite de **penser simultanément les lieux qu'ils fréquentent et les trajets qui les relient**. L'école, les espaces de loisirs, les équipements culturels, les places publiques ou encore les itinéraires cyclables forment ainsi un véritable réseau d'espaces du quotidien.

Le quartier Monclar illustre particulièrement cette approche. Autour de l'école Marcel Perrin, de la mairie de quartier, du théâtre Totem et du square Indochine, la ville a progressivement constitué un ensemble cohérent d'espaces apaisés, végétalisés et connectés entre eux. Piétonnisation, aménagement cyclable, réaménagement d'un square, transformation de la cour d'école et développement d'espaces de rencontre ont été pensés comme les composantes d'un même projet.

AVIGNON
VAUCLUSE

DE LA CORONAPISTE AU QUARTIER À HAUTEUR D'ENFANTS : LA TRANSFORMATION PROGRESSIVE DU SECTEUR MONCLAR

CRÉATION DU SQUARE INDOCHINE, SECTEUR MONCLAR, AVIGNON

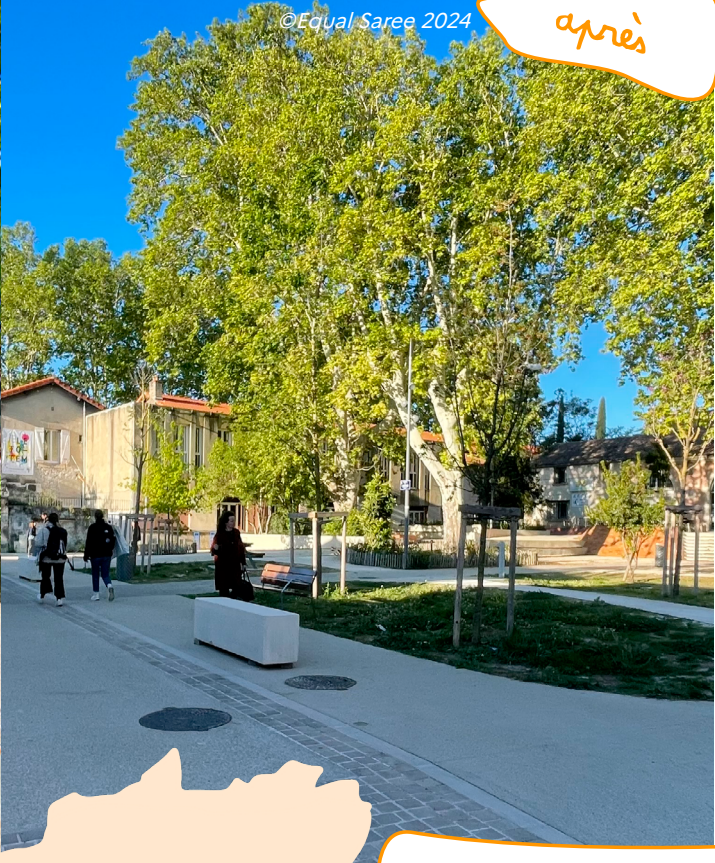
avant

©Google Maps 2022



©Equal Saree 2024

après



« Le triptyque cours, parc, chemin, on le porte comme une entité. »

Christel JOUVEN, Directrice du Pôle Aménagement Urbain Résilient de la Ville d'Avignon

Pour en
savoir plus



DATE
2020 – 2024

PORTEUR
Ville d'Avignon

FINANCEMENTS
Ville d'Avignon, État (Dotation Politique de la Ville (DPV) et Fonds Vert), Agence de l'Eau, Grand Avignon, Budget participatif

BUDGET DE MISE EN OEUVRE
1 758 500 € TTC

Entre 2020 et 2024, la Ville d'Avignon transforme progressivement le quartier Monclar en s'appuyant sur une logique simple : **relier les lieux fréquentés par les enfants grâce à des espaces publics apaisés, végétalisés et accessibles**. Initialement composés de projets distincts, les aménagements de l'avenue Monclar, du square Indochine et de l'école Marcel Perrin finissent par **constituer un véritable réseau d'espaces à hauteur d'enfants**.

1 Pacifier l'avenue Monclar pour sécuriser les déplacements du quotidien

La première étape concerne l'avenue Monclar, axe structurant du quartier. Pendant la crise sanitaire, une **piste cyclable provisoire est créée dans le cadre des « coronapistes »**. Son succès conduit rapidement la municipalité à **pérenniser l'aménagement**.

À partir de 2020, l'avenue passe en sens unique, les trottoirs sont élargis et une **continuité cyclable est créée dans le prolongement du réseau existant**. Entre 2020 et 2024, les travaux permettent également la **plantation d'îlots végétalisés composés d'arbres fruitiers, d'essences mellifères et de plantes aromatiques**.

Le parvis de l'école Marcel Perrin est élargi, équipé d'assises et d'arceaux vélos afin de faciliter l'arrivée des enfants à pied ou à vélo. Les **stationnements automobiles disparaissent au profit d'espaces dédiés aux mobilités actives**. Après deux années de fermeture liées au chantier, la Ville constate que **les circulations automobiles se sont réorganisées**. L'avenue ne sera finalement pas rouverte à la circulation générale et devient un **espace piéton**.

2 Créer un espace de rencontre et de jeu au square Indochine

Le second volet du projet concerne le square Indochine, situé dans le prolongement de l'avenue. Ancien parking, cet espace public devient progressivement un **lieu de vie destiné aux familles et aux enfants**. Le réaménagement s'appuie sur un **projet issu du budget participatif : la création d'une aire de jeux sur le thème du théâtre, en référence à l'identité culturelle de la ville**.

Le square accueille désormais **une scénette, une aire de jeux, des espaces de pelouse libre, des bancs, une table de pique-nique et un point d'eau**.

Les grands platanes existants sont conservés et complétés par de nouvelles plantations favorisant l'ombre et le rafraîchissement. Les essences choisies sont principalement odorantes et/ou comestibles.

La **piétonnisation de la rue entre le square et l'école crée un cheminement sécurisé qui permet aux enfants d'aller et venir de l'un à l'autre en toute autonomie**.

Depuis 2024, un marché hebdomadaire de producteurs s'y est également installé, **renforçant le rôle du square comme centralité de quartier**.

3 Réinventer la cour d'école comme prolongement de l'espace public

Dernière pièce du puzzle, l'école Marcel Perrin fait l'objet d'un important projet de réaménagement entre 2023 et 2024. Contrairement aux autres composantes du projet, la **cour est conçue à travers une démarche participative approfondie associant élèves, équipes enseignantes et périscolaires**.

Les enfants participent au **diagnostic, à la sensibilisation aux enjeux environnementaux, à la conception des aménagements puis à plusieurs ateliers de maquettes et de plantations**.

La cour est **désimperméabilisée, végétalisée et équipée de multiples espaces de jeu**. Le terrain sportif, connecté à l'avenue Monclar, est pensé pour être ouvert au public hors temps scolaire afin **d'étendre les possibilités de jeu et de rencontre dans le quartier**.

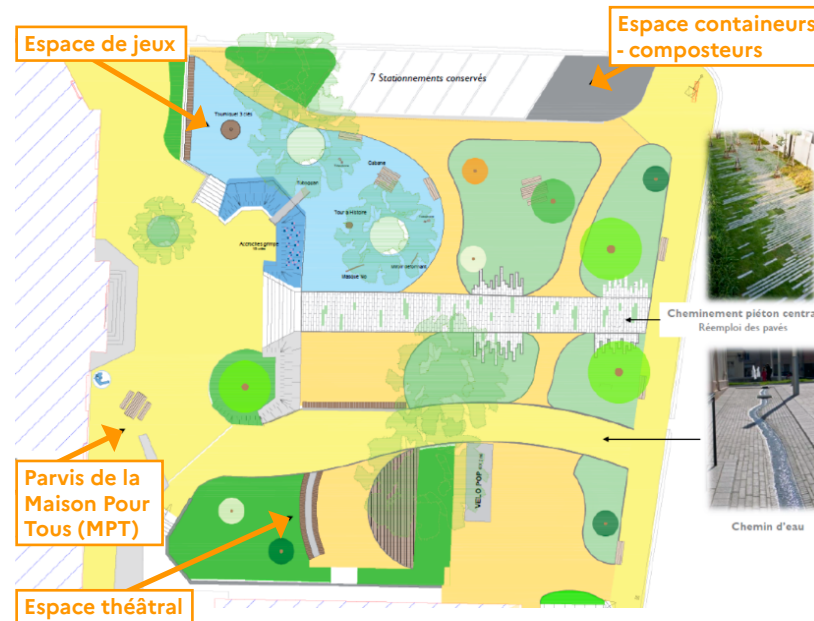
En reliant école, square, équipements culturels et sportifs, maison de quartier et itinéraires cyclables, le projet crée ainsi **un réseau d'espaces à hauteur d'enfants et un environnement favorable aux déplacements autonomes des enfants, à leurs pratiques de jeu et à leur appropriation de l'espace public**.



Parvis de l'école primaire Marcel Perrin, Avignon ©Equal Saree



Cour de l'école primaire Marcel Perrin, Avignon ©Equal Saree



Requalification du Square Indochine, Avignon ©Ville d'Avignon

« Si on devait refaire ce projet aujourd'hui, on irait plus loin dans l'aménagement, notamment sur la piétonnisation. »

Christel JOUVEN, Directrice du Pôle Aménagement Urbain Résilient de la Ville d'Avignon

Les clés de réussite

- Concevoir les espaces scolaires et les espaces publics comme un système cohérent
- S'appuyer sur des équipements déjà structurants du quartier (école, mairie, théâtre, square)
- Procéder par étapes et par expérimentation avant de piétonniser définitivement
- Associer fortement la communauté éducative et les enfants à la conception des aménagements
- Coupler apaisement des circulations, végétalisation et développement des mobilités actives
- De nombreux co-bénéfices :
 - Observations d'une augmentation des déplacements à vélo vers l'école
 - Réduction du trafic motorisé susceptible de contribuer à une baisse du bruit et de la pollution aux abords des équipements
 - Renforcement de l'activité physique des enfants
 - Création d'une véritable centralité de quartier
 - Développement d'espaces de rencontre intergénérationnels
 - Valorisation de la biodiversité et amélioration du confort climatique grâce à la végétalisation

Les points de vigilance

- Certains aménagements demeurent insuffisamment adaptés aux enfants en bas âge, aux adolescentes et aux adolescents ou aux personnes à mobilité réduite
- L'ouverture des équipements scolaires hors temps scolaire nécessite des moyens de gestion adaptés
- Une démarche participative impliquant les usagers et usagers dans la co-construction du projet est essentielle pour favoriser son acceptabilité

MONTPELLIER, FAIRE LA VILLE A HAUTEUR D'ENFANTS

Montpellier, chef-lieu de l'Hérault et ville-centre de Montpellier Méditerranée Métropole, est la 7e ville de France avec plus de 310 000 habitantes et habitants.

Métropole en forte croissance, elle fait face à une intensification des déplacements quotidiens en voiture, faisant de la réduction de la place de l'automobile un enjeu majeur pour améliorer le cadre de vie.

Dès son élection en 2020, le maire Michaël Delafosse affiche une ambition forte : faire de Montpellier une **Ville à hauteur d'enfants**, inspirée des travaux du psychopédagogue italien Francesco Tonucci. Montpellier devient ainsi **la première ville française à rejoindre le réseau international La Città dei Bambini**. Plus qu'un programme dédié à l'enfance, cette démarche constitue un véritable changement de regard sur la fabrique de la ville : **considérer les enfants comme des habitants à part entière et utiliser leur perspective comme un révélateur de la qualité de l'espace public pour tous**.

Pour mettre en œuvre cette ambition, la ville crée le **Laboratoire Ville à hauteur d'enfants** et adopte une charte qui fait de l'autonomie, de la participation des enfants et de la transversalité des politiques publiques des principes d'action. **Le pilotage de la démarche est confié à la direction générale afin qu'elle irrigue l'ensemble des politiques publiques et favorise le travail transversal entre les services**. Cette approche se traduit par une participation renforcée des enfants à la fabrique de la ville, à travers:

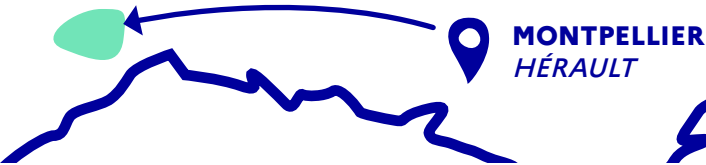
- le Conseil municipal des enfants,
- le Laboratoire Ville à hauteur d'enfants,
- les démarches de concertation et les chantiers participatifs.

Elle irrigue également le **Plan École 2030**, doté de 400 millions d'euros, qui vise à transformer les écoles publiques et leurs abords à travers plusieurs actions majeurs :

- Rues aux écoliers,
- Parvis à hauteur d'enfants,
- Cours-aventure,
- Développement de la classe dehors.

Dans cette approche, **la mobilité n'est pas une politique distincte mais un levier essentiel de l'autonomie des enfants**. Les rues aux écoliers s'inscrivent dans une stratégie plus large de mobilités durables portée à l'échelle de la ville et de la métropole : gratuité des transports en commun, extension du réseau de tramway, développement des infrastructures cyclables et apaisement de la circulation.

Au-delà des trajets domicile-établissement scolaire, Montpellier cherche ainsi à **permettre aux enfants de se déplacer progressivement de manière autonome** dans la ville. Les travaux actuellement conduits par le Laboratoire Ville à hauteur d'enfants sur l'accueil autonome des enfants dans les équipements municipaux illustrent cette ambition : il ne s'agit plus seulement de sécuriser les parcours scolaires, mais de construire une ville dans laquelle les enfants peuvent devenir de véritables usagers de l'espace public.



MONTPELLIER
HÉRAULT

LES RUES ET PARVIS AUX ÉCOLIERS : AMÉNAGEMENTS EMBLÉMATIQUES D'UNE VILLE À HAUTEUR D'ENFANTS



« Cette démarche a changé notre manière de faire la ville. Nous avons commencé à travailler beaucoup plus en transversalité, à interroger nos méthodes et à associer davantage les enfants aux projets. »

Stéphanie PORTIER,
Directrice générale
délégée à la qualité des
services à la population



DATE
2020 - aujourd'hui

PORTEURS
Ville de Montpellier et Montpellier Méditerranée Métropole

PARTENAIRES
Association Francesco Tonucci, enfants des écoles concernées et les communautés éducatives

MOYENS HUMAINS DÉPLOYÉS (ETP)

Non évalués en ETP dédiés. Les projets mobilisent de manière transversale plusieurs services de la Ville et de la Métropole (mobilités, espaces publics, voirie, urbanisme, espaces verts, éducation, déchets, communication, concertation, etc.), et de la direction régionale. Les agents et agents interviennent sur les parvis aux écoliers en parallèle d'autres projets d'aménagement et de gestion de l'espace public (sécurité des déplacements, espaces publics, éducation, sur tout le territoire des 2 collectivités)

FINANCEMENTS
Ville de Montpellier et Montpellier Méditerranée Métropole, ADEME pour des opérations de désimperméabilisation

BUDGET DE MISE EN OEUVRE
Entre 100 000 et 400 000 € pour un parvis, et jusqu'à 600 000 € pour les aménagements nécessaires à l'échelle du quartier autour du parvis

DURÉE DE MISE EN OEUVRE
≈ 2 ans, comprenant 6 à 12 mois d'études et de concertation, suivis d'environ 6 mois de travaux (variable selon l'ampleur des réaménagements et les contraintes techniques)

Depuis 2021, la Ville de Montpellier déploie des **rues et parvis aux écoliers**. 16 sites sont aujourd'hui aménagés et 5 nouveaux parvis ont rejoint le dispositif en 2025. Elle **intervient sur des sites existants mais intègre également la démarche aux projets d'aménagement en cours**. Ces approches expérimentales renouvellent la conception des espaces publics en partant des besoins des enfants, et si les espaces urbains sont adaptés et agréables pour les plus jeunes, ils le sont alors pour l'ensemble de la population.

