

Préparer l'entrée en 6^e

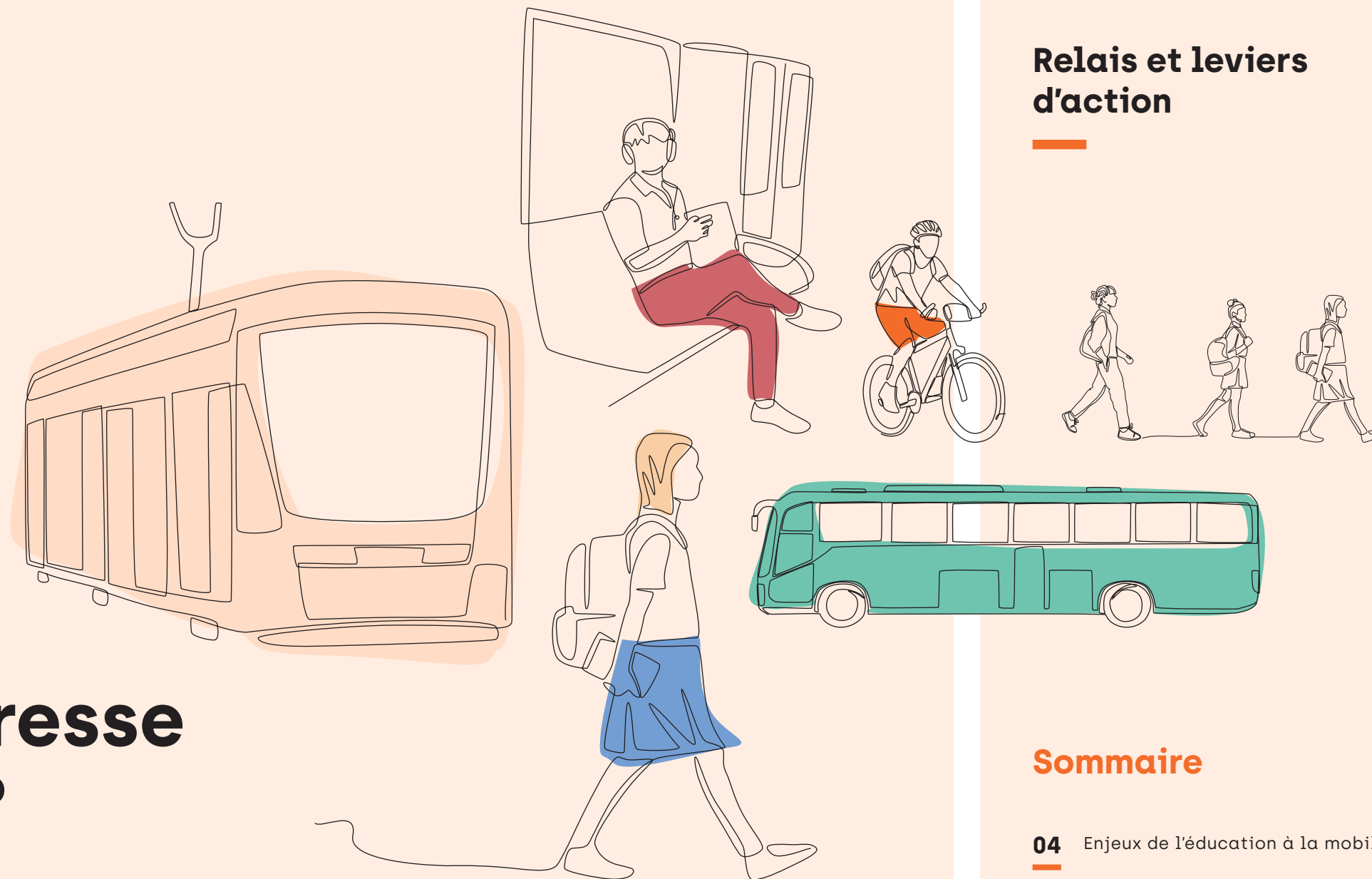
Parlons multimodalité et écomobilité



À qui s'adresse ce guide ?

Collectivités, opérateurs de transport, associations locales : plusieurs acteurs ont compris l'importance d'anticiper les pratiques de mobilité de demain, en impliquant directement les jeunes avec l'aide des enseignants et du personnel éducatif.

Que vous ayez déjà des actions à colorer par une approche multimodale, ou que vous souhaitiez mettre en place un dispositif pour aborder l'écomobilité scolaire, nous espérons que vous trouverez ici une source d'inspiration et d'engagement !



Relais et leviers d'action

Sommaire

- 04** Enjeux de l'éducation à la mobilité
- 09** Contexte existant pour les initiatives
- 12** Idées de format à décliner
- 17** Pour aller plus loin
- 19** Qui sommes-nous ?
- 21** Annexes

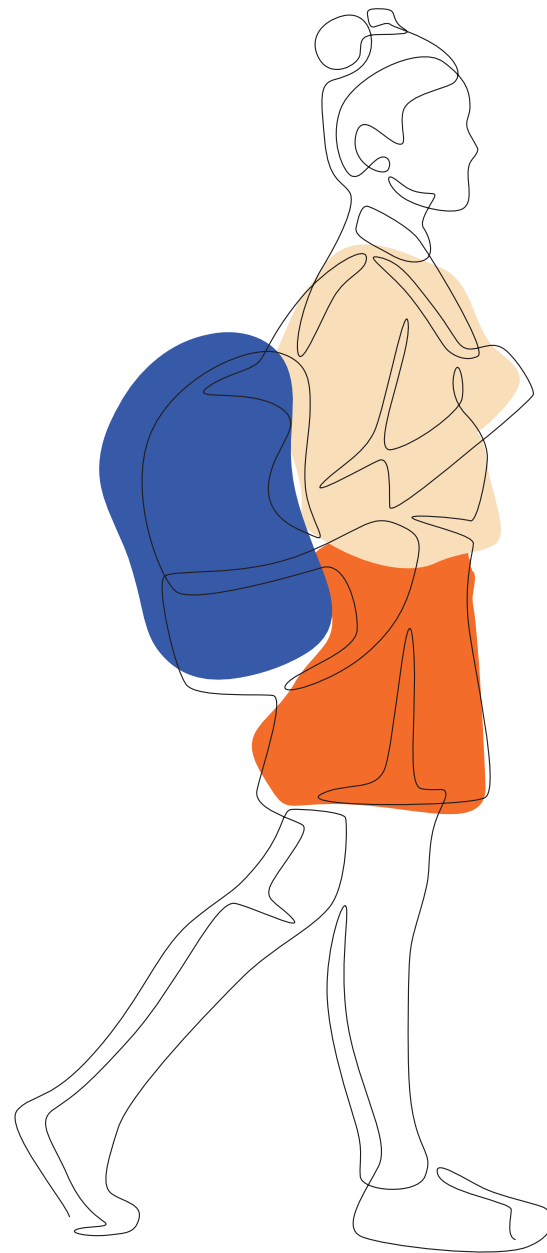
Enjeux de l'éducation à la mobilité

Pourquoi cibler l'entrée en classe de 6^e ?

Il s'agit d'une tranche d'âge où la majorité des enfants ont atteint un stade de développement moteur et cognitif suffisant pour appréhender leur environnement proche, et s'y déplacer en sécurité, de manière autonome.

Toutefois, seule l'expérience apportée par le vécu permet de développer des compétences, en apprenant aux enfants comment identifier puis hiérarchiser les informations perçues. Même si l'apprentissage de la rue ou de la route se fait naturellement dans le cadre familial, un complément d'éducation réalisé dans le cadre scolaire est toujours bénéfique, la mobilité constituant une brique fondamentale dans la vie publique d'un individu.

