

novembre 2023

L'écomobilité scolaire dans les territoires peu denses

Document de réflexion et de préconisations
réalisé dans le cadre des ateliers d'échange
menés par la dynamique Mobiscol



L'écomobilité scolaire dans les territoires peu denses

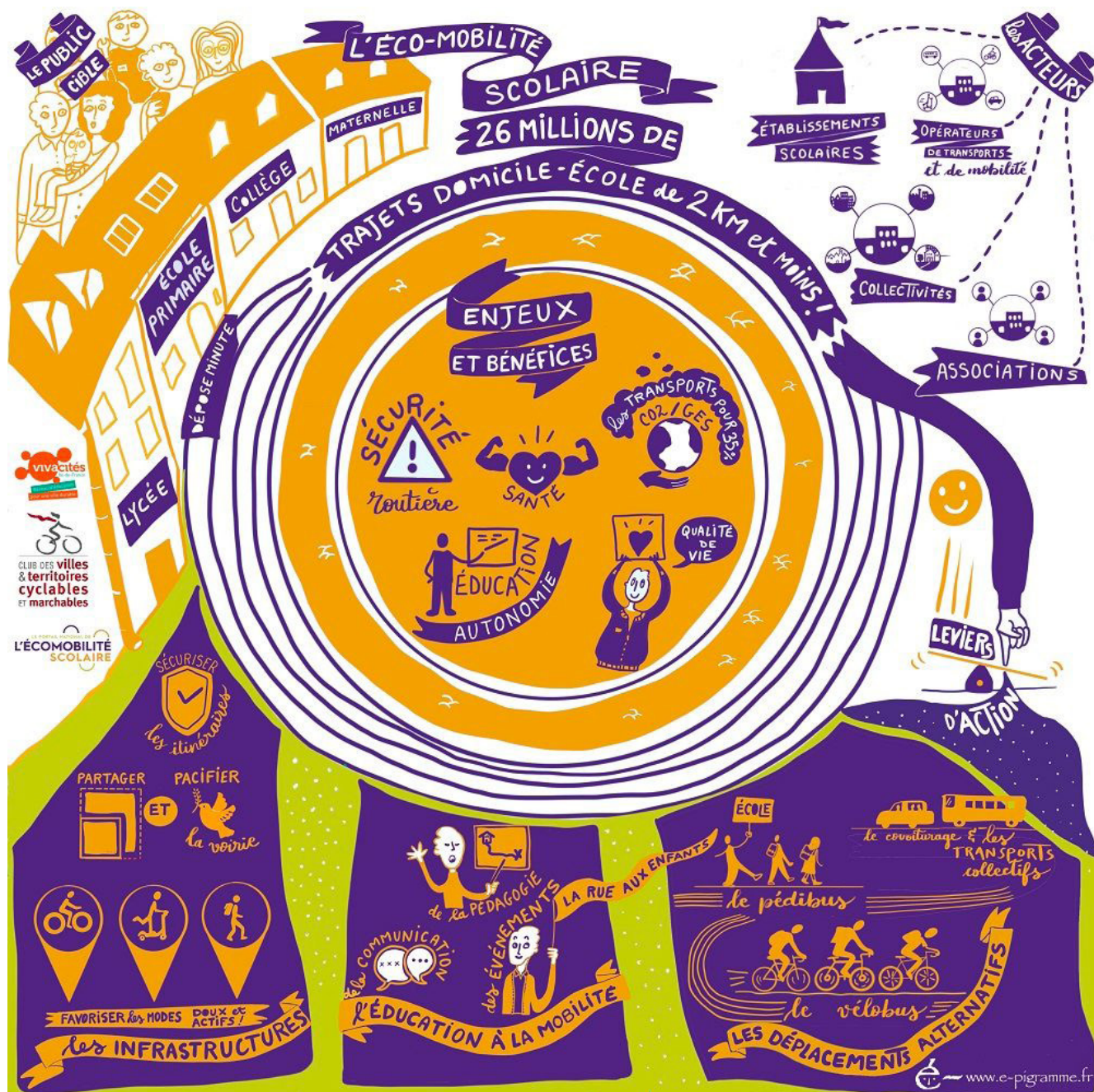
Financé par





SOMMAIRE

Préambule	7
➊ Contexte et enjeux des territoires peu denses	9
A) Définition des territoires peu denses	10
B) La part des mobilités en territoires peu denses	11
C) Les enjeux de la loi LOM en territoire peu dense	12
➋ Présentation d'actions concrètes d'écomobilité scolaire dans les territoires peu denses français	13
A) Des projets d'aménagements et d'infrastructure	14
B) Sensibilisation, événementiel, développement de la culture mobilité	14
C) Développement des modes alternatifs collectifs	16
➌ Préconisations, spécificités et besoins des actions écomobilité scolaires dans les territoires peu denses	19
1. S'appuyer sur l'existant des réseaux/infrastructures de mobilité et de transport	21
2. Sécuriser les espaces de circulation et les abords des établissements scolaires	22
3. Mobiliser des financements et des actions à moindre coût	23
4. Accompagner les changements de pratique pour développer une « culture mobilité »	25
Conclusion	26
Annexe	28



PRÉAMBULE

La dynamique « Mobiscol » est portée par le Club des Villes et Territoires Cyclables et marchables, et Vivacités Île-de-France ; elle a été créée en 2018 pour accroître la visibilité des démarches d'écomobilité scolaire et favoriser leur mise en oeuvre : recueillir et partager des ressources et expériences, fédérer les acteurs engagés dans de telles actions.