1 Construire une culture commune pour transformer les espaces

À Montpellier, la sécurisation des abords des écoles constituait déjà une politique publique. L'arrivée de la nouvelle équipe municipale marque un changement d'ambition : les rues et parvis aux écoliers deviennent l'une des premières traductions de la démarche *Ville à hauteur d'enfants*.

Une semaine de sensibilisation réunissant élus, techniciens et partenaires autour de Francesco Tonucci contribue à faire évoluer le regard porté sur les enfants, désormais considérés comme des habitants à part entière et des experts d'usage.

Au fil des projets, la Métropole se construit aussi un référentiel de conception qui intègre les exigences de participation avec les enfants, ainsi que des critères de conception. Ce référentiel guide les maîtres d'œuvre en définissant un socle commun à l'ensemble des rues et parvis aux écoliers, tout en laissant une capacité d'adaptation à chaque site, qu'il s'agisse d'une intervention en régie sur un espace existant ou d'un parvis intégré à une opération d'aménagement.

2 Placer les enfants au coeur du processus de transformation

À partir d'un diagnostic de sécurité routière réalisé sur l'ensemble des écoles, la Métropole définit les sites d'intervention envisagés et les niveaux d'intervention associés : sécurisation des traversées, fermeture de la rue aux heures d'entrée et de sortie, ou piétonnisation définitive lorsque le contexte le permet. Une fois un site d'intervention identifié, les enfants deviennent les principaux concepteurs des futurs parvis. Après un diagnostic sur site, ils identifient les contraintes, imaginent les usages et proposent des aménagements ensuite traduits par les services ou des équipes de maîtrise d'œuvre.

La participation se prolonge jusqu'à la réalisation des projets à travers des temps de plantations participatifs et à des présentations du projet lors des inaugurations.

3 Concevoir des espaces publics intergénérationnels appropriables

Les rues et parvis aux écoliers ne sont pas conçus comme des espaces réservés aux enfants, mais comme des espaces publics accueillant toutes les générations. Le référentiel privilégie des aménagements ouverts et multifonctionnels plutôt que des équipements aux usages prédéfinis. Les projets combinent ainsi réduction de la circulation automobile, végétalisation, désimperméabilisation, mobilier multifonctionnel, espaces et fresques favorisant le jeu libre. Une attention particulière est portée à l'accessibilité, au confort d'usage et à la qualité des matériaux afin de créer des lieux faciles à entretenir et appropriables par chacun.

4 Des espaces qui transforment les usages

Les effets dépassent largement les temps d'entrée et de sortie d'école. Les parvis deviennent des lieux de rencontre où les familles restent davantage, où les enfants jouent après la classe, le week-end ou pendant les vacances. Les équipes observent également une fréquentation accrue des filles et des adolescentes.

En interne, la démarche renforce le travail transversal entre services, installe durablement les enfants comme experts d'usage et diffuse progressivement les principes de la Ville à hauteur d'enfants dans d'autres projets d'espace public.



@Ville de Montpellier



@Ville de Montpellier



@Ville de Montpellier

Les parvis sont devenus de vrais espaces publics. Les familles restent davantage, les enfants jouent, les usages continuent le week-end.

Samira MESSAOUDI, chargée de missions pilotage de projets espaces publics urbains

Les clés de réussite

- un portage politique fort et assumé et un objectif opérationnel clair dès le début du mandat
- l'implication des enfants dans les projets
- un pilotage transversal à l'échelle de la direction générale
- une démarche expérimentale et progressive
- un travail simultané sur la mobilité, les usages et la qualité des espaces publics
- penser dès la conception les conditions futures d'exploitation, d'entretien et de gestion des espaces
- garantir une identité commune à l'ensemble des parvis tout en s'adaptant aux spécificités de chaque quartier
- accorder une attention particulière à la qualité esthétique et paysagère des espaces
- inscrire les projets dans une réflexion plus large à l'échelle du quartier et non uniquement de l'école
- adapter les méthodes et le vocabulaire aux différents publics participant à la concertation

Les points de vigilance

- des contraintes techniques importantes (circulation, déchets, accès pompiers)
- des temporalités longues de transformation de l'espace public
- anticiper les conflits d'usage ou les réticences de la population riveraine, notamment autour du bruit généré par les nouveaux usages
- intégrer très tôt les contraintes d'exploitation, d'entretien et de maintenance
- accompagner les changements de pratiques de mobilité des familles, certaines restant réticentes à la fermeture des rues
- veiller à améliorer encore l'accessibilité universelle des espaces de jeu pour les enfants en situation de handicap

MÉRICOURT : QUAND LA MARCHÉ DEVIENT UN ENJEU DE SANTÉ ET D'ÉGALITÉ

MÉRICOURT
PAS-DE-CALAIS

Située à 40 km au sud-ouest de Lille, Méricourt est une ville de l'agglomération de Lens-Liévin, dans le Pas-de-Calais. Cette commune de près de 12 000 habitantes et habitants est profondément marquée par son histoire minière, qui a façonné son paysage, son développement urbain et son identité.

Méricourt s'étend sur 7,5 km², entre quartiers urbanisés et espaces agricoles. Cette géographie particulière rend les transports collectifs parfois peu adaptés et a longtemps favorisé le recours à la voiture. La municipalité cherche aujourd'hui à **diversifier les modes de déplacement en développant les transports collectifs**, gratuits depuis 2025 à l'échelle de la Communauté d'Agglomération de Lens-Liévin (CALL), **mais aussi les mobilités actives**.

Au début des années 2010, la commune engage les **Assises locales, une vaste démarche de participation citoyenne destinée à construire les projets municipaux avec les habitantes et les habitants**. Parmi les attentes exprimées figure la création d'une médiathèque. La municipalité saisit alors l'opportunité offerte par une vaste friche minière située au cœur géographique de la commune pour implanter ce nouvel espace culturel.

Très vite cependant, élus et partenaires partagent une même conviction : une médiathèque, à elle seule, ne suffira pas à redonner vie à ce secteur. L'idée émerge alors de transformer cette friche en un véritable quartier de la ville, mêlant logements, équipements publics, espaces paysagers et services de proximité. C'est ainsi que prend progressivement forme **le projet de l'ÉcoQuartier du 4/5 Sud**. Pensé comme un véritable pôle de vie accessible à toutes et tous, il accueille :

- une médiathèque,
- une micro-crèche,
- un centre social d'éducation populaire,
- un restaurant municipal.

Les espaces verts et les cheminements piétons sont ainsi réfléchis dès les premières étapes du projet afin de relier naturellement ces équipements au reste de la commune.

Dans un contexte peu favorable à la commercialisation de nouveaux logements, la réussite du projet repose sur une gouvernance partenariale étroite associant la commune, l'aménageur, les équipes de maîtrise d'œuvre, les paysagistes, le CAUE et de nombreux autres acteurs. Ensemble, ils construisent un projet qui dépasse largement l'aménagement d'une ZAC (Zone d'Aménagement Concerté) pour intégrer des enjeux de santé, de qualité de vie, de sobriété énergétique, d'alimentation et de mobilités.

DES CHEMINEMENTS PIÉTONS POUR RELIER LES ÉCOLES À LA CANTINE CENTRALE

CONSTRUCTION D'UNE NOUVELLE GARE ET REQUALIFICATION DE LA RUE DE LA GARE, MÉRICOURT

avant

©Google Earth 2009

©Google Earth 2022

après



«Marcher 30 minutes, c'est non seulement faisable mais aussi souhaitable. Ça permet aux enfants de faire un minimum d'activité physique. Mais c'est aussi un sas, un défouloir dans la journée où ils sont tout le temps assis.»

Serge TERNISIEN, Directeur général des services (DGS) à la mairie de Méricourt



DATE
2011 (Assises locales) - aujourd'hui

PORTEUR
Commune de Méricourt

PARTENAIRES
Habitantes et habitants et notamment parents d'élèves et groupes de travail citoyen

EQUIPE DE CONCEPTION DE LA ZAC
Territoire 62 (Aménageur), Agence Houyez (Architecte), Odile Guerrier (Paysagiste), Bérin (Bureaux d'études)

MOYENS HUMAINS DÉPLOYÉS POUR LE FONCTIONNEMENT (ETP)
1 animateur pour 12 enfants en élémentaire, 1 animateur pour 6 en maternelle

BUDGET DE MISE EN OEUVRE
Ecoquartier : 4 400 000€ HT
Cantine et centre social : 10 000 000€
Aménagements piétons : réalisés progressivement dans le cadre des projets de voirie, de l'aménagement de l'écoquartier et des budgets d'investissement municipaux

BUDGET DE FONCTIONNEMENT
Repas : 10€/repas intégrant le coût du déplacement et le coût pour les familles (3€)

L'ouverture d'un restaurant scolaire municipal unique, implanté au cœur de l'écoquartier, constitue pour Méricourt une occasion de repenser les déplacements des enfants. Plutôt que d'organiser des transports motorisés entre les écoles et la cantine, la commune choisit de **transformer ce trajet quotidien en un temps de marche bénéfique pour la santé, l'autonomie et le bien-être.**

1 Concevoir simultanément l'équipement et les déplacements

Le projet est le résultat de la réflexion conjointe de 2 groupes de travail associant habitants et services municipaux constitués à l'issue des Assises locales. Le premier porte sur le **développement des mobilités actives et des cheminements piétons**. Le second réfléchit à l'avenir de la restauration scolaire en comparant 2 scénarios : des restaurants décentralisés ou un restaurant centralisé. Pour statuer sur le scénario, les 2 groupes organisent des **marches exploratoires avec des enfants afin d'identifier les itinéraires les plus adaptés, repérer les difficultés et mesurer les temps de parcours**. Les essais montrent que toutes les écoles, à l'exception d'une maternelle très excentrée, peuvent **rejoindre la future cantine en moins de 30 minutes à pied**.

L'option d'un restaurant central est finalement retenue. Elle répond à plusieurs objectifs : **améliorer la qualité des repas grâce à une cuisine privilégiant les produits locaux, lutter contre la sédentarité des enfants, offrir un temps de transition entre la classe et le repas et garantir à toutes et tous une même qualité de restauration scolaire.**

2 Transformer les aménagements et les pratiques

Les itinéraires retenus s'appuient sur **les nouveaux cheminements piétons de la ZAC et sur les cheminements existants, progressivement adaptés pour rendre la marche plus confortable et plus sûre**. Selon les secteurs, les trottoirs sont dégagés du stationnement, les traversées piétonnes sécurisées, la circulation automobile ralentie, la signalétique renforcée et les temps de parcours affichés : des interventions modestes, mais qui sécurisent et améliorent l'expérience de la marche.

Chaque midi, les enfants rejoignent la cantine par petits groupes accompagnés par les équipes d'animation. **La marche devient un véritable temps éducatif : elle favorise l'activité physique, offre une transition entre la classe et le repas et banalise progressivement les déplacements à pied vers les équipements municipaux.**

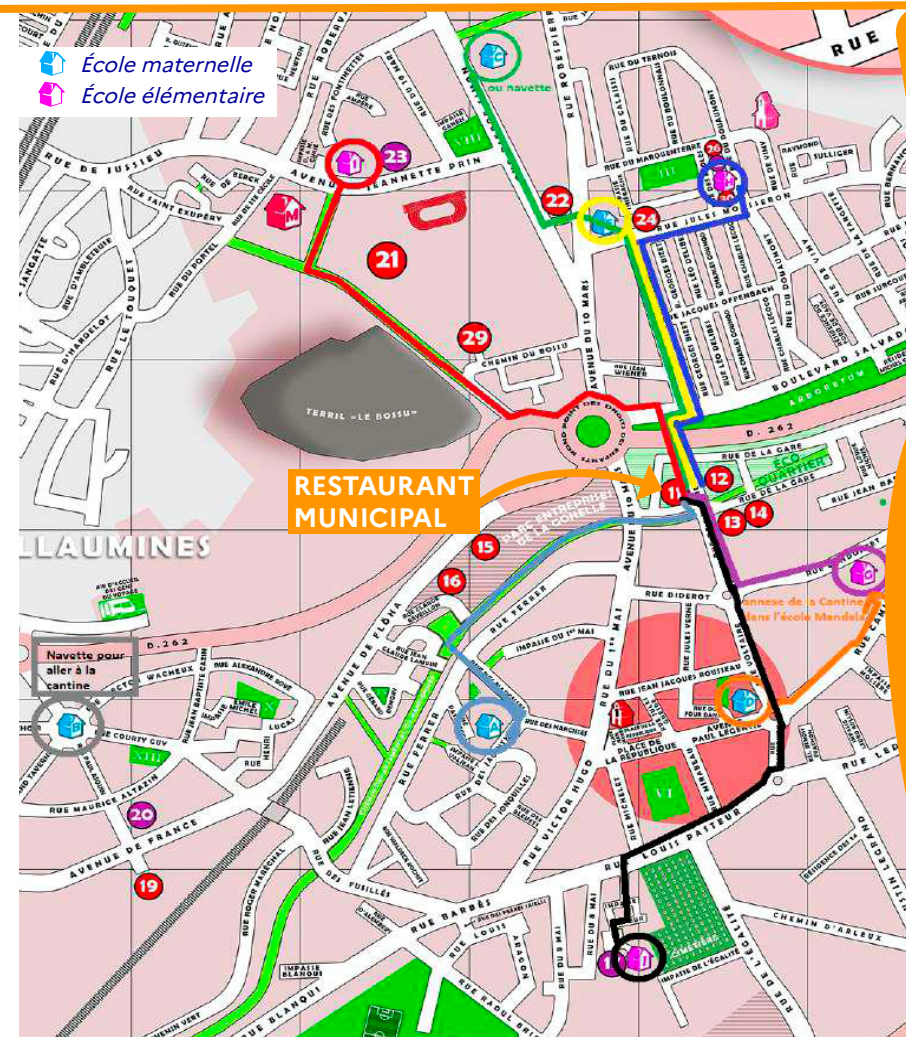
Le dispositif prévoit quelques adaptations : **une navette est maintenue pour une école maternelle plus éloignée et les plus jeunes en début d'année. Lors des fortes chaleurs, la commune distribue casquettes, eau et brumisateurs**. La pluie ne remet pas en cause les trajets à pied ; seuls les épisodes de vents violents conduisent exceptionnellement à recourir à une navette.