En outre, l'entrée au collège entraîne le plus souvent un éloignement par rapport au domicile, ce qui incite l'enfant et ses parents à repenser leur stratégie commune de mobilité, en fonction des informations à leur disposition. Cela étant, les déplacements domicile-école sont prévisibles, souvent répétitifs, et concernent des distances qui restent courtes à moyennes : ils sont donc particulièrement adaptés à l'adoption d'une démarche « écomobile », reposant sur des solutions de mobilité plus bénéfiques : à pied, à vélo, en car dédié, en transport en commun.



Il est essentiel de faire connaître aux familles l'offre et les services locaux dédiés à la mobilité scolaire, afin d'augmenter les chances que les collégiens y recourent. Par ailleurs, l'itinéraire scolaire est, dans bien des cas, le premier déplacement de la journée ; il détermine souvent les modes de déplacements suivants. Ainsi, encourager l'utilisation d'autres solutions que la voiture parentale pour ces trajets aura vraisemblablement un impact sur l'ensemble des modes de déplacement de la journée.

À cet âge, les enfants peuvent également être une source d'influence ou d'inspiration pour leurs parents, en leur rappelant de bonnes pratiques parfois oubliées. L'entrée en 6^e est ainsi l'occasion pour chaque famille d'instaurer un dialogue multigénérationnel sur la mobilité.



Familiariser les plus jeunes aux solutions durables facilitera leur utilisation sur le long terme, à l'adolescence comme à l'âge adulte. Sensibiliser cette tranche d'âge est une des clés pour fidéliser les voyageurs de demain. Il est gratifiant pour un opérateur de mobilité de pouvoir accompagner sa clientèle à travers différentes étapes de vie, et d'inscrire leur relation dans la durée.

Encourager l'utilisation des modes actifs et partagés engendre aussi une dynamique vertueuse pour les prochaines générations, les choix de mobilité des futurs parents pouvant influencer à leur tour ceux de leurs enfants.



Faire bouger les jeunes : une question de santé publique

Le passage à l'adolescence est une période charnière : les habitudes prises à ce moment ont tendance à se pérenniser, voire à s'accroître à l'âge adulte. En particulier, l'activité physique est bénéfique pour le corps et la santé, en réduisant notamment les risques sur le long terme d'obésité, d'anxiété ou de dépression, entre autres maladies. Elle améliore aussi la qualité du sommeil, crucial au développement des enfants. Il faut noter qu'un exercice modéré suffit : marcher y contribue déjà ^[1].

Si la pratique d'un ou plusieurs sports est bienvenue, elle nécessite toutefois des moyens pratiques et financiers, pour payer les cotisations et acheter les équipements, ainsi que du temps disponible pour accompagner et surveiller les enfants ; tous les parents n'en disposent pas. Par ailleurs, les modes de vie actuels incitent davantage à l'immobilité : numérisation des sources d'éducation et de divertissement, recours aux livraisons à domicile...

Or, la réduction progressive et significative de l'activité physique chez les jeunes affecte leur santé au point d'en devenir un enjeu sociétal. En 2020, l'Anses¹ alertait sur la nécessité de promouvoir et renforcer l'activité physique dès l'adolescence.

¹ Agence nationale de sécurité sanitaire de l'alimentation, de l'environnement et du travail

En effet, dans son évaluation des risques sanitaires associés à la sédentarité et à l'inactivité physique des enfants et adolescents, elle souligne que les deux tiers des 11-17 ans se situent à un niveau de risque élevé, ce qui peut se traduire par une qualité de vie « altérée » [2].

Dans ce contexte, l'utilisation des modes actifs, pour tout ou partie des déplacements du quotidien, constitue une alternative intéressante pour le bien-être de l'enfant.

Plus indirectement, favoriser le report modal depuis le véhicule familial vers les modes actifs et partagés a des effets bénéfiques sur la qualité de vie du territoire, et sur la santé physique et mentale de ses habitants. Les externalités de l'automobile sont bien connues : pollution de l'air et des sols, nuisances sonores, risques d'accident, réduction et coupure de l'espace public...

Si les enfants ont peu d'influence sur les choix de domiciliation et de motorisation des ménages, l'éducation à l'écomobilité est l'opportunité d'effectuer des rappels pédagogiques sur l'importance d'être actif au quotidien, l'environnement et le climat, et de proposer aux collégiens une solution pragmatique, et à leur portée.

Sécurité : un socle sur lequel bâtir

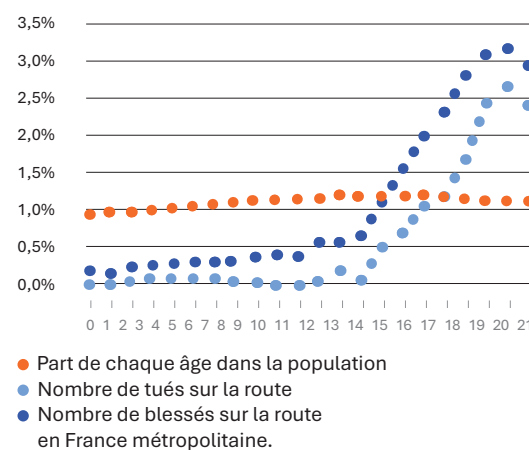
La vitesse et la masse des véhicules modernes constituent un risque, particulièrement accru pour les enfants. L'apprentissage de la mobilité doit nécessairement passer par l'apprentissage de la sécurité, notamment routière.

Ainsi, la plupart des interventions en milieu scolaire se concentrent sur cet aspect. Il faut faire connaître les comportements sécurisants, pour soi-même et les autres, et surtout inciter les enfants à les adopter : s'informer, observer et analyser, se rendre visible, communiquer ses intentions, maîtriser sa trajectoire, éviter les sources de distraction...

Les chiffres de l'accidentologie (cf. Figure 1) suggèrent que les risques d'insécurité routière prennent davantage effet à partir de 14-17 ans. Il paraît d'autant plus important d'intervenir en amont, pour sensibiliser les enfants et leur faire prendre de bonnes habitudes.

Figure 1

Accidentologie par âge en 2023
Sources : ONISR, INSEE / Graphe : UTPF.



Cela étant, restreindre l'apprentissage de la mobilité aux seuls aspects sécuritaires serait anxiogène, et ne favoriserait pas le développement d'un rapport sain à l'espace public. Ce dernier est avant tout un lieu de vie, qui permet de se rencontrer, ou se ressourcer. Il faudrait donc donner les moyens aux enfants de l'occuper sereinement (cf. p.18, "Prolonger le discours dans les aménagements"), et de s'y repérer, en les initiant par exemple à la compréhension de l'offre locale de mobilité.

Ainsi, l'enseignement des règles de sécurité doit s'accompagner de considérations plus larges : qualité de vie, impact sur l'environnement, rapport à la société... Les actions de sensibilisation sont aussi l'occasion de faire connaître les nombreux métiers de la mobilité, et peut-être susciter des vocations. Plus simplement, il peut s'agir pour les enfants d'un premier contact avec une collectivité, les associations locales et/ou les opérateurs de transport présents sur le territoire.

