

Pédalons vers l'école...

Chiffres

- En France, **1 déplacement sur 4** est inférieur à 1 km.
- En France, **1 enfant sur 6** est en excès de poids.
- Il y a un fort enjeu de sécurité routière auprès des enfants. **Dès l'âge de 10 ans**, les accidents de la route sont la **première cause de mortalité** des enfants.
- **2/3** des voyages effectués en voiture individuelle couvrent une distance inférieure à 5 km.
- **15 %** de réduction des émissions de CO₂ autour de l'école pour chaque jour de bus pédestre.
- **92 %** des accidents de vélo sont des accidents bénins.
- Lors du premier kilomètre, vous consommez **50 %** en plus de carburant donc autant de CO₂.
- Une opération de dynamisation de la pratique du vélo a un **coût négligeable** (relais Ademe).
- **40 %** des déplacements des enfants s'effectuent entre le domicile et l'école. En Poitou-Charentes, ces trajets représentent au total **500 000 km** parcourus chaque jour.
- Au Danemark, **60 %** des enfants vont à l'école à pied ou à vélo contre 2 % en GB : l'économie réalisée dans le budget du transport scolaire a été bien supérieure aux coûts des aménagements liés à la sécurité.

Pourquoi ?

La part modale du vélo ne cesse de baisser au profit de l'accompagnement en voiture. Dans les années 80, les enfants se rendaient majoritairement à l'école à pied. D'après une enquête réalisée dans la ville de Nevers, 9 jeunes sur 10 possèdent un vélo et parmi eux, 9 jeunes sur 10 ne vont pas à l'école en vélo !

Les distances domicile-école sont courtes et généralement inférieures à 3 km, ce qui représente une activité physique quotidienne suffisante, telle que préconisée par l'OMS (30 minutes par jour). Cela représente une opportunité simple et idéale de faire une activité physique.

C'est jeune que l'on acquiert ses habitudes de déplacements. La jeunesse est donc une cible à privilégier pour toute démarche de mobilité durable. Sans compter qu'éduquer les enfants c'est aussi éduquer leurs parents.

En accompagnant leurs enfants en voiture, les parents ne se doutent pas des effets nuisibles sur leur développement psychologique et physique par la privation d'une activité physique régulière, par l'exposition quotidienne à des émissions polluantes à l'intérieur de la voiture, par l'incitation à la dépendance et le manque d'autonomie des enfants qui en découlent, la diminution de la sociabilisation, le développement d'attitudes apathiques, le manque d'éveil, l'exposition au stress du conducteur, le développement possible d'une nervosité des enfants en bas âge.

L'enfant sur-accompagné est de moins en moins autonome et peu préparé à se déplacer à vélo. Le risque d'accident largement surestimé rend peu propice l'apprentissage de la rue, de la route et de la sécurité.

Que faire ?

- **Contribuer** aux changements de comportements et d'habitudes de déplacements, acquérir une mobilité durable
- **Promouvoir** les plans de déplacement des établissements scolaires (PDES)
- **Promouvoir** le vélo comme mode de déplacement (par exemple dans le livret d'accueil des collèves ou des lycées)
- **Concevoir** un environnement apaisé aux abords des écoles pour les scolaires
- **Restreindre** l'accès motorisé autour des établissements scolaires
- **Aménager** les accès provenant des principales zones d'habitation
- **Lever les freins** à l'utilisation du vélo (dangerosité, crainte de la circulation, faible estime de l'image du vélo)
- **S'appuyer** sur le Conseil municipal, général et régional des jeunes

Pour qui ?

Pour les scolaires	Santé et activité physique Lutte contre l'obésité Autonomie Responsabilisation Convivialité Meilleure concentration
Pour les élus	Amélioration de la sécurité routière Lien social Amélioration du cadre de vie Economie de transports scolaires La jeunesse, une cible pertinente et efficace
Pour tous	Bénéfice environnemental (diminution des émanations de polluants, pas de consommation énergétique) Amélioration du cadre de vie Gain de temps Satisfaction des revendications en terme de sécurité routière aux abords des établissements

Comment agir ?

	Actions à mener en faveur de la jeunesse		Région	Dépt	Communes et EPCI
	Compétence obligatoire ■	Compétence facultative □			
1	Aménagement des écoles, des collèges et des lycées (localisation des collèges et lycées neufs, aménagement intérieur des établissements et des stationnements vélo)	■	■	■	
2	Actions éducatives en matière de prévention « santé », « environnement » et « sécurité routière »	■	■	■	□
3	Appui aux clubs et associations d'initiation au vélo dans le cadre d'activités extra-scolaires	□	□	□	□
4	Accompagnement des politiques et actions locales d'aménagement du territoire (SCOT, PDU, PLU, intermodalité des transports...) et financement incitatif au PDES	□	□	□	□
5	Entretien des itinéraires cyclables départementaux		■		
6	Création des itinéraires cyclables		□	□	□
7	Soutien ou embauche de conseillers en mobilité	□	□	□	□
8	Soutien aux conseils en motricité et soutien aux embauches	□	□	□	□
9	Participation au conseil d'administration des IUFM (Instituts universitaires de formation des maîtres) en tant que présidents des Conseils généraux	□	□	□	□

Idées reçues

« Je ne laisserai jamais partir mon enfant tout seul, c'est trop dangereux avec tout ce que l'on entend ».

OUI. Les accidents existent. Mais accompagner son enfant en voiture n'est-il pas aussi un moyen de ne pas lui apprendre et de contribuer à la dangerosité de la route pour les piétons et les cyclistes ? Pourquoi ne pas accompagner son enfant à vélo ? Cela permet de repérer les zones sensibles, de valider son comportement sur la voirie, de partager un moment convivial... A terme, l'enfant pourra ainsi se déplacer seul de façon autonome.

« Les collégiens veulent tous un scooter ». A Grenoble, les deux-roues motorisés stationnés dans les établissements scolaires ne représentent que 10 % de l'ensemble des deux-roues. Ces chiffres varient cependant fortement d'une agglomération à l'autre ou d'un département à un autre, mais les deux-roues motorisés sont toujours minoritaires avec 8 % dans le Loir-et-Cher, 15 % dans le Gard, 18 % dans l'Hérault et 32 % dans le Finistère.

À noter

L'indispensable mobilisation locale

Le développement de la pratique du vélo et de la marche pour aller à l'école nécessite l'implication de nombreux acteurs locaux : élus et services des collectivités locales, parents et enfants, directeurs d'école et équipe enseignante, Education Nationale, associations locales, police municipale, riverains...

Le besoin d'un soutien logistique sans faille

Efforts d'aménagements et d'équipements d'infrastructures (voirie, stationnement, vélos...)

L'importance du rôle des parents dans l'éducation routière

La valeur de l'exemple, le respect des règles élémentaires



www.departements-cyclables.org

« Le vélo et l'enfant », livret ADEME, Ministère de l'Aménagement du Territoire et de l'Environnement, Sécurité routière, ADAV, Fubicy 2001
L'ADEME par l'intermédiaire de sa délégation régionale Poitou-Charentes propose son expertise et son apport technique pour accompagner les PDES

« Pourquoi et comment encourager l'éco-mobilité scolaire ? » - ADEME

<http://www.provelo.org/index.fr.htm>

<http://www.droitauvelo.org>

www.priorite-vos-enfants.fr

www.preventionroutiere.asso.fr