Ces nouveaux usages dépassent aujourd'hui la pause méridienne. **Les écoles rejoignent désormais les autres équipements municipaux à pied**. Les cheminements sont aussi investis par les habitants à travers des balades contées, des parcours patrimoniaux ou des promenades quotidiennes.

3 Adapter et faire évoluer le dispositif

Le restaurant municipal accueille aujourd'hui plus d'enfants que la capacité maximale envisagée. Il peut ainsi se réjouir de faire marcher un plus grand nombre d'enfants chaque jour. Ce succès est multifactoriel : la conception d'un lieu accueillant, un service de restauration qualitatif, le développement d'une politique d'appropriation du lieu dès son ouverture et la connexion au reste de la ville par des itinéraires sécurisés.

Afin de désengorger le premier restaurant, la commune réfléchit désormais à la création d'un second restaurant destiné aux plus jeunes, sans remettre en cause le principe du déplacement à pied.



Cheminements des trajets écoles-cantine ©Ville de Méricourt



Dessin au sol du Maillage piéton avec les enfants ©Ville de Méricourt



Signalétique piétonne pour le Maillage piéton ©Ville de Méricourt

Les clés de réussite

- Partir des besoins exprimés par les habitantes et habitants
- Croiser les enjeux d'alimentation, de santé, de mobilité et d'urbanisme
- Saisir une opportunité foncière centrale
- Tester les scénarios et les temps de parcours avec les enfants
- S'appuyer sur les cheminements existants et les sécuriser
- Penser simultanément la destination et le trajet
- Favoriser l'appropriation des aménagements par un ensemble d'animations et de temps d'accueil à destination des habitantes et habitants
- Faire évoluer le dispositif à partir des retours d'expérience

Les points de vigilance

- Choisir un site compatible avec des temps de marche raisonnables
- Prévoir un encadrement humain suffisant pour accompagner les déplacements des enfants
- Accompagner le changement d'habitudes des familles et des équipes éducatives
- Prévoir des adaptations aux conditions climatiques :
 - Prévoir des équipements adaptés aux fortes chaleurs (eau, casquettes, brumisateurs)
 - Réfléchir en amont à des aménagements permettant aux usagers et usagers d'emprunter les cheminements par tout temps : en période de forte chaleur (végétalisation, point d'eau, bancs pour le repos, voiles d'ombrage, auvents) et en période de forte pluie (abris et espaces refuges)

UNE POLITIQUE DE LA PROXIMITÉ AU SERVICE DE L'AUTONOMIE ET DE L'ÉCOMOBILITÉ DES PETITS ET DES GRANDS À MUTTersholtz

Muttersholtz, commune alsacienne de 2 310 habitant·es située à 7 km de Sélestat, est fortement marquée par l'usage de la voiture : plus de 8 000 véhicules traversent chaque jour ce village devenu un axe de passage. La mobilité y constitue donc un enjeu central.

Élu en 2008, le maire constate une baisse marquée de l'usage du vélo par les enfants et des déplacements devenus difficiles et peu sécurisés. La municipalité engage alors **une politique ambitieuse pour favoriser la marche et le vélo, notamment pour les trajets scolaires.**

Plusieurs leviers sont mobilisés : participation citoyenne, planification et acquisitions foncières à l'amiable. Ces actions permettent de développer :

un réseau de
cheminements doux

un cœur de
village piéton

un schéma des mobilités douces

une aire d'écomobilité (articulation
arrêt de bus, services de
stationnement et de gonflage vélos,
point de rencontre de coviturage
et borne de recharge pour véhicule
électrique)

des dispositifs éducatifs (SRAV)

des initiatives comme le vélabus lors
du défi national "Chai à vélo"

Un groupe de réflexion sur les problématiques de mobilité formé par des citoyens et citoyennes du village a également permis le passage à 30 km/h de l'entièreté du village (avant à 80% à 30 km/h).

Cette stratégie contribue à renforcer l'attractivité de la commune, qui accueille de nouveaux habitants sans étalement urbain. Muttersholtz s'illustre également par son engagement environnemental, récompensé à deux reprises par le titre de **Capitale française de la biodiversité (2017 et 2025)**.

À une échelle plus large, la commune s'inscrit dans une **dynamique territoriale via le PETR** (Pôle d'Équilibre Territorial et Rural) Sélestat-Alsace Centrale, désormais **autorité organisatrice de la mobilité (AOM)**, qui coordonne planification, gestion du réseau de bus autour de Sélestat et actions en faveur des mobilités durables (défi "J'y vais !" et "ville en selle").

MUTTERS Holtz
GRAND EST

UN CHEMINEMENT PIÉTON ENTRE L'ÉCOLE ET LE GYMNASSE

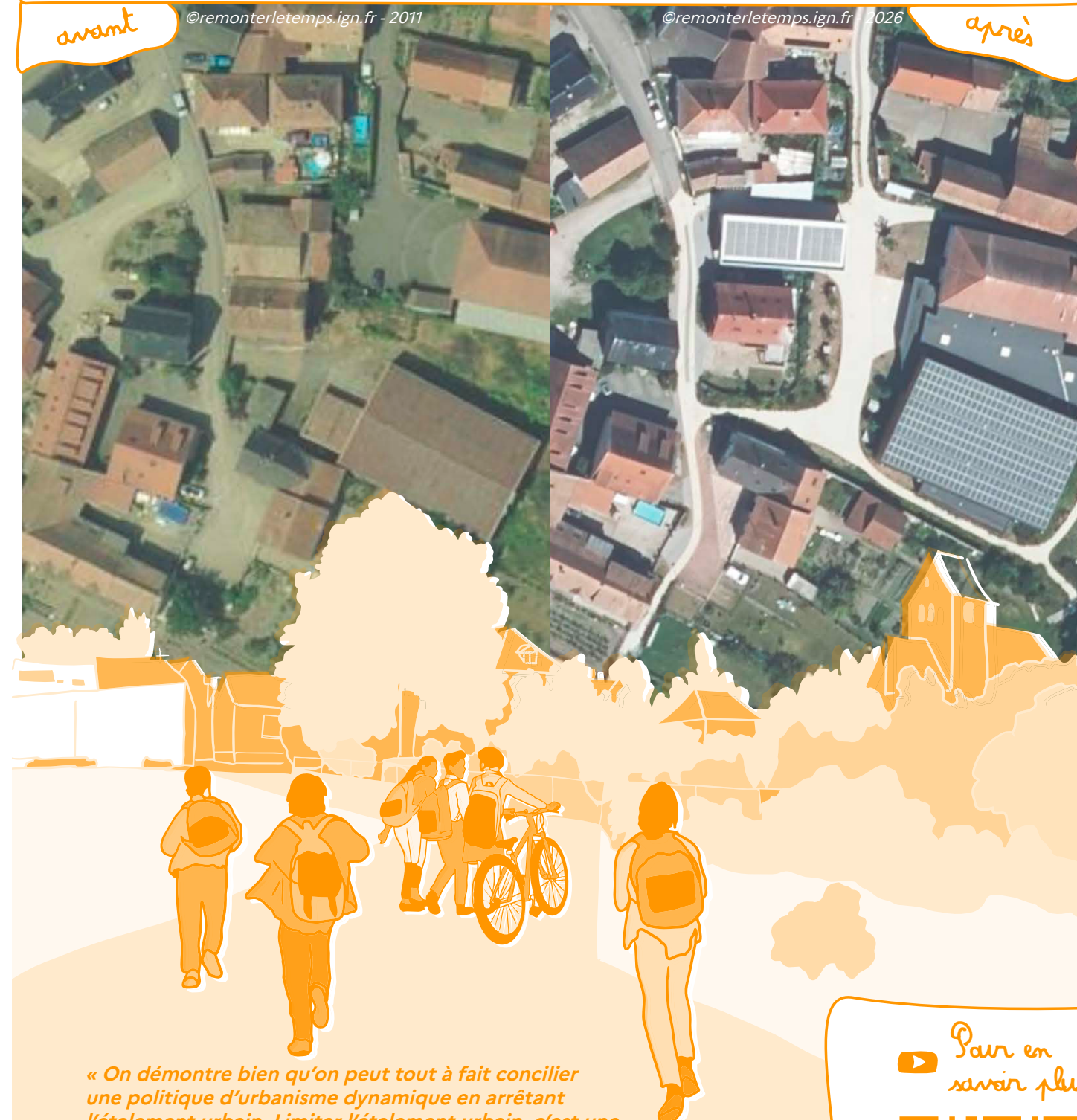
AMÉNAGEMENT DE CHEMINEMENTS PIÉTONS DANS LE COEUR DE VILLAGE DE MUTTersholtz

©remonterletemps.ign.fr - 2011

©remonterletemps.ign.fr - 2026

avant

après



« On démontre bien qu'on peut tout à fait concilier une politique d'urbanisme dynamique en arrêtant l'étalement urbain. Limiter l'étalement urbain, c'est une chance pour l'écomobilité aussi parce que quand vous habitez à 1 km et demi du cœur de village, vous prenez votre voiture pour n'importe quel déplacement et dans ce cas-là, si déjà vous avez pris votre voiture, vous allez jusqu'à la grande surface qui est à 4 km plutôt que d'aller dans les commerces locaux. »

Patrick BARBIER, Maire de Muttersholtz

Pour en
savoir plus



DATE
2014 - 2024

MOYENS HUMAINS DÉPLOYÉS (ETP)
2 personnes à la mairie, dont un secrétaire général (administratif) et un chef service technique.

BUDGET DE MISE EN OEUVRE
1 011 495€ (dont environ 60000€ pour l'aménagement du cheminement école-gymnase)

PORTEURS
Commune de Muttersholtz et Maison de la nature (accompagnement de la participation citoyenne et de la démarche Moby)

FINANCEMENTS
Subventions du Ministère de l'Écologie, de la Région, du Département, de l'Europe (FEDER), et du Certificats d'Économies d'Énergie (CEE) pour MOBY

EQUIPE DE CONCEPTION
Groupement Icietlà, Digitalepaysage, Artelia et Studiolada

À partir de 2014, la commune lance la **création d'une liaison douce entre l'école et le gymnase**. Ce projet, modeste en apparence (2 m de large sur 25 m de long), **repose sur une démarche fondée sur l'écoute, la négociation foncière et la micro-transformation urbaine**. Ce cheminement s'inscrit dans une réflexion plus large pour la création d'un véritable cœur de village piéton, où l'autonomie et la sécurité des enfants sont des priorités.

1 Une stratégie foncière progressive

Le projet se construit par étapes :

- **2014 : achat d'une première maison**, division de la parcelle pour créer un passage.
- **Révision du PLU** : échange foncier innovant avec des propriétaires (constructibilité d'une partie du jardin en échange de la cession d'une partie du terrain à la ville).
- **2016 : négociation complexe avec plusieurs copropriétaires d'une cour en indivision** pour assurer la continuité du tracé.

Ces démarches, reposant sur le dialogue, la souplesse et la recherche de solutions adaptées à chaque situation, aboutissent à l'ouverture du cheminement en 2018.

2 Un projet intégré à une vision d'ensemble

Au-delà du cheminement école-gymnase, l'équipe municipale a mis en place depuis 2008 toute une **politique d'acquisition foncière dans le centre du village afin de constituer un cœur de village piéton autour d'équipements publics** (gymnase, salle culturelle, halle de marché, parc). **Quatre autres liaisons douces** sont aussi aménagées en étoile autour du cœur du village pour le relier aux habitations. **L'école maternelle est aussi reliée au cœur du village** par une circulation douce encore plus sécurisée.

«Ce n'est pas seulement un projet d'écomobilité, c'est un projet d'urbanisme, on a créé un nouveau cœur de village.»

Patrick BARBIER, Maire de Muttersholtz

3 Des effets concrets sur les pratiques

Depuis l'ouverture du cheminement, «presque tous les enfants viennent à pied, à vélo ou à trottinette à l'école quelle que soit la saison», selon Patrick Barbier, Maire de Muttersholtz.

Lors d'un défi mobilité en 2021, 129 élèves sur 140 se sont rendus à l'école à pied, en vélo, ou en trottinette, les autres étant absents.

«Le vélo et la marche à pied contribuent au maintien en forme physique et mentale, diminuent la pollution automobile, et contribuent à la santé « sociale » en augmentant les chances de dialogue.»

Patrick Barbier, Maire de Muttersholtz

4 Des aménagements en amélioration continue

Depuis, la commune poursuit ses actions:

- agrandissement du garage à vélos (aujourd'hui déjà trop petit)
- rénovation de la cour de l'école
- végétalisation de son parvis

Néanmoins, **la présence de la départementale (1300 véhicules par jour) devant l'école reste un point délicat**. La commune prévoit d'entamer des négociations avec la commune voisine. En effet, la sécurisation de la rue entrainerait l'interdiction du trafic de poids lourds et son report sur une route traversant un hameau de la commune voisine, la décision finale revenant au département.



Vue aérienne du cheminement école gymnase : Liaison douce Diehl @muttersholtz.fr



Schéma directeur des liaisons douces @muttersholtz.fr



Coeur de village @Studiolada-Olivier Mathiot

Les clés de réussite

- un effet "boule de neige" en faveur de l'écomobilité depuis la première liaison douce école-gymnase
- un travail d'aménagement combiné à un travail d'animation (SRAP, challenge)
- un travail progressif et pédagogique dans les actions en faveur de la transition écologique
- un travail d'implication citoyenne et de négociation avec les habitantes et habitants
- un travail d'urbanisme intégrant l'écomobilité comme un réseau cohérent de liaisons reliant des espaces : cheminements doux desservant un cœur de village apaisé
- un contexte politique favorable avec des acteurs actrices politiques fortement engagés
- une dynamique écomobile à plus grande échelle avec le PETR (planification, organisation d'animations et de défis autour des mobilités douces)

Les points de vigilance

- un achèvement des travaux d'aménagements (2024) longtemps après les premières réflexions du maire à ce sujet (2008)

Portrait de territoire

À LOOS-EN-GOHELLE, L'HÉRITAGE MINIER, LEVIER DE LA TRANSITION ÉCOLOGIQUE

LOOS-EN-GOHELLE
HAUTS-DE-FRANCE

Loos-en-Gohelle est une commune d'environ 6 800 habitantes et habitants située dans le Pas-de-Calais, en périphérie de Lens, au cœur du bassin minier.

Marquée par son héritage charbonnier, elle conserve un paysage emblématique structuré par les terrils du site 11/19 (faisant référence aux fosses minières n°11 et n°19), inscrits au patrimoine mondial de l'UNESCO depuis 2012, et aujourd'hui intégrés dans une dynamique de reconversion territoriale.

Depuis les années 1990, la commune a engagé **une transformation profonde de son territoire en faisant de la transition écologique un axe central de son projet**, notamment à travers la création d'un écopôle sur l'ancien site minier. Mais cette démarche s'accompagne aussi d'une attention progressive portée aux mobilités du quotidien et à la place des publics les plus jeunes dans l'espace public.