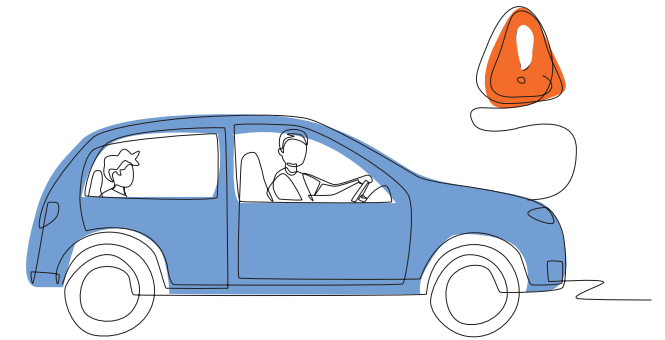


Un territoire à découvrir, dans sa pluralité

En utilisant les modes actifs et partagés au quotidien, l'enfant se construit une expérience sensorielle, affective et mémorielle, facilitant ainsi la création de points de repères (ex. monuments, commerces locaux), et plus largement d'une carte mentale de son environnement. Le sentiment de familiarité, ainsi que les interactions sociales induites par l'utilisation de ces modes, peuvent aider à développer chez l'enfant un sentiment d'appartenance à son territoire, et d'engagement vis-à-vis de son voisinage.

À l'inverse, le véhicule familial est généralement perçu comme une extension de l'espace privé. Dans un contexte quotidien, un trajet en voiture peut ainsi constituer un moment privilégié dans la relation parent-enfant. L'enjeu de l'éducation à la multimodalité n'est donc pas de s'opposer à cette pratique, mais bien de la repositionner dans le contexte d'un choix éducatif, avec ses bienfaits et ses carences vis-à-vis des besoins de l'enfant.

En particulier, la « bulle » de protection que peut constituer la voiture des parents, forme en même temps un filtre qui isole le collégien de son environnement, et restreint ses opportunités d'apprentissage de l'espace public et de la société.



Deux guides de référence pour les territoires moins desservis en transport collectif :



Or, la confrontation de l'enfant à des réalités diverses est bénéfique sur le long terme : l'expérience facilite la compréhension des situations à risque, et permet à l'adulte en devenir de développer sa propre stratégie d'évitement et de gestion des conflits.

De même, le rôle de passager automobile, transporté d'un lieu à un autre, est confortable, mais nécessairement passif, retardant ainsi la prise d'autonomie par rapport au cercle familial. Outre la mobilisation des parents pour du temps de conduite, cette situation peut générer des tensions au passage à l'adolescence. Aussi, la connaissance préalable des solutions alternatives locales permet d'accompagner la transition vers une prise d'indépendance.

Bien entendu, il existe d'autres moyens pour faciliter l'appropriation du territoire par l'enfant. Lui faire utiliser des modes actifs et partagés présente l'avantage pratique de contribuer à cet objectif, dans le cadre d'une activité existante et incontournable du quotidien.

Une passerelle vers l'éducation à la citoyenneté

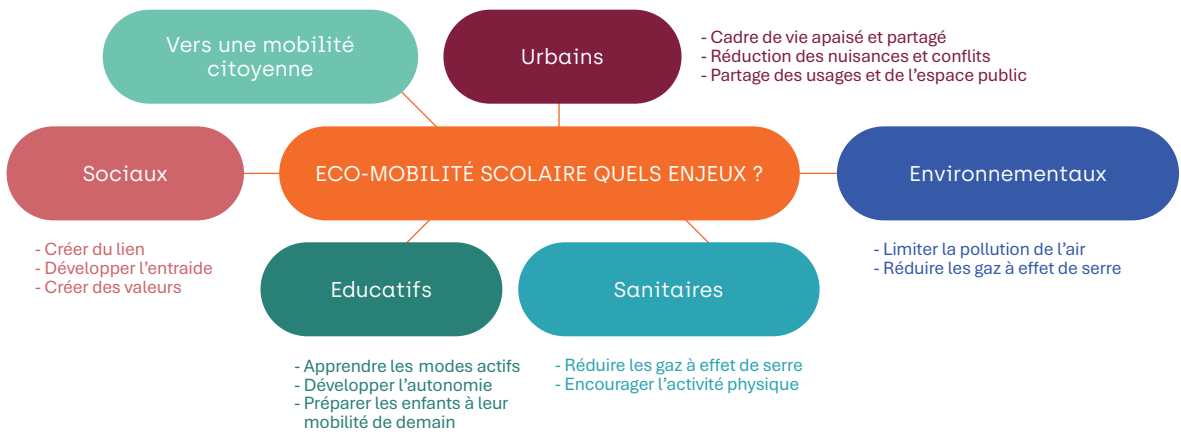
Apprendre à se déplacer en autonomie favorise le développement de compétences relationnelles et sociales : il faut assimiler des normes d'usage, interpréter et négocier des situations complexes, savoir partager un espace-temps avec ses concitoyens, être respectueux de son environnement et d'autrui... En les couplant au sentiment d'appartenance au territoire (cf. p.6, «Sécurité : un socle sur lequel bâtir»), l'enfant se trouve mieux disposé à comprendre les enjeux et défis de la citoyenneté.

Par ailleurs, des enfants qui s'approprient leur environnement se sentent davantage concernés par les changements qui y sont apportés, et plus

légitimes à donner leur avis, voire à faire des propositions. Impliquer les scolaires dans les réflexions autour d'un projet, qu'il s'agisse de service de mobilité ou d'aménagement local, est un moyen de les initier, par la pratique, au concept de participation citoyenne. Le domaine de la mobilité bénéficie d'un positionnement unique, à l'intersection des problématiques d'espace public, d'environnement, de santé, ou encore de vie en société. S'investir dans une « culture » de la multimodalité [5], auprès des enfants, permet d'ouvrir la voie à de futures démarches de sensibilisation chez les adolescents (cf. Figure 2).

Figure 2

Synthèse des bénéfices de l'écomobilité.
Source : Mobiscol [6]



Contexte existant pour les initiatives



Rappels réglementaires

Les transports scolaires sont définis par le Code de l'éducation, Partie Législative, Troisième Partie, Livre I^{er}, Titre I^{er}, Chapitre I^{er} [7] :

- Par défaut : Section 1, Sous-section 3 (Articles L3111-7 à L3111-10) et Sous-section 5 (Articles L3111-12 à L3111-13) ;
- En Ile-de-France : Section 2, Articles L3111-14 et L3111-15.

Ces textes ne prévoient pas d'information particulière envers les enfants concernés.

Des enseignements de la sécurité sont prévus dans le Code de l'éducation, Partie Législative, Deuxième Partie, Livre III, Titre I^{er}, Chapitre II, Section 6 (Articles L312-13 à L312-13-2) [8]. En particulier, l'article L312-13-2 prévoit l'apprentissage du Savoir Rouler À Vélo (cf. p.10, « Savoir Rouler à Vélo »).

Ces textes se déclinent dans la pratique en :

- Une APER¹, enseignement obligatoire dont l'attestation doit être délivrée au cours du cycle 3 (CM1-CM2), et de préférence en CM2. Les initiatives d'éducation aux transports au commun et le dispositif Savoir Rouler à Vélo peuvent contribuer à l'APER, sans les remplacer ;
- Une ASSR² pour les classes de 5^e ou celles qui atteignent l'âge de 14 ans ;
- Une ASSR³ pour les classes de 3^e ou celles qui atteignent l'âge de 16 ans.

À date, le programme scolaire [9] pour le cycle 3 (CM1-CM2) précise les éléments suivants :

- Au sein de la discipline « Géographie », le contenu du Thème 1 (« Se déplacer ») pour la classe de CM2 inclut l'étude des

« modes et réseaux de transport utilisés », et des « différents types de mobilités » ;

- Au sein de la discipline « Sciences et technologie », la référence à « des exemples simples » ou « de consommation domestique », dont les « transports » ou un « vélo qui freine », peut aider à enseigner la compétence « Identifier différentes sources et connaître quelques conversions d'énergie » ;
- Au sein de la discipline « Mathématiques », l'exploitation de « ressources variées » telles que les « tableaux d'horaires ou de réservation de transport » peut contribuer à enseigner la compétence « Résoudre des problèmes impliquant des grandeurs (...) ».