Mobiscol met en réseau des acteurs impliqués dans le développement de l'écomobilité scolaire : associations, réseaux, collectivités, chercheur-se-s. Des ateliers d'échanges et de travail, des formations ainsi que des temps de rencontre sont organisés dans le cadre de l'animation de la dynamique nationale.

Développer l'écomobilité scolaire en territoire peu dense et rural : un besoin émergeant ou à déclencher

Moins énergivore, moins coûteuse, souvent garante de liens sociaux renforcés, les bénéfices de l'écomobilité ne sont plus à prouver. L'écomobilité scolaire vise quant à elle la mise en place de mesures favorisant des pratiques de déplacement plus sûres, plus solidaires et moins polluantes que la voiture pour les trajets scolaires, de l'école à l'université. En effet, parce qu'il est prévisible, souvent répétitif, et qu'il concerne des courtes distances, le déplacement domicile-école est particulièrement adapté à la mise en place d'une démarche écomobile. Par ailleurs, l'itinéraire scolaire est, dans bien des cas, le premier trajet de la journée, et influence donc les modes de déplacements suivants.

Afin de développer l'écomobilité scolaire, trois types d'actions peuvent être mises en place :

- ➡ les aménagements et les infrastructures,
- ➡ l'éducation et la communication,
- ➡ le développement de modes alternatifs collectifs à l'auto-solisme.

Comme le montre la cartographie nationale de l'écomobilité scolaire et la provenance des acteurs qui constituent la dynamique Mobiscol, les actions d'écomobilité scolaire sont majoritairement situées dans les espaces urbains et denses. Or, les territoires peu denses représentant 80% de l'ensemble des communes françaises, l'enjeu du développement des mobilités actives est central.

Proposer aux collectivités et leurs établissements scolaires des territoires ruraux, de transférer des actions et dispositifs qui ont fait leur preuve en milieu urbanisé, paraissait une évidence. De plus, Mobiscol doit mener une réflexion globale en direction de tous les territoires.

L'enjeu des mobilités est particulièrement crucial dans les zones peu denses, mais les ressources techniques, sociales et économiques y sont aussi moins importantes, ainsi que les alternatives à la voiture. La configuration spatiale des fonctions et des activités des territoires peu denses, freinent l'impulsion de solutions alternatives à la voiture individuelle telles qu'elles sont développées en ville. Les distances entre le domicile et l'école sont plus importantes, traversées par des routes à grande vitesse, avec peu d'infrastructures en faveur des modes actifs ou sur un maillage qui ne répond aux trajets vers l'établissement scolaire.

Enfin, les contraintes liées au relief jouent également un rôle crucial dans le développement des mobilités actives, freinant ainsi leur utilisation. Début 2023, Mobiscol a souhaité initier une réflexion sur ce sujet, à l'aide d'ateliers de réflexion et d'un travail de veille.

Le premier atelier a permis de donner un cadre à la réflexion et de définir : territoires peu denses et écomobilité scolaire, de quoi parle-t-on ? Puis le second atelier a proposé d'analyser différents types d'action d'écomobilité scolaire menés dans des territoires ruraux variés, à partir d'une grille d'analyse : l'aménagement d'une voie douce entre les établissements scolaires à Jasseron dans l'Ain, la mise en place du Savoir rouler à vélo par l'agence de la mobilité de Lozerre et l'animation d'un Défi mobilité par la Communauté de commune d'Erdre et Gesvres en Loire Atlantique.

Ces ateliers ont permis d'amorcer une analyse sur les spécificités, les besoins, les difficultés des territoires peu dense pour la mise en œuvre d'action en écomobilité scolaire, et d'identifier les actions les plus adaptées.

Ce document a pour objectif de présenter des exemples d'actions d'écomobilité scolaire et des retours d'expériences de collectivités en territoires peu denses. Il propose également des préconisations d'actions, au regard des spécificités de ces territoires. Pour retrouver l'ensemble des productions et des présentations, RDV sur ce lien <https://vu.fr/IHMJE>.



1

Contexte et enjeux des territoires peu denses



A. Définition des territoires peu denses

Si les deux tiers de la population française vivent dans un milieu essentiellement urbain (communes denses ou de densité intermédiaire), les communes peu denses et très peu denses, constituent l'immense majorité des communes françaises, soit plus de 30 000 communes. Elles couvrent 90 % du territoire national et accueillent un tiers des habitants de la France. Pour distinguer ces communes, l'INSEE a créé une grille communale fondée sur un découpage du territoire en carré d'1 km² de densité.