Dans ce cadre, la ville développe plusieurs actions d'écomobilité scolaire, notamment à travers :

le programme Moby*

*programme CEE développé par Eco CO2, qui dès 2019 a sensibilisé 900 établissements scolaires en France à une mobilité réduisant les émissions de gaz à effet de serre, avant de s'achever en 2024.

la mise en place de comités mobilités réunissant équipes pédagogiques scolaires, parents et habitants afin de réfléchir aux déplacements autour des écoles et d'expérimenter différents dispositifs : rues scolaires, modifications temporaires de circulation ou aménagements légers visant à sécuriser les abords scolaires.

une réflexion menée sur des espaces publics « à hauteur d'enfant », et progressivement intégrée aux aménagements urbains afin de favoriser les déplacements à pied et à vélo des plus jeunes

En parallèle, un partenariat avec l'Université Gustave Eiffel depuis 2017 a permis de conduire une **étude-action**, autour des mobilités du quotidien, dont notamment les usages de la ceinture verte. Cette collaboration est fondée sur des démarches participatives (diagnostic, ateliers et expérimentations) réunissant chercheurs et chercheuses, habitantes et habitants, afin de co-construire des solutions de mobilité plus durables adaptées au territoire périurbain de Loos-en-gohelle, fortement dépendant de la voiture.

La ceinture verte joue ainsi un rôle clé en reliant les quartiers, les écoles et les équipements publics par des cheminements sécurisés, contribuant ainsi à rendre les trajets plus accessibles pour les enfants.

LA CEINTURE VERTE : UN RÉSEAU AU SERVICE DES MOBILITÉS ACTIVES DES ENFANTS COMME DES PLUS GRANDS

AMÉNAGEMENT DU CHEMIN DU RIBART POUR LA CRÉATION DU RÉSEAU DE LA CEINTURE VERTE, LOOS-EN-GOHELLE

avant

©Adeline Skrzypczyk - 2009



©Adeline Skrzypczyk - 2011

après



Pair en savoir plus



« [L'autonomie des enfants] est une réflexion de plus en plus présente. Elle s'intègre progressivement dans les politiques publiques, notamment via les tests de rues scolaires et les études en cours. Nous avons engagé un travail avec un bureau d'études pour analyser les espaces à hauteur d'enfant et adapter les aménagements. »

Mathilde FOSSIER, Chargée de projet mobilité, agriculture et alimentation durable à la Mairie de Loos-en-Gohelle

DATE
1980 - aujourd'hui

PORTEUR
Commune de Loos-en-Gohelle

PARTENAIRES
CPIE Chaîne des Terrils (biodiversité, sensibilisation environnementale), les Anges Gardins (jardins et pédagogie alimentaire), les Bieux Gardins (entretien des jardins et insertion)

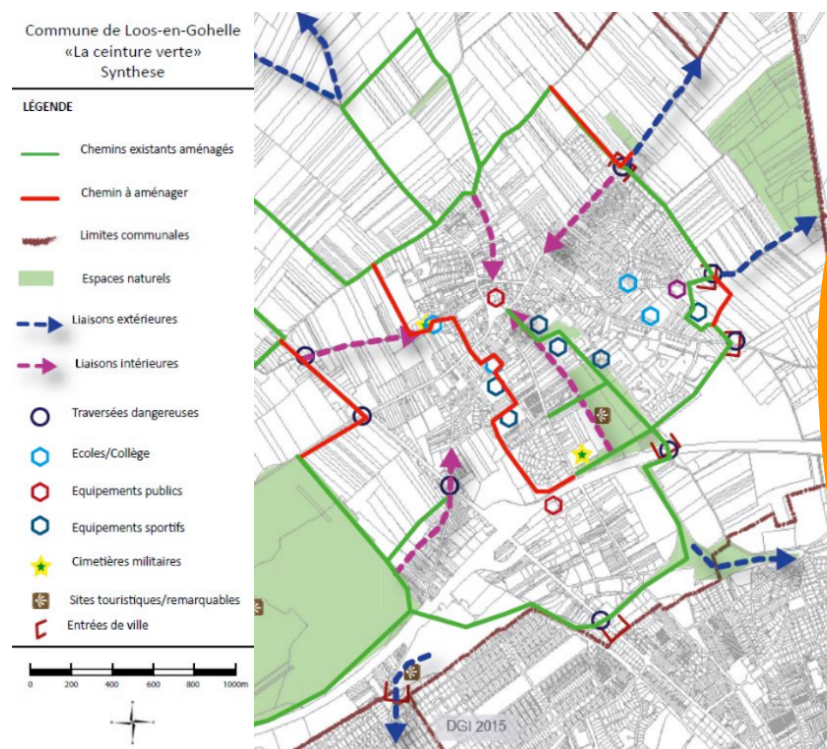
MOYENS HUMAINS DÉPLOYÉS (ETP)
Services techniques, urbanisme (foncier et réglementaire), comptabilité, et 1 chargé de projets (sensibilisation, pédagogie, animation)

FINANCEMENTS
Commune de Loos-en-Gohelle, partenaires institutionnels (Région, intercommunalité) et partenaires techniques (Centre Régional de Ressources Génétiques - CRRG)

BUDGET DE MISE EN OEUVRE
Information non-disponible en raison de l'étalement dans le temps du projet

« Nous sommes sur un territoire minier où l'urbanisme s'est développé autour des puits de mines, de manière très étalée et sans cohérence globale. (...) L'idée était donc que chaque quartier soit à moins de 100 mètres de la ceinture verte. »

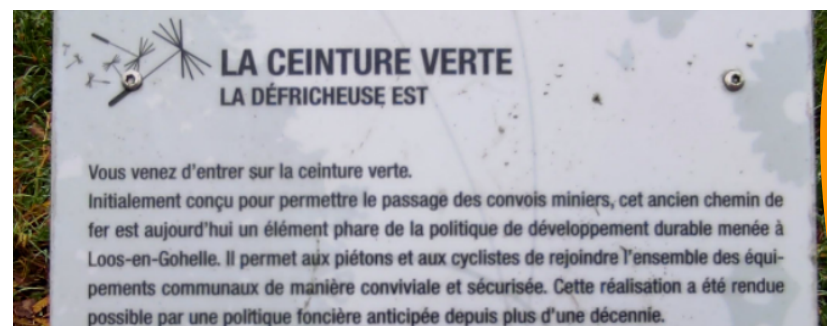
Mathilde FOSSIER, Chargée de projet mobilité, agriculture et alimentation durable à la Mairie de Loos-en-Gohelle



©Rémi Haerincq - Cadastre-commune 2015 Ville de Loos-en-Gohelle



Ceinture Verte @Monono



Signalétique de la Ceinture Verte @Ville de Loos-en-Gohelle

Les clés de réussite

- Projet porté sur le long terme avec un cap clair de transformation du territoire
- Acquisition de friches, terrils et anciennes voies ferrées pour créer progressivement les continuités
- Intégration dans les documents d'urbanisme (PLU)
- Concertation, expérimentations et participation pour favoriser l'appropriation des habitantes et habitants
- Création d'événements (Fête du vélo, balades découvertes) pour faire connaître et encourager la pratique sur la ceinture verte
- Travail partenarial et transversal, avec la mobilisation d'acteurs et d'actrices techniques, scientifiques et des services de la ville
- Connexion des quartiers et de certains lieux du quotidien, avec notamment les écoles, comme base pour l'écomobilité

Les points de vigilance

- Des discontinuités dans le réseau, certaines liaisons obligeant à emprunter des routes départementales peu adaptées aux mobilités actives et à l'autonomie et la sécurité des enfants
- Un réseau qui n'atteint pas les secteurs de manière égalitaire (ex : entre le secteur ouest et le centre-ville) et des dessertes scolaires inégales, toutes les écoles n'étant pas encore intégrées au réseau de cheminement
- Peu de dispositifs dédiés aux enfants qui s'appuient sur cette infrastructure : absence de pédibus ou de parcours scolaires structurés via la ceinture verte
- Une logique d'expérimentation difficile à pérenniser : si les tests et aménagements temporaires permettent d'expérimenter de nouveaux usages, ils restent parfois ponctuels et nécessitent du temps, des financements et un suivi pour être transformés en actions durables
- Un projet sur un temps long, avec une évolution lente, qui peut limiter la visibilité immédiate des effets du projet sur les usages quotidiens des enfants

1 De l'héritage minier comme levier d'adaptation territoriale

La ceinture verte est un **réseau de cheminements piétons et cyclables reliant quartiers, équipements publics et espaces naturels de la commune**. Ce projet s'inscrit dans la reconversion post-minièr du territoire de Loos-en-Gohelle, dans un contexte de désindustrialisation et de fragmentation urbaine.

Dès la fin des années 1980, une réflexion est engagée autour de la reconversion territoriale, prolongée dans les années 1990 par des études environnementales et urbaines faisant émerger l'idée d'une ceinture verte capable de reconnecter les quartiers et de **valoriser les friches minières**.

Dans les années 2000, la **Charte du cadre de vie co-construite avec les habitantes et habitants et un premier plan vert viennent formaliser cette ambition**. La commune engage parallèlement une **politique foncière fondée sur le rachat de friches industrielles, la valorisation des terrils et la reconversion d'anciennes voies ferrées en continuités paysagères et de mobilités actives**, afin de composer un territoire jusque-là éclaté.

2 Structuration et déploiement du réseau pour garantir les continuités

Dans les années 2000, le principe de **ceinture verte est intégré au Plan d'Occupation des Sols (POS), puis renforcé en 2013 dans le Plan Local d'Urbanisme (PLU)**, avec des emplacements réservés garantissant les continuités. Le réseau se construit au gré des opportunités foncières : **acquisitions de terrains, reconversion d'anciennes voies ferrées et aménagement de premiers tronçons**.

Entre 2010 et 2013, le projet se structure autour d'environ **15 km de cheminements en site propre, sans circulation automobile, reliant quartiers, équipements publics, espaces naturels et agricoles**. Il devient ainsi une véritable infrastructure de mobilité active à l'échelle communale et s'inscrit dans des continuités régionales, notamment via l'intégration d'un tronçon à la Véloroute 5, itinéraire cyclable européen reliant Londres à Brindisi.

3 Un levier progressif d'écomobilité et d'autonomie des enfants

Initialement pensée comme un outil de requalification territoriale, la **ceinture verte apparaît comme un support potentiel d'écomobilité scolaire, grâce à la connexion de certaines écoles au réseau, permettant des trajets à pied ou à vélo plus sécurisés pour les enfants**. Cette logique s'inscrit dans une réflexion plus large sur l'autonomie des enfants, avec l'idée de faciliter des parcours continus entre quartiers écoles et équipements publics (comme le gymnase). Des actions complémentaires et événementielles sont organisées dans le but de **faciliter l'appropriation de cette ceinture verte**, comme la **Fête du Vélo, des ateliers de réparation ou des balades découvertes**.

4 Des limites et des freins à l'appropriation du réseau

Malgré son développement progressif, la ceinture verte reste inégalement appropriée. **Certaines liaisons, notamment entre le quartier ouest et le centre-ville, demeurent incomplètes** ou nécessitent encore d'emprunter des routes départementales. L'**appropriation du réseau par les enfants et les habitantes et habitants reste difficile à évaluer, faute de données chiffrées mais aussi d'identification claire de la ceinture verte par ses usagers et usagères**. La majorité l'utilise avant tout comme un ensemble de chemins de promenade ou de déplacement du quotidien, sans toujours percevoir qu'il s'agit d'un réseau structuré. Cette faible lisibilité est renforcée par une signalétique peu homogène : quelques anciens panneaux informatifs subsistent, mais il n'existe pas de véritable identité visuelle identifiable "ceinture verte".

Depuis 2022, plusieurs actions visent néanmoins à renforcer son appropriation, notamment à travers la **création de micro-liaisons, l'amélioration des continuités, la sécurisation des traversées et l'organisation d'animations favorisant les usages quotidiens du réseau**.

LYON, UNE VILLE ENGAGÉE POUR L'AUTONOMIE DES ENFANTS

Lyon, 3e plus grande ville de France et capitale de la région Auvergne-Rhône-Alpes, compte environ 522 000 habitantes et habitants. Ville dense et fortement urbanisée, elle fait face aux enjeux classiques des grandes métropoles en matière de partage de l'espace public, de sécurité des déplacements et de place accordée aux enfants dans la ville.

Labellisée "Ville amie des enfants" depuis 2021 par UNICEF France, la Ville de Lyon s'engage à **renforcer la place des enfants dans l'espace public et dans les processus de décision** (Conseil municipal des enfants). À travers le programme "Le Lyon des Enfants", elle cherche à mieux intégrer les besoins des plus jeunes dans la conception et l'usage de l'espace urbain, en développant des actions en faveur de leur autonomie et de leur sécurité. Cette orientation se traduit par plusieurs dispositifs concrets :

- mise en place de rues scolaires pour sécuriser les abords des établissements
- déploiement du programme Savoir Rouler à Vélo pour les 6-11 ans, soutenu par le dispositif national Génération Vélo*
- participation à la Semaine nationale de la marche et du vélo au collège

*programme éligible aux Certificats d'Économies d'Énergie (CEE) porté par SOFUB et la FUB, ayant pris fin en décembre 2025

La Ville réaménage également certaines aires de jeux afin de favoriser le jeu libre, l'inclusion et l'accessibilité des enfants. À ces dispositifs s'ajoutent des initiatives locales et associatives comme :

la "Vélorution Enfants", organisée notamment par La Maison du Vélo Lyon métropole, Ville à Vélo, Agence Justice Climat Lyon et Station Mue

Ces structures participent à diffuser une culture des mobilités actives dès le plus jeune âge.

LYON
AUVERGNE RHÔNE ALPES

Ces dynamiques s'inscrivent ainsi dans un **écosystème plus large de promotion des mobilités actives**, appuyé par des acteurs et actrices locaux engagés et par le développement d'aménagements cyclables structurants, comme le réseau des Voies Lyonnaises, lancé en 2021, qui contribue à sécuriser et faciliter certains trajets du quotidien, notamment scolaires.

L'ensemble de ces actions participe progressivement à renforcer l'autonomie des enfants et leur place dans l'espace public, dans une logique de ville plus apaisée et inclusive.