¹Attestation de Première Education à la Route

²Attestation Scolaire de Sécurité Routière de Premier Niveau

³Attestation Scolaire de Sécurité Routière de Second Niveau

Savoir Rouler à Vélo [SRAV]

Le dispositif, notamment inscrit par l'Etat au « Plan Vélo et mobilités actives » de 2018, est piloté par le ministère chargé des Sports.

Il prévoit un cycle de formation d'au moins 10 heures, pour les enfants de 6 à 11 ans avant leur entrée au collège, afin de couvrir trois blocs d'apprentissage fondamentaux :

- « Savoir pédaler » : fondamentaux psychomoteurs du vélo ;
- « Savoir circuler » : mobilité à vélo dans un milieu sécurisé ;
- « Savoir rouler à vélo » : mobilité à vélo sur la voie publique.

Le SRAV bénéficie de nombreuses ressources d'accompagnement, dont notamment :

- Un guide à l'usage des collectivités [10] ;
- Un kit de communication [11] ;
- Un site internet avec des éléments de méthode et des retours d'expérience [12] ;

- Une cartographie des structures aptes à organiser le SRAV à proximité [13].

Dans son bilan de 2023 [14], le ministère de l'éducation nationale indique que 179 000 enfants ont été formés au SRAV, ce qui correspond à 90% de la cible fixée pour cette année, et à une hausse de +45% par rapport à 2022. Toutefois, ces résultats masquent de fortes disparités territoriales. En particulier, les 10 plus grandes villes ont formé moins de 3% de leurs classes, à l'exception de Montpellier qui en a formé 5%.

Pour rappel, l'effort demandé pour la suite du programme est conséquent : l'objectif fixé par le Gouvernement est de faire former chaque année 800 000 jeunes, dès 2027. Afin de faciliter la généralisation du dispositif, la mise en place d'une ligne budgétaire pérenne serait souhaitable, car à ce jour,



Et dans la pratique ?

Le Réseau vélo et marche a réalisé en 2024 un dossier contenant plusieurs retours d'expériences ! [15]

il revient aux collectivités et à leurs partenaires de solliciter des financements, parmi la quinzaine de sources potentielles listées par le ministère (ibid., annexe 7).

Éducation à l'utilisation des transports en commun

De nombreux opérateurs de transport mènent des actions de sensibilisation directement au sein d'écoles primaires et de collèges. Ces actions locales, réalisées sous l'impulsion du personnel éducatif, des opérateurs et/ou des territoires, ne font pas nécessairement l'objet de coordination à l'échelle nationale.

Toutefois, on y retrouve spontanément des séquences similaires :

- Présentation de l'offre locale de transport, et introduction aux différents modes de transport (si pertinent) ;
- Présentation ou rappel des règles de sécurité, à l'intérieur comme à l'extérieur du véhicule ;
- Présentation ou rappel des règles d'usage : compostage (le cas échéant), respect du conducteur et des autres voya-

- geurs, prise en compte des PMR¹, lutte contre les incivilités ;
- Diffusion de supports visuels : vidéos de sensibilisation, posters, kakemonos... ;
- Exercice grandeur nature d'évacuation d'un bus ou car stationné à proximité de l'école (cf. Figure 3) ;
- Distribution d'une attestation de formation, de préférence dans

des formats ludiques : diplôme, passeport, permis, médaille, etc. ;

- Distribution de goodies, pour générer de la sympathie vis-à-vis de la marque du réseau local, et/ou effectuer des rappels pédagogiques : règle, cahier d'exercices, guide de voyage... ;
- Distribution de cadeaux, tels que des tickets gratuits ou produits de commerces locaux, en cas de jeu-concours.

Dans certains cas, ces actions peuvent être menées à l'extérieur, en s'inscrivant dans un trajet en autocar, bus ou métro, dans une visite de dépôt ou centre de maintenance, voire dans un « escape game » (ou jeu de piste) sur l'ensemble du réseau de transport en commun.

Le côté ludique des sorties est très apprécié du jeune public. Dans ce cadre, les enfants peuvent :

- Aborder la planification d'un trajet : ex. repérage des arrêts, calcul de temps de parcours ;
- Identifier les sources d'information : ex. numéro de ligne, temps d'attente ;
- Développer de premiers réflexes grâce à une expérience pratique.

Cette mise en situation, sous encadrement professionnel, permet aussi de rassurer les parents, dans leur décision d'accorder davantage d'autonomie à la mobilité de leurs enfants. Toutefois, ces initiatives mobilisent davantage de ressources et de temps, et nécessitent une volonté locale pour se développer.

... autant d'opportunités pour aborder la multimodalité !

La durée d'intervention auprès des scolaires est nécessairement limitée, tant pour des raisons organisationnelles et logistiques, que de capacité d'attention et de traitement d'informations. Il est donc compréhensible pour les intervenants scolaires de vouloir concentrer leurs messages sur leur propre domaine d'expertise.

Il existe toutefois plusieurs avantages à introduire une coloration multimodale dans les actions de sensibilisation, comme ont commencé à le faire certains acteurs :

- Dans la pratique, les différentes solutions de mobilité cohabitent

au sein d'un même espace, ou peuvent être utilisées en combinaison. Discuter de la réalité de ces interfaces est un moyen de rendre plus concrets, certains des aspects théoriques abordés lors de la sensibilisation ;

- Evoquer les autres modes, actifs ou partagés, est une manière d'effectuer un rappel pédagogique des ateliers de sensibilisation précédents ;
- Présenter ces modes ensemble, plutôt que séparément, permet de faire naître et de renforcer dans l'esprit des plus jeunes la notion d'un système de mobilité, complémentaire et bénéfique,

dans lequel il leur sera possible de piocher une ou plusieurs solutions, en fonction des besoins.

Dans ce contexte, le rôle des AOM¹ et des Agences Locales de Mobilité [16] est clé pour porter, à la connaissance des associations et opérateurs de transport, les actions (ex. événementiel, formation, services...) réalisées pour développer les modes actifs et partagés, voire coconstruire avec eux l'intervention en milieu scolaire.

¹Personnes à Mobilité Réduite

²Autorités Organisatrices de la Mobilité

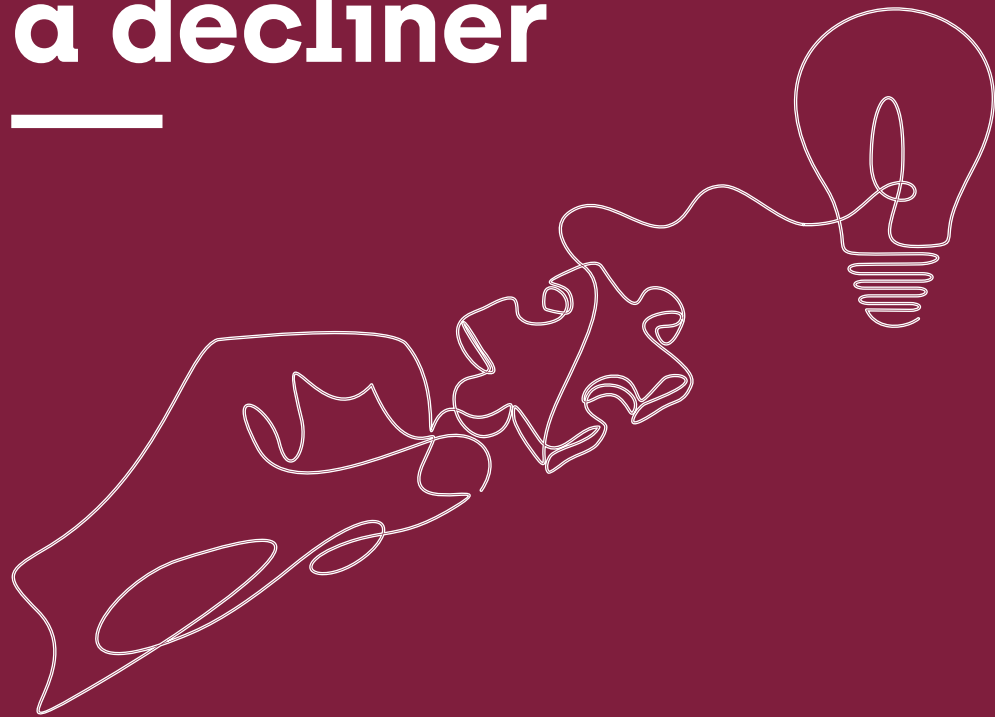
Figure 3

Atelier de sensibilisation pour les transports en commun ;