Cette grille distingue 4 niveaux

- ↳ les territoires denses
- ↳ de densité intermédiaire
- ↳ peu dense
- ↳ très peu dense

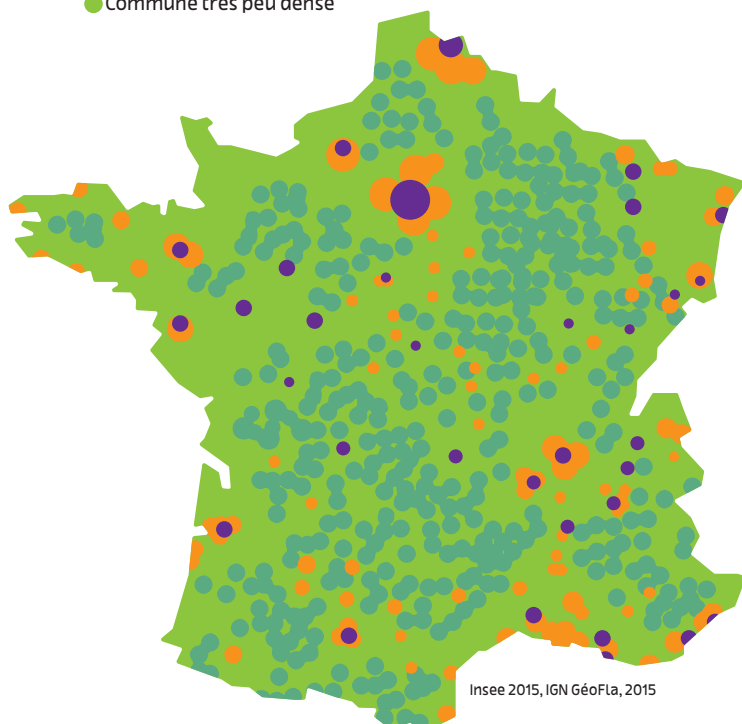
TYPE DE TERRITOIRE	DÉFINITION GRILLE À 4 NIVEAUX INSEE	POPULATION FRANÇAISE	COMMUNES
Très peu dense	Plus de 50 % de la population vit en dehors de ces mailles	4,1%	35, 6%
Peu dense	50 % de la population vit dans des mailles comptant plus de 25 habitants par km ² , avec des mailles contigües comptant plus de 300 habitants	30,7%	54,5%
Densité intermédiaire	Plus de 50 % de la population vivant dans des mailles urbaines, de plus de 1500 habitants de densité ou de plus de 300 habitants de densité au km ² , avec des mailles contigües comptant plus de 500 habitants	29,9%	8,2%
Dense	Au moins 50 % des mailles qui la constituent sont des mailles de plus de 1500 habitants, avec des mailles contigües regroupant plus de 50 000 habitants	35,3%	1,7%

Tableau de répartition de la population française et des communes suivant le type de territoire (chiffres : INSEE)

Mais plus simplement, l'Observatoire-des-territoires a créé une cartographie en ligne qui reprend toutes les communes françaises et définit leur densité :

TYPOLOGIE DE LA GRILLE COMMUNALE DE DENSITÉ

- Commune densément peuplée
- Commune de densité intermédiaire
- Commune peu dense
- Commune très peu dense



Insee 2015, IGN GéoFla, 2015

Ces communes peu denses et très peu denses appartiennent selon l'INSEE à l'espace défini comme rural. À l'inverse, toujours en suivant cette grille de densité, les communes denses et de densité intermédiaire sont définies plutôt comme l'espace urbain.

La grille de densité de l'INSEE permet une première approche, objective, mais elle manque de finesse pour l'analyse des espaces vécus. Qu'en est-il des espaces peu denses en périphérie éloignée d'une grande ville ou ceux situés dans la zone d'attraction d'une grande ville ? Certains espaces peuvent être bien dotés en services de proximité tandis que d'autres, de même densité, ne bénéficieraient pas des mêmes dynamiques. Il convient aussi de prendre en compte le relief ou encore le climat, notamment pour la prise en compte et le développement des déplacements dans ces territoires.

Une autre vision des territoires peu denses, plutôt utilisée par les syndicats de transport, serait de mettre dedans tout ce qui ne rentre pas dans l'urbain. Cela permet notamment de mettre en avant les zones peu voire pas desservies par les réseaux de transport, en raison d'une faible concentration d'habitats.

Ainsi, on peut voir que les périmètres de la définition de territoire peu dense varient suivant les critères retenus et les sources choisies.

B. La part des mobilités en territoires peu denses

Du fait d'une forte dispersion spatiale en milieu rural, la voiture est utilisée dans plus de 80 % des déplacements du quotidien contre 59 % dans les agglomérations de 100 000 à 2 millions d'habitants (INSEE, EMD 2018-2019). Aussi, 95 % des foyers possèdent une voiture dans les agglomérations de moins de 2 000 habitants (INSEE, Équipement des ménages, 2017). La dépendance à la voiture est un phénomène partagé, qui transcende l'opposition entre zones denses et peu denses et commence dès que l'on s'éloigne un peu des cœurs d'agglomération. Cette dépendance entraîne une fragilité économique en cas de hausse des prix du carburant.