MA FAMILLE À VÉLO : CONSTRUIRE L'AUTONOMIE EN FAMILLE

REQUALIFICATION DE LA ROUTE DE VIENNES ET CRÉATION D'UN AMÉNAGEMENT CYCLABLE À DOUBLE SENS SÉCURISÉ, LYON

avant

©Google Maps 2022

©Google Maps 2026

après



« Il faut que les parents soient convaincus : un parent qui est cycliste aura des enfants cyclistes mais la probabilité qu'un parent qui n'a jamais fait de vélo accepte que son enfant se déplace à vélo est beaucoup plus limitée. Il y a tout un travail de sensibilisation à faire avec les parents. »

Clotilde IMBERT, Directrice de Copenhagenize

« Il existe un décalage entre les perceptions des parents et les envies des enfants, qui souhaitent souvent être plus autonomes. (...) Ma Famille à vélo est un premier pas vers l'autonomisation des enfants, qui s'accompagne d'une mise en confiance des parents. »

Valérie ROCHET, éducatrice mobilité scolaire à la Maison du Vélo de Lyon métropole

DATE
2022 - aujourd'hui

PORTEURS
Association Maison du Vélo de Lyon
métropole

MOYENS HUMAINS DÉPLOYÉS (ETP)
1 personne salariée de l'association
pour la préparation, la mobilisation
et l'animation des séances

FINANCEMENT
Métropole du Grand Lyon

1 La Maison du Vélo, un acteur engagé en faveur de l'autonomie des enfants

La Maison du Vélo Lyon métropole est une association citoyenne engagée dans la promotion des mobilités actives à l'échelle de la métropole lyonnaise. Fortement développée ces dernières années, elle est devenue un acteur reconnu des politiques locales de mobilité grâce à des partenariats et marchés publics. Depuis 2021, elle a structuré un pôle dédié à l'enfance et au public scolaire afin de favoriser l'autonomie des enfants et l'usage du vélo au quotidien. Ce travail repose notamment sur le constat d'une diminution progressive de la présence des enfants dans l'espace public et d'une forte réduction de leurs déplacements autonomes.

« On ne voit plus les enfants courir ou jouer dans la rue, notamment en milieu urbain, qui apparaît de plus en plus comme un environnement hostile. »

Valérie ROCHET, éducatrice mobilité scolaire à la Maison du Vélo de Lyon métropole

C'est dans ce contexte qu'est né le projet "Ma famille à vélo", construit autour de l'idée que l'apprentissage du vélo dépend fortement de la confiance des parents. Le dispositif vise ainsi à donner aux familles des outils concrets pour accompagner les enfants dans leurs déplacements en conditions réelles de circulation urbaine.

2 Rassurer les parents pour favoriser l'autonomie des enfants

« Ma famille à Vélo » est un programme gratuit destiné aux habitantes et habitants de la Métropole de Lyon. Organisé initialement sur deux mercredis consécutifs, il se déroule désormais sur une séance de deux heures et permet d'accueillir de petits groupes composés d'une à deux familles. Les enfants peuvent participer dès 7 ans, âge considéré comme une étape clé dans le développement de l'enfant, où il acquiert une plus grande maturité cérébrale et une meilleure appréhension du risque.

En 2023, la formation associait un temps théorique pour les parents et des exercices pratiques pour les enfants. Le dispositif s'appuie aujourd'hui sur un espace dédié au parc de la Tête d'Or, permettant des apprentissages en "milieu fermé", sans circulation motorisée, grâce à des parcours pédagogiques et ludiques. L'apprentissage se poursuit ensuite progressivement en circulation réelle, d'abord sur des aménagements dédiés à la circulation cyclistes, puis sur la chaussée.

Le module vise à consolider les compétences essentielles à la circulation en ville : équilibre, freinage, signalisation, positionnement sur la chaussée. Mais au-delà des aspects techniques, il cherche surtout à faire évoluer les représentations des parents et à lever certains freins psychologiques liés à la circulation des enfants en ville. Le travail en binôme parent-enfant permet ainsi de renforcer la confiance mutuelle et de valoriser les capacités des enfants.

3 D'une expérimentation associative à une politique publique

Initialement porté par la Maison du Vélo Lyon métropole, le projet est progressivement reconnu par les acteurs publics. Lauréat d'un prix "Coup de cœur" des Talents du vélo en 2022, il est intégré en 2024 à la vélo-école métropolitaine portée par la Métropole de Lyon, dans le cadre d'un marché public auquel l'association a répondu. Cette intégration marque le passage d'une expérimentation associative à un dispositif reconnu et financé dans les politiques publiques de mobilité cyclable.

Malgré cette institutionnalisation, plusieurs difficultés demeurent. La mobilisation des familles reste limitée et certaines sessions doivent être annulées faute de participants. Les contraintes principales concernent la participation conjointe des parents et des enfants sur deux séances, ainsi que l'hétérogénéité des niveaux, certains adultes maîtrisant difficilement le vélo. Le dispositif peine également à toucher une diversité de publics.

Pour répondre à ces enjeux, l'association envisage notamment de délocaliser certaines séances au plus près des lieux de vie des familles, comme cela est prévu prochainement à Villeurbanne.



Apprentissage en circulation réelle, Ma famille à vélo
©Maison du Vélo Lyon métropole



Apprentissage en circuit fermé au parc de la Tête d'Or
©Maison du Vélo Lyon métropole



Formations théoriques ©Maison du Vélo Lyon métropole

« Actuellement, les participants et participantes sont majoritairement issus de milieux favorisés, et souvent déjà équipés de vélos. Il est difficile de toucher des publics plus populaires. C'est un point que nous souhaitons améliorer, notamment en touchant davantage de femmes et de mères. »

Valérie ROCHET, éducatrice mobilité scolaire à la Maison du Vélo de Lyon métropole

Les clés de réussite

Des leviers sociaux :

- l'apprentissage en famille et l'effet de mimétisme entre enfants, au sein des fratries, comme moteur de mise en confiance et de pratique
- l'implication des parents dans les séances, pour lever des freins et renforcer la confiance accordée aux enfants
- l'inscription du dispositif dans un environnement local favorable aux mobilités actives, porté par le développement d'aménagements cyclables, un réseau associatif engagé dans la promotion de la marche et du vélo, ainsi que sa reconnaissance au sein de la vélo-école métropolitaine

Un écosystème d'actions complémentaires pour favoriser l'autonomie et l'écomobilité des enfants et des jeunes :

- Savoir Rouler à Vélo (SRV)
- dispositif pédagogique «Trace ta route», combinant diagnostic et analyse des trajets domicile-collège, et production de cartes éducatives
- pratique cyclable dès le plus jeune âge (draisiennes, le Défi «À l'école, j'y vais à vélo»)

Le développement des infrastructures cyclables renforçant le sentiment de sécurité pour la pratique du vélo

Les points de vigilance

Un temps d'organisation en amont et de mise en place encore important, et qui fait face à une diffusion de l'information et une participation encore fragile

Des contraintes liées aux profils et à l'engagement attendu : le dispositif nécessite une disponibilité continue des parents et des enfants ainsi qu'un minimum d'aisance à vélo. Cela limite la diversité des publics touchés, avec une surreprésentation de familles déjà sensibilisées.

AUBERVILLIERS : RÉPONDRE AUX ENJEUX D'ÉCOLOGIE ET D'INCLUSION PAR LA MOBILITÉ

Située au nord-est de Paris, dans l'établissement public territorial Plaine Commune, Aubervilliers est une commune dense, de plus de 90 000 habitantes et habitants.

Deuxième commune la plus pauvre de France, elle est marquée par une forte diversité sociale et une population particulièrement jeune.

AUBERVILLIERS
SEINE-SAINT-DENIS

Ancien territoire industriel en profonde transformation, la ville connaît aujourd'hui d'importants projets urbains, notamment autour du renouvellement des quartiers, de l'arrivée de nouvelles infrastructures de transport et de la requalification des espaces publics. Ces évolutions s'accompagnent d'enjeux importants liés à la mobilité : circulation automobile importante, qualité de l'air dégradée et nécessité de réduire les inégalités d'accès aux déplacements. Dans ce contexte, **Aubervilliers développe progressivement une politique en faveur des mobilités actives**. La collectivité agit notamment sur :

l'élargissement, la mise aux normes PMR et la végétalisation des trottoirs,

le développement des infrastructures, du stationnement (+700 nouveaux arceaux vélos, soit un total de 1108 points de stationnements) et de l'apprentissage du vélo,

l'accompagnement au changement de pratiques grâce à différents dispositifs d'apprentissage (comme le SRAV) et de remise en selle.

Les enjeux d'écomobilité concernent particulièrement les **enfants et les jeunes**. Dans un territoire urbain dense, favoriser leur autonomie dans leurs déplacements constitue un enjeu d'émancipation, de santé et d'égalité. La ville cherche ainsi à développer des conditions permettant aux jeunes de se déplacer davantage à pied, à vélo ou en transports collectifs, notamment dans les trajets vers les établissements scolaires et les équipements de loisirs. Cette ambition se traduit par :

des démarches d'apaisement des abords d'écoles,

le développement de rues aux écoles (dont la première a été inaugurée en juin 2026).

L'arrivée à la mairie de Salwa El-Khoussi, en tant qu'agente en charge notamment des mobilités actives et elle-même concernée car ayant un handicap moteur toujours mal pris en compte dans l'aménagement, a permis d'élargir la réflexion aux enfants en situation de handicap. L'atelier "Vélo et handicap(s), c'est possible !" a ainsi été développé pour permettre à des enfants et jeunes en situation de handicap, notamment présentant des troubles du spectre de l'autisme ou des situations de handicap moteur, de découvrir la pratique du vélo grâce à un accompagnement adapté et à des équipements spécifiques.

DÉVELOPPER L'AUTONOMIE DES JEUNES EN SITUATION DE HANDICAP PAR LE VÉLO

INAUGURATION DE LA PREMIÈRE RUE AUX ÉCOLES À AUBERVILLIERS, ÉCOLE JEAN JEURÈS

avant

©Google Maps 2020



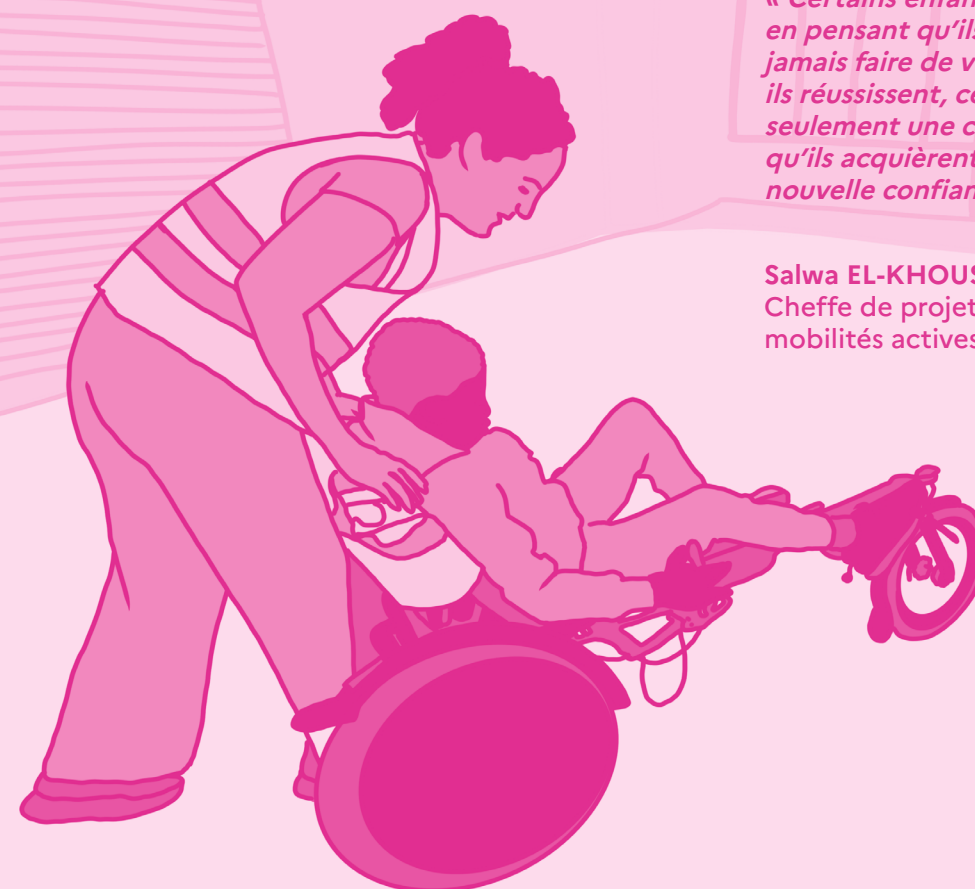
©Plaine Commune Facebook

après



« Certains enfants arrivent en pensant qu'ils ne pourront jamais faire de vélo. Quand ils réussissent, ce n'est pas seulement une compétence qu'ils acquièrent : c'est une nouvelle confiance en eux. »

Salwa EL-KHOUSI,
Cheffe de projets
mobilités actives



DATE
2025 - aujourd'hui

PORTEUR
Ville d'Aubervilliers

PARTENAIRES
Département, familles, associations et structures spécialisées (Maison pour tous, Un guidon pour tous), acteurs municipaux

« Une ville accessible aux personnes en situation de handicap et personnes à mobilité réduite est une ville qui fonctionne mieux pour tout le monde. »

Salwa EL-KHOUSI, Cheffe de projets mobilités actives

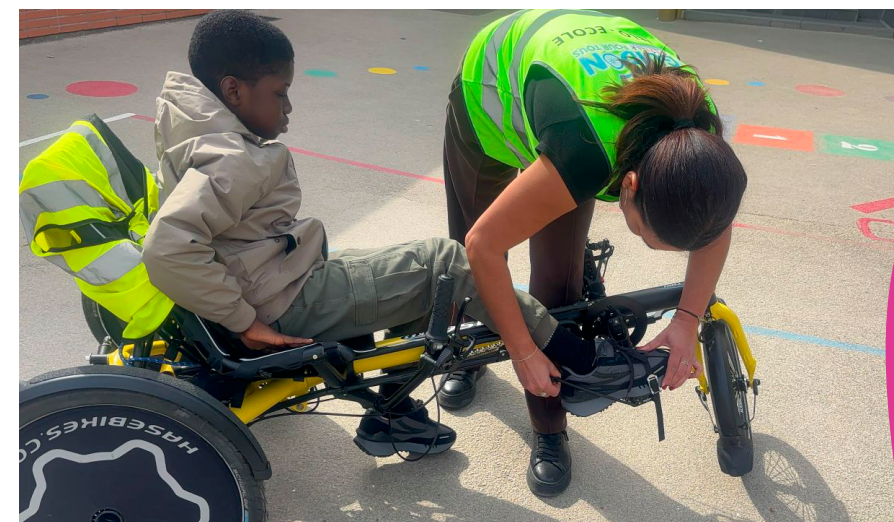
Les clés de réussite



©Ville de Aubervilliers



©Ville de Aubervilliers



©Ville de Aubervilliers

Une volonté politique forte portée par une agente concernée par les enjeux d'accessibilité et de mobilité active

Une adaptation fine aux besoins spécifiques des enfants selon leur(s) handicap(s)

Un travail étroit avec les familles, associations et structures accompagnatrices pour la mise en place des ateliers

Une présence visible dans l'espace public pour changer le regard sur le handicap

Les points de vigilance

Le manque de connaissance des dispositifs existants par les familles

Les délais parfois très longs pour obtenir des aides financières permettant l'achat de matériel adapté

La nécessité d'intégrer davantage les enjeux du handicap dans les politiques publiques de mobilité et d'aménagement

L'inaccessibilité des espaces publics qui ne rendent pas possible la pratique des modes actifs au quotidien

1 Une initiative pour rendre le vélo accessible à toutes et tous

L'atelier « Vélo et handicap(s), c'est possible ! » répond à un constat : **les enfants et les jeunes en situation de handicap restent largement éloignés des mobilités actives, alors même qu'elles peuvent constituer un véritable levier d'autonomie, de confiance, de santé et d'inclusion.**

L'objectif est de permettre à des jeunes qui pensaient parfois ne jamais pouvoir faire de vélo d'en découvrir la pratique dans un cadre sécurisé et adapté. **Le vélo devient alors un outil d'émancipation, permettant de développer le rapport au corps, la confiance en soi et la capacité à évoluer dans l'espace public.**

2 Des ateliers adaptés aux capacités et besoins de chaque enfant

L'expérimentation repose sur des **ateliers réguliers** organisés dans une cour d'école calme et sécurisée. Depuis 2025, la Ville propose des ateliers réguliers le samedi matin, et des sessions lors de temps forts comme la Semaine européenne de la mobilité. Chaque séance accueille huit jeunes accompagnés par deux encadrants.