Crédit : M TAG, 2024.

Idées de format à décliner



Même en ayant identifié des partenaires scolaires ou périscolaires, et défini conjointement des objectifs pédagogiques, l'inspiration peut venir à manquer au moment de mettre en place les animations. De nombreux acteurs ont développé des outils éducatifs, en français, autour de l'écomobilité et de la multimodalité.

Certaines collectivités ont également fait le choix d'aller plus loin, en développant des outils ancrés dans leurs territoires, afin de faciliter leur appropriation par leur jeune population.

Quelques exemples concrets sont présentés ci-après, sous forme de fiches synthétiques, exclusivement à des fins d'illustration et d'inspiration.

Si l'un de ces outils éveille votre curiosité, nous vous invitons à vous rapprocher de leurs auteurs, en vue de :

- Vérifier l'alignement et la compatibilité de ces outils avec votre démarche ;
- Valider le périmètre géographique (ex. national ou local) ;
- Faire préciser les conditions d'accès (ex. coût d'achat ou de licence) et/ou d'utilisation (ex. prestation dédiée, formation préalable).

Ateliers pédagogiques



Le concept

Utiliser des méthodes ludiques pour faire réfléchir les enfants à leurs pratiques, et/ou les inciter à agir en faveur d'une mobilité durable. En particulier, le dessin permet aux enfants de transcrire leur perception de l'espace, et donne matière à discussion, partage et analyse sur leur rapport à la mobilité. Cette prise de recul facilite la projection vers de nouvelles pratiques, ou l'idéation de solutions. Répété dans le temps, cet exercice permet également de tracer l'évolution de leurs schémas de pensée.

Exemple

« Je suis écomobile ! », La Main à la Pâte [18]

Contenu à destination du cycle 3 et de la 6^e, pour aborder les transports sous différents angles pédagogiques :

- + Un kit d'éclairage pour les enseignants, avec une documentation scientifique ;
- + Un choix parmi 10 séquences et 52 activités avec les élèves ;
- + Du contenu multimédia : films, animations web interactives.

Exemple

« Sur la route de l'école », Métropole Européenne de Lille [19]

Kit pédagogique à destination des 6-10 ans, autour de l'écomobilité, décliné en 4 ateliers :

- + School mapping : à l'aide d'outils cartographiques, interroger les enfants sur leurs habitudes de mobilité, et leur perception du déplacement domicile-école ;
- + Discussion en groupes autour de l'écomobilité, à l'aide d'une cocotte en papier renvoyant à des questions, des sujets de conversation, ou des gages ;
- + « Mobil-festation » : faire travailler les enfants à un projet de manifestation, incluant une revendication, des slogans et des pancartes ;
- + Défi écomobilité : par groupe, suivre sur 1 semaine les modes utilisés pour venir à l'école, en attribuant un score selon l'impact environnemental ; remettre un diplôme au groupe le plus vertueux.

Voir aussi le jeu du « serpent mobile » (en anglais) [20].

Exemple

Fresque de la Mobilité Kids [17]

Atelier didactique d'une heure à destination des 7-14 ans, autour de la mobilité :

- + Sensibilisation à l'impact de la mobilité carbonée sur le climat et la biodiversité ;
- + Evocation des leviers d'action ;
- + Mobilisation vers de nouveaux comportements de mobilité.

Suggestions

- + Inscrire l'atelier dans un cycle pédagogique plus large, autour du développement durable ou de la citoyenneté par exemple
- + Initier la discussion à l'aide du quiz en ligne de l'ADEME sur l'écomobilité [21] ou d'un photolangage, tel celui proposé par l'association Pirouette Cacaahuète [22]
- + Prolonger l'impact des ateliers sur les comportements à l'aide de « nudges »

Parcours de rencontres en ville

+ Le concept

S'appuyer sur un jeu de piste, à la découverte du réseau de transport local, pour également faire rencontrer des acteurs majeurs du territoire, et valoriser leur travail auprès des jeunes : représentants de la République, services de secours (pompiers, police, gendarmerie), monuments et sites touristiques, lieux mémoriels, associations, etc.

Exemple

Rallye de la mobilité durable, Cholet

En 2025, la 15^e édition de cet événement, organisé par Transports Publics du Choletais (AGIR), a réuni 600 enfants de 22 écoles sur un circuit à réaliser à pied, à vélo et en bus. Les étapes proposaient ateliers et quiz, sur le thème des mobilités « douces ».

Exemple

Rallye Jeunesse, Nancy

En 2024, 160 enfants ont participé à la 22^e édition de cette journée organisée par le réseau de transport local Stan, exploité par Keolis Grand Nancy.

Outre la sensibilisation aux angles morts proposée par l'opérateur, six des quinze étapes thématiques portaient sur la sécurité routière :

- + Sécurité piéton, avec la Maison du Vélo ;
- + Code de la route piéton, avec la Prévention Routière ;
- + Utilisation de la trottinette, avec la Police Municipale d'Heillecourt ;
- + Épreuves du Code de la Route, avec la Police Municipale de Saint-Max ;
- + Sécurité dans le car, avec Keolis Territoires Nancéiens ;
- + Sécurité dans le train, avec la SNCF.

L'autre moitié des étapes a permis d'aborder des enjeux de société et de citoyenneté :

- + Santé et hygiène de vie, avec la CPAM ;
- + Parcours sportif, avec MJC Nomades ;
- + Transition écologique et énergétique, avec la Maison de l'Engagement des Jeunes ;
- + Énergies renouvelables, avec ALEC Nancy Grands Territoires ;
- + Tri des déchets, avec la Mairie de Nancy ;
- + Bien vivre ensemble, avec l'UNICEF et l'association Réciprocité ;
- + Parcours citoyens, avec le Ministère des Armées.

Suggestions

- + Lorsqu'elle existe, se rapprocher de son Agence Locale de Mobilité pour la coordination
- + Prévoir un déjeuner, ainsi qu'un goûter de clôture
- + Distribuer des souvenirs (ex. goodies, certificats...), qui permettront aux enfants de se remémorer plus facilement cette journée

Jeux pour les enfants

+ Le concept

Bénéficier de la structure et de la concentration apportées par un jeu pour familiariser les enfants avec des concepts complexes, tels que l'aménagement du territoire ou les impacts environnementaux. Développer l'esprit d'équipe, grâce au travail de groupe et aux interactions requises par les jeux coopératifs. Inciter à l'utilisation de solutions de mobilité durables, en impliquant les enfants dans la réflexion.