De nombreux déplacements dans les zones peu denses sont des déplacements courts (59 % des déplacements font moins de 10 km), ce qui marque la possibilité des actions à entreprendre. Pourtant, en moyenne en France, 34 % des élèves ont leur domicile situé à moins de 1 km de l'école et utilisent tout de même en voiture dans les agglomérations de moins de 100 000 habitants. Outre les faibles distances, différents freins se posent aux mobilités alternatives à la voiture individuelle en territoire peu dense : vitesse élevée sur les routes, manque d'itinéraires sécurisés, des abords d'écoles non aménagés, manque de moyens humains et financiers, etc. Dans les zones peu denses, les systèmes de transport collectif sont plus faiblement développés et sont souvent conçus pour des publics spécifiques : personnes âgées (plus nombreuses dans les espaces peu denses), population scolaire (avec des systèmes de ramassage scolaire très structurés qui couvrent presque l'ensemble du territoire) et personnes fragiles (n'ayant pas de voiture pour raison économique, ou sans permis, ou porteuses de handicaps).

En ce qui concerne le vélo, la moyenne des parts modales de celui-ci est inférieure à la moyenne nationale. Les communes très peu denses et peu denses ont une part modale vélo respective de 0,55 % et 0,69 % contre 1,35 % pour les communes de densité intermédiaire et 2,33 % dans les communes denses (INSEE, 2017). Alors même qu'une majorité de la population possède son propre vélo. Également, la proportion des élèves se rendant à l'école à vélo n'a cessé de diminuer durant les 30 dernières années, passant de 7,5 % à 3,3 %.

PART MODALE SELON LE TYPE DE TERRITOIRE

TYPE DE TERRITOIRE	NOMBRE DE COMMUNES	MOYENNE DES PARTS MODALES VÉLO (INSEE-2017)
Communes denses	771	2,33
Communes de densité intermédiaire	3 386	1,35
Communes peu denses	18 738	0,69
Communes très peu denses	12 008	0,55

La part modale du vélo reste faible du fait de différents freins à son utilisation :

Pour les usagers

→ Climat et relief

→ Le manque d'aménagements sécurisés : 42 % des accidents mortels à vélo en Europe ont lieu dans les zones rurales.

Pour les collectivités

→ Financiers et logistique

→ Besoin d'expertise

Cependant, des progrès commencent à apparaître. L'année 2021 a connu une hausse de 28 % de passages de vélos par rapport à 2019. Tous les milieux géographiques sont concernés par cette hausse : +31 % en milieu urbain, +20 % en périurbain et +14 % en milieu rural. De plus, 53 % des Français indiquent qu'ils se déplaceraient plus à vélo si les conditions matérielles près de chez eux s'amélioraient.

Également, l'offre de service vélo se développe : Vélos pliants, vélos cargo, School'Bus, Rosalie etc., et des animations sont menées tout au long de l'année : les challenges, Mai à vélo, journée sans voiture, semaine européenne de la mobilité, etc.

C. Les enjeux de la loi LOM en territoire peu dense

La LOM, Loi d'Orientation des Mobilités de décembre 2019, réaffirme le droit à la mobilité pour tous institué par la loi LOTI, Loi d'Orientation des Transports Intérieurs de 1981. L'objectif de la LOM: développer des transports du quotidien à la fois plus faciles, moins coûteux et plus propres.

Les 3 piliers de la loi

➔ Investir plus et mieux dans les transports du quotidien (13,4 Md€ sur la période 2017-2022, avec une priorité donnée sur les transports du quotidien)

➔ Faciliter et encourager le déploiement de nouvelles solutions pour permettre à tous de se déplacer (l'État met en place des financements et des appels à projets)

➔ Engager la transition vers une mobilité plus propre (inscription dans la loi de la fin des ventes de voitures à énergie fossiles carbonées d'ici 2040)

La LOM élargit la compétence mobilité sur l'ensemble des services de mobilité, y compris les modes actifs, avec la possibilité pour les autorités organisatrices de choisir d'organiser les services qu'elles jugent les plus adaptés (locations de vélos, plateforme de covoiturage, etc.) et des actions de sensibilisation pour accroître la part des modes actifs dans les déplacements.

La LOM souhaite couvrir l'ensemble du territoire national par la mise en place d'une autorité organisatrice de la mobilité locale (AOM). Jusqu'à présent, seules les communautés d'agglomérations, les communautés urbaines et les métropoles étaient obligatoirement AOM à l'échelle intercommunale. Par conséquent, de vastes territoires se trouvaient dépourvus d'un acteur public exerçant cette compétence. Aujourd'hui, la communauté de communes est encouragée par la LOM à prendre cette compétence d'organiser et de concevoir différents modes de transports sur leurs territoires. Elle pourra choisir de l'exercer soit à l'échelle de son territoire, soit à l'échelle plus large, un pôle métropolitain ou un syndicat mixte, ce dernier pouvant également porter d'autres missions ou compétences (SCoT, PNR...).