Le dispositif mobilise des **vélos adaptés aux besoins de chacun** (troubles du spectre de l'autisme majoritairement et handicaps moteurs) : tricycles, vélos couchés, vélos avec cales-pieds... **Co-conçus avec des associations et des ergonomes, ces équipements s'inscrivent dans un accompagnement reposant sur un partenariat étroit avec les familles, les associations et les structures accompagnant les enfants.**

3 Un projet qui dépasse l'apprentissage technique du vélo

Les premiers retours montrent des **effets significatifs sur la confiance et l'autonomie**. Pour certains enfants, réussir à monter sur un vélo constitue une **étape symbolique majeure**.

C'est le cas de Michaël, 20 ans, qui pensait ne jamais pouvoir en faire et participe désormais régulièrement aux événements proposés par la Ville.

Plusieurs familles prolongent déjà cette dynamique. Deux d'entre elles ont acheté un vélo adapté ainsi que des vélos pour chaque membre de la famille afin de pratiquer ensemble. Mais **l'utilisation quotidienne reste encore entravée par d'autres difficultés : accès à un vélo adapté, aménagements adaptés, stationnement et légitimité dans un espace public peu adapté malgré les obligations de la loi de 2005 pour l'égalité des droits et des chances, la participation et la citoyenneté des personnes en situation de handicap**

Rendre ces pratiques visibles contribue enfin à **faire évoluer le regard sur le handicap**. La présence de vélos adaptés lors d'événements comme Mai à vélo, Le Canal est à vous ou des animations vélo de la Ville participe à **normaliser ces équipements** et à montrer que les mobilités actives concernent tout le monde, quel que soit ses diversités fonctionnelles.

4 Une dynamique appelée à changer d'échelle

Le succès de l'initiative révèle un besoin important : **les ateliers affichent complets plusieurs mois à l'avance**. Cette demande confirme la **nécessité de développer les actions favorisant l'accès des jeunes en situation de handicap aux mobilités actives**.

Les perspectives d'évolution portent sur une **meilleure intégration de ces démarches dans les politiques publiques** de mobilité et d'éducation, le **renforcement des liens avec les établissements scolaires** et un **meilleur accompagnement des familles** vers les aides à l'achat de vélos adaptés.

« Favoriser l'autonomie des enfants en situation de handicap ne repose pas uniquement sur des actions spécifiques : cela suppose de concevoir des espaces publics réellement inclusifs, depuis le choix des revêtements jusqu'au mobilier urbain, accessibles, agréables et pensés à hauteur d'enfant. »

Salwa EL-KHOUSI, Cheffe de projets mobilités actives

SAINT-PAUL (LA RÉUNION) : RECONQUÉRIR L'ESPACE PUBLIC MALGRÉ LE TOUT-VOITURE

SAINT-PAUL
LA RÉUNION

Territoire vaste et étagé depuis la côte ouest de l'île de la Réunion jusqu'au cirque enclavé de Mafate (de 0 à 2 000 m d'altitude), **Saint-Paul** est la deuxième ville de l'île avec 108 088 habitantes et habitants. Elle s'engage pour la participation active des enfants dans les politiques publiques en étant **«Ville amie des enfants» (UNICEF) pour la mandature 2020/2026** (renouvellement en cours). Ce titre garantit leur implication dans les prises de décision et les invite à être force de proposition, notamment via le **Conseil Municipal des Enfants qui permet à des élèves de CM1 et CM2, élus démocratiquement**, de mettre en œuvre des projets sur des thématiques variées (école, sport, santé, solidarité, environnement).

La ville fait face à d'importantes **problématiques de circulation et de congestion, liées à un recours élevé à la voiture et au relief marqué de certains secteurs**. Ces spécificités amènent la collectivité à **promouvoir d'autres modes de déplacement et à aménager des espaces publics moins accidentogènes**. Ces stratégies contribuent aussi à **lutter contre la prévalence de l'obésité et du diabète**, aggravée par un manque d'activité physique dans la population.

Saint-Paul est la première commune d'Outre-mer à obtenir le label Territoire Vélo (décembre 2021), ce qui l'engage à maintenir une politique en faveur du vélo.

Son action se concentre notamment aux abords des écoles :

Un dispositif de sécurisation déployé sur un secteur, particulièrement accidentogène, regroupant trois établissements (micro-crèche, école, collège) accueillant 900 enfants

Un système de barriérage couplé à 2 agents équipés pour couper la circulation aux heures d'entrée et de sortie

Malgré des débuts difficiles, l'initiative est aujourd'hui acceptée et incite la ville à l'étendre à d'autres abords d'écoles.

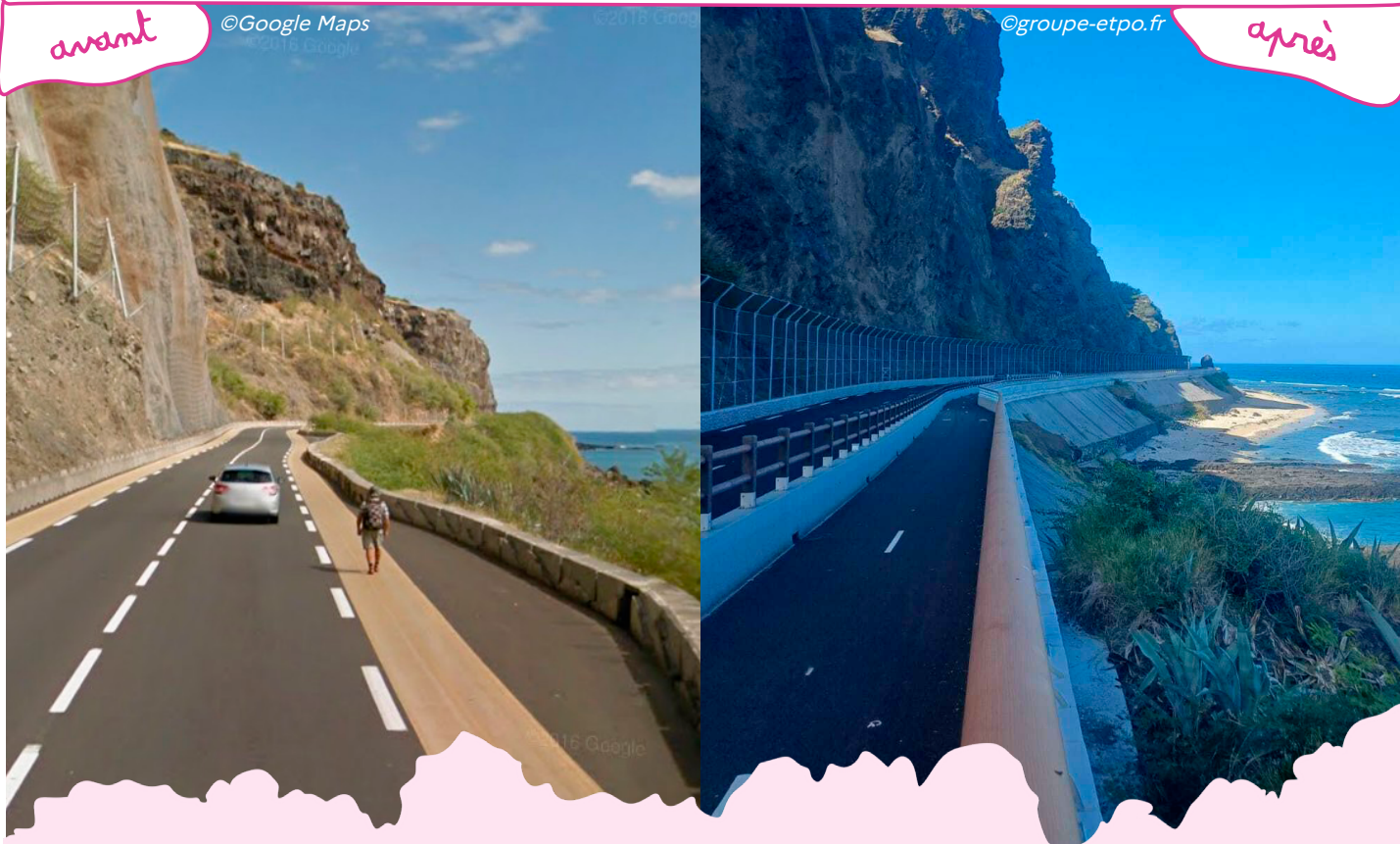
Des pédibus mis en place pour les 3 écoles dans la région du cirque de Mafate, zone escarpée uniquement accessible à pied ou en hélicoptère

Cette initiative, portée aujourd'hui par des parents bénévoles, peine toutefois à se pérenniser faute de moyens humains suffisants.

En matière d'aménagement, une **voie verte bidirectionnelle de 4 km** inaugurée en 2023 relie Saint-Paul à la ville voisine par le littoral, s'inscrivant dans le projet régional d'un itinéraire cyclable tout autour de l'île. La ville développe par ailleurs son **Plan de mobilité piétonne**, lauréat de l'appel à projets «Marche du quotidien» de l'ADEME. Celui-ci est principalement axé sur la **marche de proximité autour des écoles et des équipements sportifs**. Pour la mise en oeuvre de son plan d'action, estimée à 33 millions d'euros, **«un travail politique d'orientation des budgets sur la mobilité piétonne»** (Pascal HIBON, Directeur des infrastructures à la commune de Saint-Paul) sera nécessaire, le financement étatique « Fonds vert » pour la mobilité active n'étant uniquement mobilisable pour les voies cyclables.

LE P'TIT TOUR À VÉLO USEP : SE METTRE EN SELLE EN CONDITION RÉELLE

CRÉATION D'UNE PISTE CYCLABLE BIDIRECTIONNELLE, SAINT PAUL



« La seule difficulté que l'on rencontre aux abords des écoles, c'est sur le foncier. Certaines écoles se trouvent au milieu de zones d'habitations déjà densifiées donc il faut essayer autant que possible de limiter l'usage du véhicule automobile pour que les familles et les enfants retrouvent cette mobilité pédestre, ou en utilisant un vélo ou une trottinette. »

Patrick LIGDAMIS, Directeur des affaires scolaires à la commune de Saint-Paul



**DATE**

1998 - 2026 (28ème édition à Saint-Paul)

PORTEURS :

- **USEP** (Union Sportive de l'Enseignement du Premier degré) : conçoit le circuit, encadre la sortie, sollicite de parents d'élèves volontaires pour passer l'agrément afin d'encadrer la sortie, sollicite un médecin et une ambulance en cas d'accident le jour de la sortie
- **Écoles adhérentes participantes** : préparent et informent les élèves, vérifient les vélos, accompagnent les parents volontaires dans l'obtention de leur agrément, encadrent le jour J
- **Ville de Saint-Paul** : partenariat avec l'USEP pour accompagner l'événement en transportant les vélos des enfants jusqu'au point de départ

**MOYENS HUMAINS DÉPLOYÉS (ETP)**

- **USEP** : en amont : 2 délégués USEP (délégué de zone et déléguée départementale) mis à disposition par l'éducation nationale et 5 salariés du comité départemental de l'USEP le jour de la sortie : équipe de 12 personnes (délégués, salariés, bénévoles et services civiques)
- **Écoles adhérentes participantes** : 3-4 professeurs des écoles, pour chaque école, pouvant dédier 12 à 30h
- **Ville de Saint-Paul** : 4 conducteurs de camions transportant les vélos de 4 écoles des hauteurs jusqu'au point de départ
- **Gendarmerie nationale et Police municipale** : 2 gendarmes à moto et 2 policiers à vélo

**FINANCEMENT**

Location des bus financée par une subvention annuelle de la mairie qui couvre les transports pour tous les événements USEP de l'année

€ BUDGET DE MISE EN OEUVRE

500€ pour la location de 3 bus pour transporter les enfants et les professeurs des écoles encadrants jusqu'au point de départ (édition 2026)

1 Une sortie vélo annuelle en conditions réelles

Le **P'tit Tour à Vélo** de Saint-Paul est une sortie annuelle de 20 km sur le littoral, organisée dans le cadre de l'**opération nationale «P'tit tour USEP»** en partenariat avec l'USEP. Elle s'adresse aux **élèves des écoles adhérentes** ayant acquis un **niveau suffisant d'autonomie à vélo**. Cet événement, organisé par l'USEP et les associations d'écoles, propose aux enfants d'être usagers de la route en condition réelle. En effet, les **voies ne sont pas fermées à la circulation, mais un encadrement renforcé est assuré par la gendarmerie, la police municipale et des parents agréés par l'Éducation nationale** (minimum 1 adulte pour 6 enfants). Les enfants, dont la grande majorité vient à l'école en voiture, sont ainsi sensibilisés à des **déplacements plus autonomes**.

Pour soutenir les écoles des hauteurs dont l'accès au littoral est difficile, la ville prend en charge le transport des vélos des enfants jusqu'au point de départ. Elle déploie également dans ces écoles des **ateliers vélo** (apprentissage et réparation), soutenus par le Fonds MAIF pour l'éducation.

2 Un événement qui s'inscrit dans une politique vélo globale

Au-delà du P'tit Tour, la ville a inscrit l'**apprentissage du vélo dans son Projet Éducatif Global en 2024**. Une unité dédiée de la Police Municipale intervient auprès de l'ensemble des élèves de **CM1 et CM2** pour leur apprendre à circuler à vélo dans l'**espace public**, dans le cadre du dispositif national Savoir Rouler À Vélo.

2 712 élèves en ont ainsi bénéficié durant l'année scolaire 2025/2026. Des agents assurent également le passage du **permis piéton** aux élèves de CE2. L'intercommunalité Territoire de l'Ouest propose aussi aux familles une **sortie vélo annuelle encadrée pour découvrir des sites pittoresques du territoire**.

3 Des résultats encourageants, des ambitions à financer

Chaque année, environ 200 élèves et 7 à 8 écoles y participent. L'édition 2026 du P'tit Tour à Vélo de Saint-Paul a récemment **mobilisé environ 180 enfants de 7 écoles**. L'ensemble des actions vélo engendre une **demande croissante de racks à vélo dans les écoles** et ont contribué au **passage à 30 km/h du centre-ville**. Cette action engendre également des **déplacements à vélo des parents avec leurs enfants**.