Exemple

Mission Post-Car Junior, association Quartiers Ludiques [24]

Jeu de plateau coopératif, dès 10 ans, qui part d'un scénario catastrophe pour :

- + Faire comprendre le fonctionnement d'une ville, et l'articulation entre démographie, services de transport, et qualité de vie ;
- + Penser la ville de demain.

Prévoir 1h30 de jeu, dans un cadre scolaire ou périscolaire. Ce jeu part d'une catastrophe climatique, ce qui permet d'aborder de manière concrète cette thématique et les solutions possibles, dans un cadre rassurant.

Exemple

Mobilus, Pays de Nantes [23]

Jeu de plateau collaboratif, à destination des CM1-CM2, pour leur permettre de :

- + S'approprier les modes de transport locaux ;
- + Comprendre pourquoi telle solution est préférable à une autre, en fonction des caractéristiques du territoire.

Prévoir a minima :

- + Une présentation des différents modes de transport ;
- + Environ 45 minutes de jeu.

Ce jeu étant basé sur l'agglomération de Nantes, il peut s'agir d'une opportunité pédagogique pour faire découvrir cette région.

Suggestions

- + Inscrire la session de jeu dans un cycle pédagogique autour, par exemple, de la mobilité ou du territoire
- + Proposer aux enfants un temps pour partager leur ressenti, réfléchir à ce qu'ils auraient pu faire différemment, et/ou approfondir un sujet qui leur a plu

... et les plus grands !



Le concept

Par le biais de territoires fictifs et apolitiques, sensibiliser aux bienfaits de la concertation dans la planification de solutions de transport, aux contraintes des territoires, et aux enjeux de décarbonation de la mobilité.

Le cadre du serious game permet d'impliquer les participants, et de les faire :

- + Aborder la mobilité de manière holistique, en adoptant un rôle nouveau ou différent ;
- + Discuter des alternatives à la voiture individuelle ;
- + Simuler des scénarios d'aménagement et leurs impacts.

Exemple

Mobilimix, Cerema, Arbre-Mobile & Sustainable Mobilities (lauréat de l'AMI TENMOD 2022 de l'ADEME)

Jeu de plateau collaboratif, représentant une vallée fictive, à destination du grand public, et aussi des élus et professionnels de territoires ruraux et périurbains, dont l'objectif est de :

- + Sensibiliser aux enjeux de transition écologique dans le domaine de la mobilité ;
- + Discuter des leviers d'action (ex. communication, réglementation, financement) ;
- + Initier une évolution des comportements.



Prévoir 1h de jeu. Convient également aux territoires urbains.

Crédit : Aurore Fabre-Landry

Exemple

Play-Mobile, Cerema, Arbre-Mobile & Playtime [25]

Jeu de plateau collaboratif, représentant un boulevard fictif, à destination des élus et acteurs locaux de territoires urbains, dont l'objectif est de :

- + Réaménager la rue, en tenant compte des besoins individuels parfois contradictoires ;
- + Améliorer la qualité de vie locale : sécurité des espaces, qualité de l'air, végétalisation, gestion des températures ;
- + Sensibiliser aux modes actifs et partagés ;
- + Initier une évolution des comportements.

Prévoir 1h de jeu, puis 20 minutes de débrief.

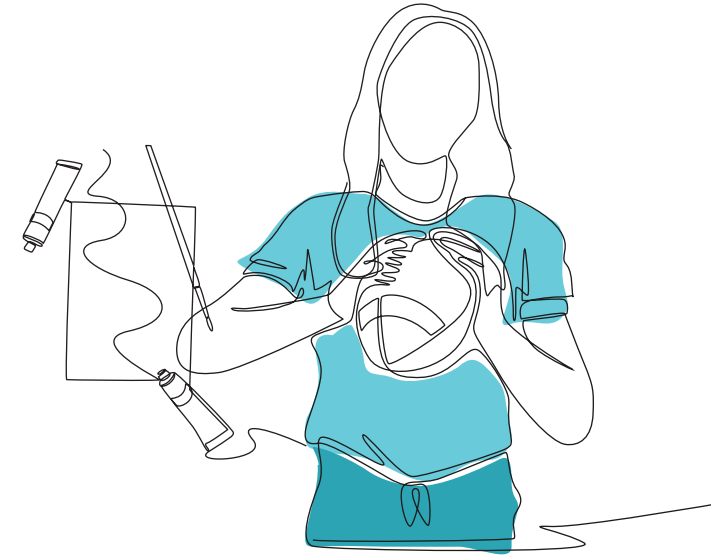
Crédit : Cerema



Suggestion

- + Proposer des parties comme complément d'animation d'un stand, lors de salons dédiés à la mobilité et/ou aux territoires, ou d'une journée de sensibilisation

Pour aller plus loin



Faciliter l'organisation d'événements

Pour les opérateurs de transport et associations locales, l'organisation d'actions au bénéfice de scolaires repose le plus souvent sur des initiatives personnelles et de la bonne volonté. Cette activité mobilise des moyens et ressources, pour des bénéfices réels, mais différés dans le temps. Il n'est donc pas évident pour les acteurs de prioriser ces actions, dans un contexte économique contraint.

En dehors d'un soutien financier, toute action visant à faciliter cette organisation est la bienvenue, d'autant plus que l'enjeu est d'inciter les acteurs concernés à introduire une coloration multimodale dans leurs initiatives, ce qui implique une coordination et/ou sensibilisation supplémentaire.

Concrètement, il peut s'agir de faciliter l'accès à une information déjà centralisée par la collectivité, de mettre en relation deux acteurs locaux, ou de contribuer à la promotion de ces initiatives.

Cet accompagnement peut intervenir à toute étape de l'organisation, notamment :

- Recensement des établissements scolaires ;
- Identification de partenaires locaux ;
- Prises de contact ;
- Programmation du planning pour l'année scolaire ;
- Organisation logistique ;
- Participation aux événements ;
- Communication presse.

S'appuyer sur les arts et le sport

La mobilité, du fait de la multiplicité des thèmes abordés par son prisme, se prête tant aux activités scolaires qu'au périscolaire. Dès lors, le panel d'outils pédagogiques pouvant être déployé pour promouvoir la multimodalité est large.

À titre d'exemple, le Pays d'Aix a monté en 2012 un projet de pièce de théâtre, en partenariat avec l'Education nationale, des parents d'élèves, la police et des opérateurs de transport, entre autres. Son objectif était de lutter contre les incivilités et de rappeler les règles de sécurité à bord des véhicules.

Dans le cadre de son programme de prévention, le groupe RATP propose avec Les Mercredis du Rugby [26] une action originale mêlant sport (rugby), citoyenneté et expression créative. Destinée aux collégiens, cette initiative s'appuie sur les valeurs du rugby pour sensibiliser aux comportements respectueux dans les transports avec notamment à travers un challenge vidéo où les élèves mettent en scène, avec leurs codes, les bons usages du vivre-ensemble.

Ces projets ouvrent la voie à la création d'autres œuvres, pensées par et pour les jeunes, et dont l'histoire aborderait les différents modes actifs et partagés, ainsi que les thématiques connexes de santé, d'écologie et de territoire.

Exploiter les ressources numériques

Les nouvelles générations grandissent, se divertissent et apprennent dans une société numérisée. S'appuyer sur un vecteur qui leur est familier facilite l'introduction de nouvelles notions, parfois complexes ou sources d'interrogation. À titre illustratif, la start-up Baludik développe des jeux de piste pour promouvoir les territoires. En partenariat avec l'opérateur Transdev, elle a développé Partigo Junior. Ce jeu, conçu pour les 7-10 ans, comporte 10 missions accessibles sur tablette, pour sensibiliser à la sécurité et au transport. Il a fait partie des nommés de la catégorie Prévention du Prix innovation sécurité routière 2024 [27].