Dans le cas contraire où elle choisit de ne pas devenir AOM, la région prendra automatiquement ce rôle sur le territoire de la communauté de communes (dès le 1^{er} juillet 2021 avec une faible possibilité de retour). La coordination entre ces deux échelles d'intervention se fait au niveau du bassin de mobilité (échelle locale sur laquelle les mobilités quotidiennes s'organisent).

Sont expressément compétentes pour organiser des services relatifs aux mobilités actives ou contribuer à leur développement (articles du code des transports):

➔ les régions sont AOM régionales → organisent et mettent en œuvre les mobilités régionales,

➔ les communautés d'agglomération, urbaines et les métropoles → gestionnaire des voiries/stationnements, organisent la politique mobilité,

➔ les communautés de communes ayant pris la compétence sont AOM locales → organisent les déplacements et peuvent mettre en œuvre les transports en communs.

L'AOM définit la politique de mobilité adaptée aux besoins du territoire et réalise une animation avec les acteurs locaux (comité des partenaires). Elle est compétente pour élaborer un plan de mobilité, anciennement plan mobilité rural. Elle doit construire des solutions de mobilité à l'échelle de son territoire. Elle organise des services de mobilités et intervient également en incitation / régulation. Ces services peuvent être des transports réguliers, du transport à la demande, du transport scolaire, des services de location de vélos, des services de mobilité solidaire. Enfin, elle peut concourir au développement du vélo et des mobilités partagées, en finançant des infrastructures cyclables.

La LOM et ce qui concerne la mobilité scolaire: L'AOM (locale ou Région) qui est compétente pour organiser des transports scolaires peut confier par délégation de compétence l'organisation de ces services à une « Autorité Organisatrice de 2^e rang (AO2) », qui peut être:

➔ une association de parents d'élèves ou une association familiale

➔ un établissement d'enseignement

➔ un syndicat mixte

➔ un établissement public de coopération intercommunale

➔ une commune

➔ le département



Présentation d'actions concrètes d'écomobilité scolaire dans les territoires peu denses français



A. Des projets d'aménagements et d'infrastructure

**Retour d'expérience :
Mise en place d'une voie
douce à Jasseron dans l'Ain**

Le territoire et son contexte

Jasseron est une commune rurale française située dans les contreforts du Jura, dans le département de l'Ain en région Auvergne-Rhône-Alpes. Considérée comme territoire peu dense, elle compte 1822 habitants (2020) soit 96 hab./km², mais appartient tout de même à l'aire d'influence de Grand Bourg Agglomération. Elle est traversée par deux départementales qui se croisent en plein milieu du village entraînant des problèmes de sécurité. Ces routes connaissent un grand nombre de passages de véhicules avec environ 8 000 voitures par jour sur l'une d'elles. Son école primaire est située au centre du village et le collège le plus proche est situé dans la commune voisine.

Le projet

Le projet de voie verte à Jasseron s'inscrit dans un projet de territoire qui comprend les 12 communes de l'agglomération. Le but est d'assurer une liaison douce entre ces différentes communes et notamment les communes rurales entre elles. Ce projet, issu du financement européen Leader (a financé à 80 % l'étude), permet de développer les modes actifs en créant un itinéraire continu et sécurisé pour se déplacer, que ce soit pour des déplacements de loisirs, pour aller travailler ou aller à l'école.

À Jasseron, cette voie verte reliera notamment le centre du village au collège situé dans la commune d'à côté.

Quelques rares collégiens faisaient déjà le parcours, mais en passant par la route départementale, route très insécuritaire. Cela explique la faible proportion de collégiens cyclistes. Jasseron avait pourtant déjà essayé d'initier la pratique du vélo pour aller au collège en proposant des sorties de découverte d'itinéraire lors de la semaine de la mobilité. Les chemins empruntés étaient principalement des chemins de traverse en forêt sans circulation motorisée, qui semble donc plus sécurisés. Cependant, les parents n'ont pas été de cet avis en craignant les « mauvaises rencontres » en forêt.

La création d'une voie verte paraissait ainsi être une bonne issue pour favoriser les modes actifs chez les collégiens. Il est également important de travailler sur les représentations, car même si la sécurité vis-à-vis des voitures est levée, des craintes sur différents sujets peuvent persister.

B. Sensibilisation, événementiel, développement de la culture mobilité

**Retour d'expérience du Challenge
« Défi des écoliers » par l'Agence
de l'écomobilité Savoie Mont-Blanc**

Le territoire et son contexte

Le défi des écoliers est un challenge porté par les collectivités, AOM locales des départements de Savoie et Haute-Savoie, aussi bien des collectivités urbaines (CA Grand Annecy, CA Arlysère, Cœur de Savoie, CA Grand Chambéry) que rurales (Syndicat Mixte d'Avant-Pays Savoyard). L'Agence écomobilité Savoie Mont-Blanc quant-à-elle s'occupe de coordonner le défi. Elle intervient également sur le terrain et met en place des animations.