« Au niveau des répercussions, ça arrive régulièrement que des parents aillent avec leurs enfants s'entraîner à vélo avant la sortie, ou continuent de faire des sorties vélo après. »

Christian PILLARD, Délégué USEP de la zone Nord-Ouest

Pour la suite, la ville souhaite **renforcer ses actions avec l'USEP et poursuivre ses aménagements favorables aux mobilités actives**, le principal défi restant le financement de ces projets.

« On souhaiterait changer les comportements en termes de mobilité mais c'est en même temps très complexe parce que la voiture prédomine. Ce changement de paradigme est un peu long à installer, il faut une volonté politique très ambitieuse et volontariste »

Nila RADAKICHENIN, Première adjointe au maire de Saint-Paul

« Je pratique moi-même le vélo pour aller à la mairie, et en 6 ans, j'ai vu augmenter le nombre d'usagers à vélo et notamment de jeunes qui se rendent à leur collège. »

Nila RADAKICHENIN, Première adjointe au maire de Saint-Paul

Petit tour à vélo 8432 ©Ville de Saint-Paul



« On se retrouve vraiment dans les conditions réelles de la route et de ses dangers. »

Patrick LIGDAMIS, Directeur des affaires scolaires à la commune de Saint-Paul



Sécurité routière SRAV ©Ville de Saint-Paul



Conseil Municipal des Enfants ©Ville de Saint-Paul

Les clés de réussite

- Sortie en conditions réelles de route, favorisant une véritable acquisition d'autonomie
- Mobilisation large d'acteurs (gendarmerie nationale, police municipale, parents, écoles, ville) pour sécuriser l'événement permise par une communication anticipée auprès des forces de l'ordre et des parents volontaires convaincus des bienfaits de cette action
- Déploiement facilité par l'inscription dans le cadre de l'opération nationale «P'tit tour USEP»
- Forte volonté municipale en faveur des mobilités actives (rues aux écoles, pédibus, Plan de mobilité piétonne)
- Ville engagée pour la participation des enfants (titre UNICEF « Ville amie des enfants », instances participatives communales)
- Maillage territorial permettant des actions à toutes les échelles (commune, intercommunalité, région)
- Financement d'aménagements vélo par le Fonds vert

Les points de vigilance

- Participation au P'tit Tour à Vélo conditionnée à l'adhésion de l'école à l'USEP (7€ par licence et par enfant)
- Contraintes territoriales (relief, enclavement) imposant des solutions adaptées à chaque contexte
- Manque de moyens financiers freinant le développement des alternatives à la voiture
- Difficultés à mobiliser des financements étatiques ou européens pour les projets de mobilité active
- Inaction d'autres échelons territoriaux contraignant la ville à intervenir sur des routes départementales relevant pourtant de la compétence du département

MONTAIGU- VENDÉE : SE DÉPLACER AUTREMENT, DÈS LE PLUS JEUNE ÂGE

Montaigu-Vendée, commune nouvelle 21 000 habitantes et habitants, fait partie de la communauté d'agglomération Terres de Montaigu composée de 9 communes qui affichent depuis 2018 une ambition forte de transformation des mobilités à travers son **Plan Climat Air Énergie Territorial (PCAET)** « Terres d'enAIRgie ».

« Terres de Montaigu affirme sa volonté de se doter d'une politique mobilité ambitieuse afin de développer les alternatives à la voiture individuelle et d'assurer un maillage adapté aux besoins sur le territoire. »

(PCAET Terres de Montaigu)

Les enfants y sont directement intégrés à travers l'ambition de développer davantage les pédibus sur le temps scolaire et extra-scolaire. Cette action s'inscrit dans un objectif plus large du plan : favoriser la pratique de la marche en agissant à la fois sur l'aménagement des espaces publics, pour assurer la continuité et le confort des itinéraires piétons, et sur la mise en place d'initiatives encourageant les déplacements à pied.

Les ambitions cyclables se concrétisent dans le **Schéma Vélo Intercommunal 2022-2035**, dont l'objectif principal est de **relier toutes les communes par 100 km d'aménagements cyclables intercommunaux**. Là encore, les enfants sont pris en compte à travers le **parcours éducatif « Objectif Route »** proposé par Terres de Montaigu qui permet :

« de disposer d'un apprentissage complet de la pratique du vélo et l'autonomie sur la voie publique avant l'entrée au collège »

(Schéma Vélo 2022-2035 de Terres de Montaigu).

de former environ 110 classes à la pratique du vélo chaque année dans la communauté d'agglomération.

MONTAIGU-VENDÉE
PAYS DE LA LOIRE

À l'échelle communale, la création de la commune nouvelle Montaigu-Vendée (2019) permet d'affirmer une politique favorable aux mobilités actives, y compris en interne avec la mise à disposition de vélos électriques pour les agents et agentes.

Enfin, la feuille de route « Ma Ville à vélo », élaborée avec un comité consultatif d'habitantes et d'habitants, fixe des **objectifs concrets** : extension du réseau cyclable à 43 km (29 km en 2025), développement du stationnement vélo ou encore organisation d'événements de promotion du vélo au quotidien.

DES TRIPORTEURS ÉLECTRIQUES POUR UNE CRÈCHE HORS LES MURS

TRANSFORMATION DU QUARTIER HAUTS DE MONTAIGU

avant

©TerresdeMontaigu - 2023



après

©Charlyne Labarre - 2025



« Il y a cette volonté avec la création de la commune nouvelle de diminuer le nombre de véhicules, le nombre de passages et de transformer les habitudes des habitantes et habitants. »

Florent LIMOUZIN, Maire de Montaigu-Vendée et Président de la commission environnement, mobilité et cycle de l'eau de Terres de Montaigu



DATE

Montage du projet : mars-août 2024.
Mise en place : depuis septembre 2024



PORTEURS

Équipe de la crèche et commune de Montaigu-Vendée



MOYENS HUMAINS DÉPLOYÉS (ETP)

Directrice de la crèche : 2h par semaine pendant 6 mois (incluses dans le temps administratif)
Appui logistique de deux professionnelles de la petite enfance de l'équipe : 6h chacune
Accompagnement au montage du projet par le service Mobilité : estimé entre 4 et 6 jours en temps cumulé



FINANCEMENT

Caisse d'Allocations Familiales : 40% du financement du projet
Bonus vélo de l'État : 7%
Commune Montaigu-Vendée : 53%

€ BUDGET DE MISE EN OEUVRE

Achat : 14 000€ (2 triporteurs électriques + équipement enfants et adultes + équipement pour les jeux en extérieur).
Entretien annuel : 50€ par vélo

1 Faire sortir les enfants de la crèche

La crèche de Montaigu a toujours cherché à permettre aux enfants de **se retrouver en plus petits groupes, au sein de la crèche ou en extérieur**. L'équipe obtient d'abord l'achat d'une poussette 4 places pour des sorties au parc, dont **les bénéfices sont rapidement visibles : apaisement des enfants, qualité des échanges améliorée**. Ces observations, confortées par les préconisations nationales post-Covid, conduisent l'équipe à **approfondir ses réflexions sur les bienfaits de la nature pour les jeunes enfants**.

2 Un projet pédagogique plus ambitieux : la crèche buissonnière

L'équipe, soutenue par les élus de Montaigu-Vendée, souhaite aller plus loin, tout en résolvant une contradiction : **faire asseoir en poussette les enfants les plus grands à qui l'on demande par ailleurs d'être autonomes**. Le projet de vélos-cargos émerge alors. Face au coût des triporteurs (5 500€ l'unité), l'équipe monte un dossier de financement tout en élaborant un **projet pédagogique de crèche hors les murs, soutenu d'emblée par des parents déjà sensibilisés aux mobilités actives**.

« Nous sommes dans une ville qui incite à faire du vélo, à marcher, qui facilite ces déplacements. »

Alexandra BOURSIER, adjointe à la jeunesse et aux accueils extra-scolaires.

Lancée en septembre 2024, la crèche buissonnière emmène **chaque semaine 8 enfants de plus de 2 ans - attachés, casqués et équipés de gilets de sécurité - vers un grand parc naturel à 2 km, jusqu'à trop éloigné à pied**. Les sorties ont lieu par tous les temps (hors neige et tempête), prioritairement pour les enfants présents à temps plein et ceux vivant en appartement.

Une fois par mois, **pique-nique et sieste dans le parc enrichissent l'expérience**. Les vélos-cargos servent aussi aux enfants dès 6 mois pour d'autres sorties (médiathèque, ferme, expositions) et sont stockés dans un local existant.

3 Des bénéfices multiples et des perspectives d'avenir

Les effets sont probants : calme et motricité accrue pour les enfants en sortie, ambiance apaisée pour ceux restés à la crèche, meilleur sommeil et sérénité observés par les parents. **Les craintes initiales des professionnelles ont largement disparu grâce à des formations à la conduite et à la circulation en ville** ; celles les moins à l'aise peuvent rejoindre le groupe directement dans le parc.

« Les enfants étaient ravis : le fait de monter dans la caisse, de s'attacher, de mettre un casque, déjà rien que ça on avait tout gagné, c'était comme une nouvelle aventure pour eux. »

Céline BONNIN, Responsable du service petite enfance

Plusieurs familles se sont équipées de vélos ou triporteurs, des transformations aussi rendues possibles par le réaménagement du quartier depuis 2011 (liaisons douces, stationnements vélo, école).

Pour la suite, l'équipe souhaite augmenter la fréquence, la durée et le nombre d'enfants concernés par ces sorties. **L'extension du projet à la deuxième crèche de la ville est en cours, avec l'ambition de livrer les repas du restaurant scolaire voisin en vélo-cargo**.

« Nous n'aurions pas pu faire mener ce projet dans une ville où il n'y a pas de place pour les vélos, pas d'espaces arborés ou de parcs bien entretenus. Le déploiement de la crèche buissonnière est directement lié aux possibilités offertes par l'aménagement de notre territoire »

Cécilia GRENET, Vice-présidente en charge de la commission éducation santé et cohésion sociale

« Il y a deux besoins différents qui se sont bien retrouvés sur ce projet : le besoin des équipes de la crèche de faire sortir et déplacer les enfants et la volonté politique de changer les habitudes de ses habitants. »

Florent LIMOUZIN, Maire de Montaigu-Vendée



Vélos avec stickers ©Terres de Montaigu



Sortie crèche buissonnière



Sortie crèche buissonnière

Les clés de réussite

- un projet pédagogique porté par une collectivité en faveur des mobilités actives
- un réaménagement du quartier en faveur des mobilités actives
- la présence d'équipements et d'espaces verts dans la commune (parc à proximité de la crèche doté d'un équipement pour aller aux toilettes, se laver les mains ou se reposer en cas d'urgence)
- un projet intégré dans une réflexion pédagogique plus large de crèche hors les murs
- une équipe de professionnelles de la petite enfance soudée depuis l'ouverture de la crèche (septembre 2010) avec un attrait pour les sorties en extérieur
- l'attention portée au fait que les vélos soient homologués pour les enfants de moins de 3 ans (par preuve écrite du fournisseur)
- le test préalable du vélo par l'équipe
- les formations reçues par l'équipe à la conduite du véhicule et à la sécurité routière
- l'adhésion des familles et des enfants au projet
- les explications préalables de l'équipe aux enfants avant chaque sortie (où va-t-on, qu'est-ce qu'on va faire? etc.)

Les points de vigilance

- un véhicule spécifique qui peut représenter un obstacle à la sortie pour les professionnelles de la crèche pour lesquelles la pratique du vélo est un frein
- la nécessité de disposer de suffisamment de personnel pour encadrer tous les enfants de la crèche les jours de sorties

LA COMMUNAUTÉ D'AGGLOMÉRATION SEINE-EURE : UN TERRITOIRE PÉRIURBAIN MOBILISÉ POUR DÉVELOPPER L'AUTONOMIE DES ENFANTS À VÉLO



Située dans le nord de l'Eure, la Communauté d'Agglomération Seine-Eure regroupe 60 communes et plus de 105 000 habitantes et habitants. Ce territoire majoritairement périurbain et rural engendre une importante part modale de la voiture, faisant de l'écomobilité un enjeu central auquel les enfants sont pleinement intégrés.

En effet, la Communauté d'Agglomération s'engage dans des réflexions sur la place des enfants, notamment en signant en 2022 **une convention de collaboration territoriale pour les droits de l'enfant avec l'Unicef**, qui permet de les sensibiliser à des thématiques comme l'accès à l'eau ou la solidarité. À l'initiative du président de l'agglo Bernard Leroy, ce territoire ambitionne d'ici à 2028 d'obtenir le label «Agglo Amie des enfants» en développant une manifestation festive annuelle destinée aux enfants et fédérant associations, centres de loisirs, services publics et Éducation nationale. Ainsi, l'agglomération met en place :

des dispositifs vélo dédiés aux enfants comme le S'Coolbus® (ramassage scolaire en vélo-bus)

des vélothèques (flottes de vélos pour les sorties scolaires et extra-scolaires)

Plus généralement, l'agglomération développe une offre de mobilité diversifiée : réseau de bus, transport à la demande, covoiturage, infrastructures cyclables et services vélos. Ces derniers s'appuient notamment sur une Maison du vélo, exploitée par SEMO - Transdev (Seine-Eure Mobilité), proposant :

de la location de vélos (classiques, électriques, adaptés aux enfants et adultes en situation de handicaps)

des actions de sensibilisation des ateliers d'autoréparation et de réparation de vélos dont des ateliers spécifiquement destinés aux enfants

des ateliers de remises en selle et de conseil vélo

un service de vélo à assistance électrique en libre-service accessible dès 14 ans (120 vélos répartis dans 40 stations).

En parallèle du S'Coolbus® et afin d'étendre cette offre aux adultes, dont les pratiques de mobilités influencent directement celles des enfants, **un service de mise à disposition de vélos à assistance électrique pour les agents et les entreprises du territoire** est lancé en 2023. Cette action s'inscrit dans le **déploiement progressif des services et infrastructures cyclables de l'agglomération**, dans le cadre du plan vélo 2023-2033.