Penser la continuité dans le cursus scolaire

L'entrée au collège est un événement parmi d'autres (déménagement, passage à l'adolescence...) pour donner aux enfants l'occasion de repenser leur stratégie de mobilité. L'éducation à l'écomobilité doit donc se construire dans le temps, avec des sessions générales de rappel et des focus plus spécialisés. Pour les territoires déjà impliqués dans l'éducation des CM2, il est recommandé d'adopter une démarche similaire dès la 6e, afin de vérifier les changements de comportement adoptés d'une année sur l'autre, et les valoriser socialement !

La préparation obligatoire aux épreuves théoriques d'Attestations Scolaires de Sécurité Routière (cf. p.9, "Rapports règlementaires") [28] peut également contribuer à renforcer cette éducation. Collèges (comme lycées) peuvent se doter d'un PDES¹ [29].

Concernant la pratique du vélo, la FUB a développé en 2024 un kit à destination des collégiens, dans le cadre de sa campagne « La Vélo Vibe » [30]. En complément, de nombreux acteurs, dont Réseau vélo et marche, appellent à la création au collège d'un 4^e bloc d'apprentissage du SRAV² [31].



Adolescence et vélo

La FUB et l'Association des Petites Villes de France ont publié en 2024 un plaidoyer, à destination des collectivités, listant les actions pouvant être menées en faveur du vélo, en s'appuyant notamment sur les collèves [32].

Pour les solutions de mobilité partagées, la start-up Mobi.deep, Super Lauréat en 2024 du Smart Move Challenge [33], souhaite faciliter leur découverte et utilisation, grâce à la technologie de réalité virtuelle (dès 12 ans uniquement). Les scénarios de simulation permettent de s'approprier les règles d'usage dans un cadre rassurant, car préservé du regard social parfois teinté de jugement.

Prolonger le discours dans les aménagements

Quels que soient les outils d'apprentissage choisis, la pratique de l'écomobilité devra se confronter à la réalité locale pour pouvoir perdurer. Enfants comme parents doivent pouvoir se sentir en sécurité dans les déplacements réalisés depuis/vers l'établissement scolaire.

Les territoires savent créer ce sentiment en développant :

- Une offre de service de mobilité dédiée : lignes de transport scolaire, de vélobus et/ou de pédibus ;
- Une communication multicanale, dont une signalétique visible et lisible le long des itinéraires concernés ;
- Des aménagements cohérents et continus, qui priorisent les modes actifs et collectifs, dans un esprit d'apaisement des circulations et de partage de l'espace.

En particulier, les « rues scolaires » [34] permettent aux enfants de s'approprier l'environnement immédiat de leur établissement scolaire, et de débiter ou conclure leurs déplacements dans de meilleures dispositions. Par ailleurs, la fermeture, plus ou moins temporaire, de ces « rues » aux voitures individuelles, permet de réduire localement les nuisances sonores et pollutions. Ce dispositif bénéficie donc à l'ensemble des résidents, et peut devenir un outil puissant de transformation de l'espace public.

Qui sommes-nous ?



Cerema

Établissement public à pilotage partagé entre l'État et les collectivités, le Cerema apporte son **expertise technique** pour le déploiement des politiques d'aménagement, d'infrastructures et de transport. Il réalise des diagnostics, **soutient l'innovation**, élabore des guides techniques de recommandations, accompagne la conception et la mise en œuvre des projets locaux, et **diffuse les bonnes pratiques** pour une mobilité décarbonée, efficace, sûre et inclusive. Près de 1 000 collectivités territoriales sont adhérentes au Cerema.

Sur le champ des mobilités, le Cerema engage 400 agents, aux échelles nationales et locales via **ses 10 directions territoriales**, sur les secteurs d'activités suivants :

- Espace public et voirie urbaine ;
- Connaissance, modélisation et évaluation de la mobilité ;
- Politiques et services de mobilité ;
- Systèmes de transports intelligents, trafics et régulation ;
- Sécurité des déplacements.

Dans ce cadre, il accompagne les collectivités, les services de l'État et les acteurs économiques pour **faciliter le déploiement de mesures** répondant aux enjeux de transition vers des mobilités décarbonées, sobres et solidaires : report modal et transition énergétique des mobilités, développement des transports collectifs et du covoiturage, services numériques aux usagers, appui à l'ingénierie de mobilité en territoires

peu denses, développement des modes actifs, développement de la logistique urbaine durable, intégration des nouvelles technologies dans les outils de connaissance et d'analyse de la mobilité, accompagnement de l'émergence des véhicules connectés et services de navettes autonomes, amélioration continue des outils de modélisation et d'évaluation des mobilités. Contact : mobilites@cerema.fr



Mobiscol

Mobiscol est une dynamique nationale coanimée par le **Réseau vélo et marche**, et **Vivacités Île-de-France**, qui accompagne les collectivités, écoles et associations dans le développement de démarches d'écomobilité scolaire. Le portail www.mobiscol.org met à disposition des **ressources pédagogiques et méthodologiques, une cartographie d'initiatives, des retours d'expérience et une boîte à outils** sur la participation des jeunes.

Parmi les **publications de référence**, les lecteurs seront particulièrement intéressés par le **catalogue des aménagements pour les PDES**, ainsi que par la **boîte à outils** « Participation des jeunes ».

Pour plus de renseignements sur les **actions phares** menées par Mobiscol (rencontres territoriales, webinaires, groupes de travail), une adresse : contact@mobiscol.org

¹Plan de Déplacement Établissement Scolaire
²Savoir Rouler À Vélo

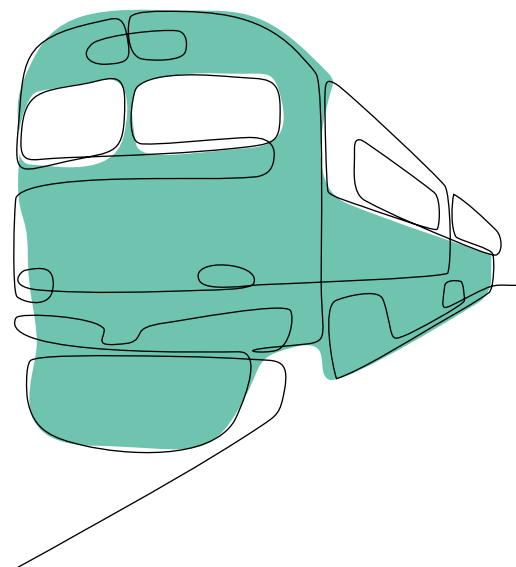
Réseau vélo et marche

Le **Réseau vélo et marche** est né en janvier 2025 de la fusion du **Club des villes et territoires cyclables et marchables** et de l'association **Vélo & Territoires**. Il constitue aujourd'hui l'organisation nationale de référence pour le développement de la marche et du vélo dans tous les territoires.

Il fédère des collectivités de toutes strates et de toutes tailles – de la commune à la région – autour d'un objectif commun : faire des modes actifs un pilier des politiques de mobilité, d'aménagement, de santé publique et de transition écologique. Le Réseau agit comme un espace de **coopération, d'expertise et d'influence**, en animant des clubs, des groupes de travail, des publications, des webinaires et des événements professionnels.

Parmi ses publications et outils phares :

- Des **dossiers thématiques** financés par l'ADEME ;
- La **plateforme des coûts** ;
- Les **talents** du vélo et de la marche ;
- La **Plateforme nationale des fréquentations**.