Le projet

« Le défi des écoliers » est un challenge s'effectue sur 5 territoires (un 6^e s'y ajoutera en septembre 2023). La durée du défi est au choix, d'une journée à une semaine, en général, au printemps, mais certains s'effectuent en automne. L'objectif est de sensibiliser les élèves, leur famille et le personnel de l'établissement scolaire aux modes actifs, impulser des changements de pratique de déplacement. Aussi, le challenge permet de créer un lien fort entre les communes, établissements scolaires et familles. Il est ouvert aux établissements scolaires primaires et maternelles. Pour que l'établissement scolaire s'inscrive au défi, il faut que l'ensemble des classes y participe. Chaque jour du challenge, les enseignants comptabilisent l'ensemble des modes de transports utilisés, afin que tous les enfants se sentent impliqués.

En territoire peu dense, le challenge a lieu à l'échelle du Syndicat Mixte d'avant pays savoyard qui a la compétence d'AOM. Ce syndicat mixte regroupe 4 communautés de communes. Le relais du challenge s'effectue donc auprès des communautés de communes qui elles-mêmes transfèrent aux communes puis aux établissements scolaires. Pour cette première édition qui a eu lieu en mai 2023, ce sont 10 écoles qui se sont inscrites. Des vélos bus ont été initiés et encadrés par des élus qui ont affirmé la difficulté de sécurisation du trajet par la route. Le but est d'adapter le challenge aux orientations des AOM. Les règles ne sont pas les mêmes pour tous les territoires. Le syndicat mixte d'Avant Pays Savoyard a choisi pour sa première édition cette année d'axer le challenge sur la marche et le vélo, bien que les autres autorités participantes se basent sur l'ensemble des modes alternatifs à la voiture individuelle.

Il y a un réel enjeu d'accompagnement des établissements scolaires par l'Agence écomobilité Savoie Mont-Blanc, afin de faciliter leur participation et ainsi de maximiser le nombre d'inscrits au challenge. Un kit de communication, financé par les AOM et déjà imprimé, leur est envoyé. Également, un accueil convivial des élèves, le matin, est organisé dans le but d'inciter et d'accompagner les élèves dans la démarche. Les communes quant à elles sont notamment présentes aux remises des prix, ou en tant que soutien logistique (sécurisation des parcs à vélo). Certaines communes ont souhaité sécuriser les abords de l'école spécialement pour le challenge et ainsi encourager à des déplacements alternatifs.

Les animations mises en place par l'agence écomobilité Savoie Mont-Blanc ont été adaptées à chaque territoire. En territoire peu dense qui n'avait aucun préalable concernant la sensibilisation aux mobilités actives, un circuit de maniabilité, des actions de sensibilisation (pollution, pédibus, partage de la rue) ont spécialement eu lieu, soit en classe, soit aux abords de certaines des écoles, avec la participation de la mairie. Sur les autres territoires, ceux plutôt urbains, ce sont 2 types d'animations qui sont mises en place : vérification des vélos et des enjeux de l'écomobilité.

À la fin du challenge, l'école la plus écomobile gagne. Une remise des prix est effectuée au sein des écoles gagnantes avec la présence des élus, ce qui favorise la mobilisation entre élus, école, parents, etc. Afin de connaître les gagnants, un classement par catégorie de densité est effectué. En effet, les habitudes de déplacements ne sont pas les mêmes suivant si l'on se trouve dans un territoire dense ou peu dense. Le classement peut également être effectué suivant d'autres catégories, comme le niveau de desserte des transports en commun, les effectifs ou encore le secteur géographique (communauté de commune) comme l'a fait le syndicat mixte.

Retour d'expérience de la Semaine de l'écomobilité à Jasseron dans l'Ain

À la suite de l'élection de la nouvelle équipe municipale en 2020, un des objectifs principaux de la ville est de sécuriser les mobilités dans le village. En effet, la vitesse de circulation des véhicules sur ces deux départementales, mais également les 4 entrées de village, entraîne une insécurité des modes alternatifs à la voiture. Pour cela, un nouveau groupe de travail a été créé : le « groupe mobilité », composé de 5 élus et de 5 citoyens. Le groupe s'est engagé dans des démarches d'écomobilité avec tout d'abord l'initiative « Mon village Bouge », mis en place par deux associations. Mon village bouge est une expérimentation de développement des mobilités douces et alternatives à la voiture individuelle, entrepris dans 10 villages de Grand Bourg Agglomération. Cet engagement, qui a duré 1 an, a impulsé le développement d'initiatives dans la commune de Jasseron. Cette dernière a tout d'abord voulu mettre en place une Fête du Vélo, mais qui fut empêchée par le confinement. Après réflexion, ce sont les mobilités scolaires qui sont ressorties comme piste d'initiative principale, l'école primaire étant située au centre du village, sur une des départementales.