De plus, le futur Plan De Mobilité (PDM) du territoire en cours de validation intègre la question des déplacements des enfants dans une action globale de sensibilisation aux changements de comportement en lien avec les initiatives vélos déjà mises en place : S'Coolbus®, animations avec la Maison du vélo et vélothèques. Cette politique contribue à l'objectif affiché de son PCAET (Plan Climat Air Énergie Territorial) : **devenir un territoire à énergie positive et atteindre la neutralité carbone à l'horizon 2050.**

S'COOLBUS® : UN SERVICE PIONNIER DE RAMASSAGE SCOLAIRE EN VÉLO-BUS

SIGNALÉTIQUE PHOTOLUMINESCENTE JOUR-NUIT POUR UNE VOIE VERTE

avant ©Valérie Van Messem

après ©Valérie Van Messem

Peinture photoluminescente jour-nuit

Cette peinture photoluminescente non néfaste pour la nature et la biodiversité permet de guider les usagers et usagères de la voie verte sans générer de pollution lumineuse

« Les enfants sont les futurs citoyens de notre territoire, il est important de les familiariser dès aujourd'hui avec les services de mobilité alternatifs à la voiture. De plus, ils sont un très bon relais auprès de leurs parents et familles »

Lauriane Dumontier, Responsable Mobilités à l'Agglomération Seine-Eure

DATE

2017-2020 : première expérimentation
2023-aujourd'hui

PORTEURS

Communauté d'Agglomération Seine-Eure, et les communes de l'Agglomération qui souhaitent se doter de ce service

ÉQUIPE DE CONCEPTION

Vélo-bus Woodybus : Humbird
Itinéraires : SEMO - Transdev

MOYENS HUMAINS DÉPLOYÉS (ETP)

Un conducteur ou une conductrice par véhicule à mi-temps, responsable du service à SEMO-Transdev (100%), et une chargée de projets mobilités douces à l'Agglomération Seine-Eure (25%)

FINANCEMENT

Agglo lauréate en 2019 de l'appel à manifestations d'intérêt «France Mobilités : territoires de nouvelles mobilités durables» (AMI TENMOD) porté par l'ADEME: subvention de 100 000€ allouée pour faire fonctionner le service (le projet s'est clos en 2023)

BUDGET DE MISE EN OEUVRE

Coût d'investissement :

En 2023 : 800 000€ HT sur 4 ans qui permet d'acquérir 10 véhicules par an si nécessaire (en 2026 : 10 S'Coolbus® en circulation et 2 véhicules supplémentaires en cas de panne de véhicules en circulation)

Coût de fonctionnement du service

(conducteurs ou conductrices, gestion des tournées, essais des circuits, maintenance) : 20.000 € par véhicule par an dont 7 000 € par véhicule à la charge de la commune.

«Le service est pérenne grâce à notre exploitant : quoi qu'il arrive, si par exemple le chauffeur est malade, il y aura un chauffeur de remplacement. C'est un service comme un service de bus classique, il faut qu'il tourne tout le temps.»

Valérie Van Messem, Chargée de projets mobilités douces à l'Agglomération Seine-Eure

«Ça leur permet plus d'autonomie, de cohésion parce que les enfants qui montent dans le véhicule font de nouvelles connaissances, de nouveaux copains copines. Ils font un peu de sport le matin ce qui permet aussi d'être un peu plus détendu avant d'arriver en classe et le soir, c'est pareil.»



S'Coolbus ©Valérie Van messem



S'Coolbus dos @semo-mobilite.com

1

Des premières expérimentations à la structuration d'une offre

Né en 2015 à Louviers pour répondre à l'engorgement d'une rue desservant une école, le S'Coolbus® fait de l'Agglomération Seine-Eure la première collectivité française à lancer un service de ramassage scolaire en vélo-bus à assistance électrique (2017). Le dispositif montre rapidement son efficacité avec la desserte de 6 communes et 7 écoles primaires en 2020, avant d'être interrompu cette même année : le véhicule n'est pas conforme aux critères d'homologation cycliste en raison de la puissance de son assistance électrique.

L'agglomération le relance en 2023 avec de nouveaux vélo-bus de 9 places capables de transporter 1 adulte et 8 enfants via 9 pédales indépendants. L'exploitation est confiée à SEMO - Transdev (Seine-Eure Mobilité), l'exploitant du réseau de l'Agglomération, garantissant un service professionnel et pérenne.

Aujourd'hui, le réseau S'Coolbus® dessert 10 établissements dans 8 communes, en zones urbaines comme rurales. Gratuit pour les familles, il s'adresse aux élèves du CP au CM2.

2

Une démarche volontaire et concertée pour chaque commune

Le déploiement repose sur l'initiative des communes : identification des écoles, concertation avec l'agglomération, la commune, les écoles, les parents et les enfants, participation financière (environ 7 000 € par véhicule et par an) et mise à disposition d'un local (stationnement et recharge).

« Les enfants sont aussi présents lors de ces réunions, l'agglo a vraiment à cœur de faire participer les enfants parce que ce sont eux qui profiteront de ce service et pourront s'apercevoir que certains déplacements peuvent très bien se faire à vélo plutôt qu'en voiture. »

Valérie VAN MESSEM, Chargée de projets mobilités douces à l'Agglomération Seine-Eure

SEMO - Transdev définit ensuite les itinéraires en fonction des adresses postales des inscrit-es et teste les itinéraires en prenant les plus sécurisés. Si besoin, des rotations mensuelles sont instaurées pour que tous les enfants inscrits bénéficient du service.

3

Un service à succès

Le S'Coolbus® s'étend à raison de deux à trois nouvelles communes par an. En septembre 2025, 109 enfants en ont bénéficié pour plus de 1500km parcourus. Les bénéfices sont multiples : effort physique, trajet sécurisé et convivial, prise d'autonomie, renforcée pour les plus grands qui suivent le S'Coolbus® à vélo ou bénéficient du dispositif Savoir Rouler À Vélo.

Le service permet aux communes de remplacer un bus scolaire ou de compléter un service de pédibus. Ces véhicules profitent des nombreux aménagements cyclables déjà présents sur le territoire (pistes cyclables et voies vertes). Les contraintes restent limitées grâce à des solutions anticipées (conducteurs et conductrices formés à la réparation, véhicules de remplacement disponibles). À terme, l'agglomération envisage de mettre les véhicules à disposition des centres de loisirs et prévoit des aménagements sur certaines routes départementales pour étendre le réseau.

Les clés de réussite

- politiques favorables au vélo à l'échelle de l'agglomération
- infrastructures vélo existantes et en développement dans le cadre du plan vélo 2023-2033
- service gratuit pour les familles
- système de rotation qui permet à tous les enfants qui le souhaitent de bénéficier du service de S'Coolbus®
- conducteur ou conductrice unique sur un véhicule ce qui permet de tisser un lien de confiance avec les parents et les enfants
- concertation multi acteurs et actrices en amont de la mise en place du service (présence de l'Agglomération, de la commune, de l'école des parents et des enfants)
- volontariat des communes pour se doter du service
- diversité de territoires bénéficiaires du service au sein de l'agglomération : communes allant de 1600 (Terres-de-Bord) 13 000 habitants (Val de Reuil)
- pérennité et sérieux du service grâce à l'exploitation assurée par l'opérateur de mobilité de l'agglomération
- adaptabilité du véhicule qui peut aussi bien rouler sur les voies ouvertes à la circulation que sur les voies vertes.

Les points de vigilance

- coût de gestion annuel non négligeable
- organisation complexe nécessitant une gestion effectuée par SEMO-Transdev: inscriptions, définition et tests des parcours, recrutement et formation des conducteur.ices, transport des enfants et entretien des véhicules
- homologation cycliste nécessaire pour le modèle de véhicule (première expérimentation arrêtée en 2020 suite à un défaut d'homologation du modèle de véhicule)

Bibliographie

ADEME, 2025, Les pratiques de mobilité des enfants de la maternelle au lycée en France
<https://librairie.ademe.fr/mobilite-et-transports/8535-les-pratiques-de-mobilite-des-enfants-de-la-maternelle-au-lycee-en-france.html>

6T-BUREAU DE RECHERCHE, 2019, Comprendre les comportements de mobilité des adolescents. Enquête auprès des lycéens de la MEL et de leurs parents, Rapport final, 117 p.
<https://doc.cerema.fr/Default/doc/SYRACUSE/2792/comprendre-les-pratiques-de-mobilite-des-adolescents-enquete-aupres-des-lyceens-de-la-mel-et-de-leur?lg=fr-FR>

CEREMA, 2024, Pacifier les abords des écoles de Marseille pour favoriser la mobilité décarbonée
<https://www.cerema.fr/fr/actualites/pacifier-abords-ecoles-marseille-favoriser-mobilite>

DEPEAU S., 2013, Mobilité des enfants et des jeunes sous conditions d'immobilité ? e-Migrinter, 11, 103-115.
<http://journals.openedition.org/e-migrinter/302>

DEVAUX J. & OPPENCHAIM N., 2017, La socialisation à la mobilité n'est-elle qu'une question de genre ? Les Annales de la Recherche Urbaine
<https://hal.science/hal-01705464v1>

FORUM VIE MOBILE, BEDOURET C., BOUILLON É., FORT H., LESCOILLIER L., POWERS M. (ENCADREMENT : AURÉLIEN RAMOS), 2024, Enfants auto-mobile. Quels sont les besoins spécifiques à la mobilité autonome enfantine ? Rapport complet de l'atelier professionnel du Master 2 Urbanisme et Aménagement 2024, Université Paris I Panthéon Sorbonne
<https://forumviesmobiles.org/sites/default/files/Dossier-Enfants-Auto-mobiles.pdf>

HUGUENIN-RICHARD F., 2010, La mobilité des enfants à l'épreuve de la rue : Impacts de l'aménagement de zones 30 sur leurs comportements. Enfances, Familles, Générations, volume 12, pp. 66-87

LIEBER M., 2008, Genre, violences et espaces publics. La vulnérabilité des femmes en question, Paris, Presses de Sciences Po

OBSERVATOIRE NATIONAL INTERMINISTÉRIEL DE LA SÉCURITÉ ROUTIÈRE (ONISR), 2025, Bilan 2024 de la sécurité routière
<https://www.onisr.securite-routiere.gouv.fr/etat-de-linsecurite-routiere/bilans-annuels-de-la-securite-routiere/bilan-2024-de-la-securite-routiere>

OBSERVATOIRE NATIONAL INTERMINISTÉRIEL DE LA SÉCURITÉ ROUTIÈRE (ONISR), 2022, Bilan 2021 de la sécurité routière
<https://www.onisr.securite-routiere.gouv.fr/etat-de-linsecurite-routiere/bilans-annuels-de-la-securite-routiere/bilan-2021-de-la-securite-routiere>

OBSERVATOIRE NATIONAL INTERMINISTÉRIEL DE LA SÉCURITÉ ROUTIÈRE (ONISR), 2019, Bilans annuels de sécurité routière de 1990 à 1999
<https://www.onisr.securite-routiere.gouv.fr/etat-de-linsecurite-routiere/bilans-annuels-de-la-securite-routiere/bilans-annuels-de-securite-routiere-de-1990-a-1999>

OPPENCHAIM N., 2017, Adolescents de cité. L'épreuve de la mobilité. Diversité, 187, pp. 65-69
https://www.persee.fr/doc/diver_1769-8502_2017_num_187_1_4393

POLITIQUE DU LANGE (CABRIT, P. & RAMOS, A.), 2022, Les bébés en ville. Rapport d'étude.
https://bma.brussels/app/uploads/2024/04/240412_Label-BMA_Rapport-detude-FR_.pdf

RIVIÈRE C., 2021, Leurs enfants dans la ville. Enquête auprès de parents à Paris et à Milan, Presses universitaires de Lyon, Lyon, p. 141

RIVIÈRE C., 2012, Les enfants : révélateurs de nos rapports aux espaces publics. Métropolitiques
<https://metropolitiques.eu/IMG/pdf/MET-Riviere-Clement.pdf>

VIEILLE MARCHISET G., KNOBÉ S., EDZARD E., PIOMBINI A., ENAUX C., 2018, Usages du vélo et rapports aux espaces publics des enfants : Permanence de la division par sexe dans un dispositif d'apprentissage dans un quartier populaire à Strasbourg. Enfances Familles Générations. Revue interdisciplinaire sur la famille contemporaine, n°30.
<http://journals.openedition.org/efg/2307>



Equal Saree est une agence d'architecture et d'urbanisme franco-barcelonaise experte de la perspective de genre et inclusive en aménagement. Elle poursuit ainsi des objectifs de justice sociale et l'approche qu'elle développe est un outil au service de la fabrique d'une ville diverse, hospitalière et durable pour toutes et tous, quel que soit son genre, son âge, ses aptitudes motrices, sensorielles, cognitives ou mentales. L'agence travaille à diverses échelles territoriales et participe à une grande diversité de projets : depuis le micro-espace public de la cour d'école jusqu'à la réflexion à l'échelle de quartier, en passant par le projet de place ou de parc, ou même d'équipement public. Pour chacun de leurs projets, elles mettent la co-crédation avec les habitantes et habitants au cœur des réflexions afin garantir la conception d'espaces publics qui répondent à leurs besoins, à leurs usages et à leurs aspirations.

<https://equalsaree.org/fr/>

L'ADEME EN BREF

Au cœur des missions qui lui sont confiées par le ministère de la Transition écologique, le ministère en charge de l'Energie et le ministère en charge de la Recherche, l'ADEME - l'Agence de la transition écologique – partage ses expertises, assure le financement et l'accompagnement de projets de transformation dans des domaines variés : énergie, économie circulaire, décarbonation de l'industrie, mobilité, bâtiment, qualité de l'air, consommation et production responsables, alimentation durable, bioéconomie, gestion des sols, adaptation au changement climatique et transition juste.

L'ADEME mobilise les citoyens, les entreprises et les territoires pour les aider à progresser vers une société plus sobre en carbone et économe en ressources. Résolument engagée dans la lutte contre le changement climatique et la dégradation des ressources, elle conseille, facilite et soutient les initiatives, de la recherche à la diffusion des solutions.

Établissement public à caractère industriel et commercial (EPIC), l'ADEME met également ses capacités d'expertise et de prospective au service des politiques publiques.

www.ademe.fr

Les collections de l'ADEME



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.



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 oeuvre leurs projets de façon méthodique et/ou en conformité avec la réglementation.



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.



ILS L'ONT FAIT

ALLER DE SOI

Inspirations pour favoriser l'écomobilité des enfants

Résumé : Face aux défis environnementaux, sanitaires et sociaux, redonner aux enfants la possibilité de se déplacer de manière autonome constitue un levier essentiel pour construire des territoires plus vivables. Si chaque territoire possède ses propres contraintes, les expériences menées partout en France montrent qu'il est possible d'agir en adaptant les solutions aux réalités locales. Elles soulignent également qu'aucun acteur ne peut agir seul : c'est la complémentarité entre collectivités, structures de l'aménagement et de l'économie, établissements scolaires, associations, familles et enfants qui permet de faire émerger des démarches durables.

À travers 13 portraits de territoires, répartis en France hexagonale et en Outre-mer, ce guide propose un panorama d'initiatives inspirantes. Des rues aux enfants aux plans de déplacement établissement scolaire, en passant par les aménagements cyclables, les actions de sensibilisation, les démarches participatives, la végétalisation ou encore l'apprentissage du vélo, ces expériences illustrent la diversité des approches possibles. Complétés par des fiches actions, ces retours d'expérience offrent des repères concrets pour engager ou renforcer une démarche en faveur des déplacements autonomes des enfants.

Au-delà des projets présentés, ce guide rappelle qu'agir pour la mobilité des enfants, c'est bien plus que faciliter leurs déplacements. C'est reconnaître leur place dans l'espace public, leur permettre de s'approprier leur environnement et de gagner en autonomie. En pensant la ville à travers leurs besoins, les collectivités façonnent des espaces plus accueillants et plus apaisés pour l'ensemble des habitantes et habitants.

*Favoriser l'écomobilité des enfants,
c'est leur permettre de prendre place
dans l'espace public, d'explorer leur
environnement et de devenir acteurs
et actrices de leur territoire.*