UTPF Union des
Transports
Publics et
Ferroviaires

Union des Transports Publics et Ferroviaires (UTPF)

L'**Union des Transports Publics et Ferroviaires (UTPF)** est l'organisation professionnelle du transport public urbain, des entreprises ferroviaires, et des gestionnaires d'infrastructure en France. Elle représente près de 200 entreprises et 260 000 salariés à travers le territoire national.

Le transport public et ferroviaire joue un rôle clé dans la vie des concitoyens. Il relève chaque jour des défis essentiels :

- Contribuer activement à la **transition écologique** en favorisant des mobilités durables.
- Soutenir le **pouvoir d'achat**, l'insertion sociale et la **cohésion territoriale**.
- Garantir un service essentiel qui permet à chacun d'accéder à l'emploi, aux soins et au logement...

L'UTPF œuvre chaque jour pour bâtir une **mobilité plus inclusive**, solidaire et respectueuse de l'environnement.

Annexes

Bibliographie

[1] <https://www.ameli.fr/assure/sante/themes/activite-physique-sante>, accédé le 31 janvier 2025

[2] <https://www.anses.fr/fr/system/files/NUT-2017SA0064-a.pdf>, accédé le 13 mars 2025

[3] <https://mobiscol.org/wp-content/uploads/2023/12/Livable-TPD-2023.pdf>, accédé le 07 avril 2025

[4] [https://villes-cyclables.org/mediacenter/uploads/guide-a-pied-et-a-velo-dans-les-quartiers-prioritaires---logo-cvtcm--anct-\(2\).pdf](https://villes-cyclables.org/mediacenter/uploads/guide-a-pied-et-a-velo-dans-les-quartiers-prioritaires---logo-cvtcm--anct-(2).pdf), accédé le 24 avril 2025

[5] <https://mobiscol.org/culturemobilite>, accédé le 31 janvier 2025

[6] <https://mobiscol.org/eco-mobilite-solidaire>, accédé le 13 mars 2025

[7] https://www.legifrance.gouv.fr/codes/section_lc/LEGITEXT000023086525/LEGISC-TA000023070970/#LEGISCTA000023084014, accédé le 31 janvier 2025

[8] https://www.legifrance.gouv.fr/codes/section_lc/LEGITEXT000006071191/LEGISC-TA000006182405/#LEGISCTA000006182405, accédé le 31 janvier 2025

[9] https://cache.media.education.gouv.fr/file/MEN_SPE_11/75/8/Programme_cycle_3_pour_B.O._1424758.pdf, accédé le 31 janvier 2025

[10] <https://www.sports.gouv.fr/sites/default/files/2023-03/guide-d-accompagnement-du-savoir-rouler-v-lo-l-usage-des-collectivites-5213.pdf>, accédé le 31 janvier 2025

[11] <https://www.sports.gouv.fr/kit-de-communication-614>, accédé le 31 janvier 2025

[12] <https://mobiscol.org/srav>, accédé le 13 mars 2025

[13] <https://sports-sgsocialgouv.opendatasoft.com/pages/carte-srav-contacts>, accédé le 31 janvier 2025

[14] <https://www.education.gouv.fr/bo/2024/Hebdo7/MENV2402877J>, accédé le 25 février 2025

[15] <https://villes-cyclables.org/mediacenter/uploads/dossier-srav.pdf>, accédé le 24 avril 2025

[16] <https://www.cerema.fr/fr/centre-resources/newsletters/flash-mobilites-ex-trans-flash/transflash-ndeg-413-juin-2018/qu-est-ce-qu-agence-mobilite-quoi-sert-elle>, accédé le 07 avril 2025

[17] <https://fresquedelamobilite.org/accueil/kit-media-presse>,
accédé le 31 janvier 2025

[18] <https://fondation-lamap.org/projet-thematique/je-suis-ecomobile>,
accédé le 07 avril 2025

[19] <https://www.lillemetropole.fr/sites/default/files/2020-06/sur%20la%20route%20de%20l%20ecole.pdf>,
accédé le 31 janvier 2025

[20] <https://youtu.be/20fOQssCzPo>,
accédé le 07 avril 2025

[21] <https://ecoles.challengedelamobilite.com/quiz>,
accédé le 07 avril 2025

[22] <https://www.pirouette-cacahuete.net/ressources/recueil-de-representations-de-la-mobilite>,
accédé le 07 avril 2025

[23] <https://www.ecopole.org/ressources-pedagogiques/jeu-mobilus-outil>,
accédé le 31 janvier 2025

[24] <https://www.quartiersludiques.com/mission-post-car-junior>,
accédé le 07 avril 2025

[25] <https://www.cerema.fr/fr/actualites/play-mobile-mobilimix-imaginer-ensemble-mobilite-durable>,
accédé le 31 janvier 2025

[26] <https://www.ratp.fr/mercre-dis-du-rugby>,
accédé le 23 juin 2025

[27] <https://www.youtube.com/watch?v=EnUaGgkR5aQ>,
accédé le 14 février 2025

[28] <https://www.securite-routiere.gouv.fr/les-differents-permis-de-conduire/apprendre-tout-au-long-de-la-vie-attestations-et-4/attestation-0>,
accédé le 24 avril 2025

[29] <https://bibliothèque.ademe.fr/mobilite-et-transports/5400-realiser-un-plan-de-deplacements-etablisements-scolaires.html>,
accédé le 24 avril 2025

[30] <https://www.fub.fr/kit-mobilisation-velo-vibe>,
accédé le 24 avril 2025

[31] <https://villes-cyclables.org/mediacenter/uploads/dossier-du-club--ecomobilite-scolaire1.pdf>,
accédé le 24 avril 2025

[32] https://www.fub.fr/sites/fub/files/fub_note-de-position-ecole_240912_ok.pdf,
accédé le 28 mai 2025

[33] <https://www.eumo-expo.com/mobi-deep-remporte-le-prix-du-super-laureat-de-la-troisieme-edition-du-smart-move-challenge>,
accédé le 14 février 2025

[34] <https://www.ruedelavenir.com/campagnes/les-rues-scolaires-on-a-tous-un-role-a-jouer>,
accédé le 25 février 2025

Remerciements

L'équipe de rédaction adresse un remerciement chaleureux aux membres du Groupe de Travail « Cohabitation TC / vélo / marche » de l'UTPF, et à l'ensemble des contributeurs à ce livrable. Un remerciement particulier est adressé à :

Marianne Duffet

Directrice à Vivacités Ile-de-France
et co-porteuse de Mobiscol

Christelle Famy

Cheffe de projets Politiques marchables
et cyclables au Cerema

Thibault Hardy

Chargé de projet à Réseau vélo et marche
et co-porteur de Mobiscol

Claire-Marine Javary

Alors chargée de plaidoyer à la Fédération
française des Usagers de la Bicyclette

Cécile Leroy

Cheffe de projets Mobilités Actives à Transdev

Marie-France Vayssières

Directrice Mobilités Alternatives, Intermodalité
à Keolis

Naturellement, la rédaction reste seule responsable
des éventuels oublis ou erreurs dans le texte :

Jacques Ferriere

Chargé de mission Villes de demain à l'UTPF

Alice Bosler

Chargée de mission Economie et financement
des transports à l'UTPF

Michaël Royer

Chargé de mission Technique Urbain à l'UTPF

UTPF
17, rue d'Anjou - 75008 Paris
33 (0)1 48 74 63 51



Responsable de la publication : Florence Sautejeau
Conception et réalisation : Annabel Deschamps
Crédit photo/illustrations : Hampik / M TAG, 2024 /
Aurore Fabre-Landry / Cerema
Impression : ICS-Imprimerie



Édité en octobre 2025