Semaine de l'écomobilité scolaire

Une enquête sur les mobilités des familles a été menée grâce au passage d'un questionnaire. Ce dernier, adapté aux spécificités du village, a tout d'abord été rempli en classe puis complété par les parents (tracé du trajet parcouru pour aller à l'école, avec les modes de transports et ceux souhaités, mention des trajets groupés et indication des points jugés comme dangereux, etc.). Au total, 110 familles sur 140 ont fait remonter leurs réponses, suivies par une phase d'étude par le groupe mobilité. Les résultats ont alors été restitués aux enseignants et aux familles des élèves lors d'une réunion, cependant, peu de personnes s'y sont rendues. Le groupe mobilité a rebondi en diffusant les conclusions du questionnaire sur les réseaux sociaux de la commune ainsi qu'aux parents via l'école élémentaire. C'est à la suite de ce questionnaire que la semaine de l'écomobilité scolaire a finalement vu le jour en février 2022. Cette

semaine, qui intègre la fête du vélo abandonné quelques années plus tôt, est l'occasion de tester des mobilités alternatives à la voiture individuelle. Un programme complet décrivant les animations de la semaine a été envoyé aux parents par l'intermédiaire de l'établissement scolaire :

➡ Lundi matin : 4 lignes de pédibus ont fonctionné avec 37 élèves, chaque trajet étant encadré par 2 adultes (les lignes ont été définies grâce aux résultats du questionnaire).

➡ Mardi : du covoiturage entre les familles résidant dans les hameaux éloignés était proposé, mais il n'y a pas eu assez d'inscrits pour faire ce test.

➡ Jeudi matin : 3 lignes de vélobus ont fonctionné avec 13 élèves en tout.

➡ Vendredi matin : un challenge mobilité entre classe a été organisé.

Les familles étaient invitées à utiliser l'alternative de leur choix et à mutualiser l'accompagnement de leurs enfants. Les bénévoles se sont placés aux endroits stratégiques du village pour sécuriser les points les plus dangereux. Dans chaque classe, les enfants rapportaient leurs modes de déplacement écomobiles sur une affiche à l'aide des gommettes collées par la municipalité. La commune a félicité et récompensé les élèves de la classe gagnante avec la distribution de brassards fluorescents. Elle a également remis le permis piéton aux élèves qui avaient participé, comme chaque année, au programme national de prévention du risque piéton.

Les enseignants ont largement été associés au projet ainsi que l'accueil de loisirs qui a notamment fabriqué une « mascotte » pour accueillir les enfants.



Chaque jour, des tracts ont été distribués aux parents garés devant l'école, s'arrêtant sur les passages piétons, afin de les sensibiliser aux modes alternatifs et à l'insécurité de ces pratiques.

À la suite de l'événement, aucune initiative de pédibus ou cyclobus a été prise en main par les parents. Cependant, la commune organise un pédibus ou cyclobus chaque vendredi avant les vacances scolaires. Ces derniers connaissent un large succès en transportant de plus en plus d'enfants à chaque fois.

À Jasseron, le changement de mobilité est un travail sur le long terme, mais la commune commence à percevoir des changements. Il ne suffit pas seulement d'effectuer une semaine de sensibilisation, mais de prolonger les projets d'écomobilité dans le long terme. Par exemple, la commune va sécuriser les espaces de circulation afin de donner confiance aux enfants et aux parents, en ralentissant la vitesse des véhicules et en modifiant l'entrée de l'école.

C. Développement des modes alternatifs de déplacements collectifs

Retour d'expérience de la mise en place du Savoir rouler à Vélo (SRAV) dans le sud Lozère

Le territoire et son contexte

L'agence lozérienne de la mobilité est une association qui, depuis 2008, est chargée de promouvoir des actions sur la mobilité durable pour tout type de public (enfants, seniors...). Elle travaille avec différents acteurs et développe des actions là où le besoin de mobilité est exprimé : écoles, entreprises, administrations. Cette agence est basée dans la région de l'Occitanie, à Mende, ville centre du département le plus rural de France, la Lozère. L'Agence lozérienne met en place le programme Savoir Rouler à vélo en direction des écoles. Le SRAV est un dispositif qui peut permettre par la suite le développement de modes actifs grâce à une pédagogie tournée sur la pratique du vélo.

Programme SRAV

La mise en place du SRAV dans le sud Lozère découle d'un premier projet : une vélo école itinérante, dont le but est de remettre en selle les personnes de 7 à 77 ans. Le SRAV s'adresse aux établissements scolaires du territoire, soit 36 communes représentant un peu moins 12 000 habitants sur environ 1500 km², dont une partie est située dans le Parc national des Cévennes. La plus grande commune est Florac, avec approximativement 2000 habitants. Pour le SRAV, l'Agence lozérienne travaille en partenariat avec le pôle d'équilibre territorial du sud Lozère afin de promouvoir le vélo et les mobilités alternatives au sein des différentes écoles et collèges. C'est elle qui prend contact avec les écoles qui pourraient être intéressées (notamment celles qui ont participé au programme Cycl'Lozère, programme de pédagogie à l'écomobilité) pour mettre en place le dispositif sur l'année 2023-2024.

À destination des élèves de 6 à 11 ans, le SRAV peut se réaliser dans le cadre du temps scolaire, extra-scolaire, périscolaire ou en Accueil collectif de mineurs (ACM). D'une durée d'environ 10 heures, il a pour objectif permettre aux enfants de :

- ➔ Devenir autonome à vélo
- ➔ Pratiquer quotidiennement une activité physique
- ➔ Se déplacer de manière écologique et économique

En conséquence, les élèves acquièrent un socle commun de mobilité qui pourra être mobilisé dans l'acquisition de leur autonomie à l'entrée au collège. Le SRAV se répartit en 3 blocs :

- ➔ Bloc 1, « Savoir pédaler » : les enfants apprennent à maîtriser les fondamentaux. Freiner, tourner, pédaler et garder un bon équilibre
- ➔ Bloc 2, « Savoir circuler » : les enfants apprennent le code de la route ainsi que les règles de communication à vélo (panneaux routiers, priorité à droite...)
- ➔ Bloc 3 « Savoir rouler » : les enfants sont placés en situation réelle. Le groupe sort du cadre sécurisé et se déplace dans la commune. Chaque élève guide le groupe à tour de rôle

Le troisième bloc est peut-être difficile à mettre en place du fait d'un dénivelé important et de routes à vitesses élevées dans les territoires peu denses. Pour cela, le parcours est repéré en amont grâce à un bénévole diplômé d'état vélo. Les parcours se trouvent finalement facilement grâce aux chemins en terre ou ceux du centre bourg. Également, pour la sortie du dernier bloc, un travail intéressant est mené par les enseignants qui ont choisi de mobiliser les parents en leur faisant passer un agrément spécial, afin qu'ils puissent accompagner les enfants lors de la sortie vélo.

L'Agence Lozérienne de la Mobilité quant à elle réalise les trois blocs du Savoir Rouler à Vélo grâce à ses deux salariés titulaires du brevet IMV (Initiateur-trice Mobilité Vélo) et son bénévole titulaire du Brevet d'État cyclisme.



crédit : Communauté de commune d'Erdres et Gesvres

Retour d'expérience de la mise en place d'un vélo bus sur la commune des Rosiers

Le territoire et son contexte

Aux Rosiers sur Loire, commune rurale du Maine-et-Loire, en région Pays de la Loire, comme dans beaucoup de communes, l'accès à l'école était dangereux. En effet, les parents venaient déposer leurs enfants à l'école en voiture, créant une congestion du trafic routier devant l'école, des voitures qui se garaient hors place de parking, etc., créant une forte insécurité.

Vélobus

Le vélobus est un mode de déplacement collectif d'enfants à vélo individuel qui sont conduits par des adultes encadrant un trajet vers l'école et selon un horaire de passage déterminé.

La commune des Rosiers a lancé un pédibus avec les parents d'élèves et le Pays des Vallées d'Anjou. Cependant, le hameau des Sablons, situé à 4 km du bourg des Rosiers, se situe trop loin de l'école pour permettre de s'y rendre à pied. Les parents ont alors émis l'idée à la commune d'organiser à la place un vélobus. Après avoir enquêté sur les différents modes de déplacement des enfants vers l'école, leur lieu de résidence, leur niveau de vélo ainsi que les besoins et disponibilités des parents, des lignes de ramassage ont été mises en place début 2011. Après inscrip-

tion et signature de la « charte vélobus » par les enfants, parents et bénévoles accompagnateurs, ce sont 19 enfants de 3 à 11 ans qui se sont inscrits au vélobus. Ce mode de transport fonctionne 2 jours par semaine, matin et soir pour se rendre à l'école. Neuf adultes sont inscrits au vélobus et se relaient, suivant les jours, pour encadrer le groupe. Les plus jeunes qui ne savent pas faire de vélo sont transportés dans des carrioles ou sur des sièges fixés à l'arrière des vélos des accompagnateurs. Suivant la place, les cartables sont également mis dans des carrioles, mis à disposition par le Parc Naturel Régional Loire Anjou Touraine. Par ailleurs, le Parc accompagne les parents, élus et enseignants volontaires pour rendre les déplacements à vélo vers l'école plus conviviaux et plus sûrs grâce à différents dispositifs (sécurité, outils, équipement).

En ce qui concerne la sécurité, des équipements de signalisation ont été mis en place le long de l'itinéraire et ce dernier a été validé par un professionnel du vélo. La commune a porté et assuré le vélobus durant la première année de fonctionnement. En 2012, le vélobus prend son autonomie et se rattache à l'association réseau Millepattes tout en bénéficiant de l'assurance de la municipalité au titre d'activité d'intérêt général.

En hiver, pour des questions de sécurité dues notamment à la luminosité, le co-voiturage essaie de se développer comme alternative au vélobus.

Le vélobus a permis de développer une forte entraide entre les différentes familles du hameau.



crédit : Agence de mobilité lozérienne



Préconisations, spécificités et besoins des actions écomobilité scolaires dans les territoires peu denses



Au regard des retours expériences et des échanges analysés lors des ateliers de réflexion menés par Mobiscol, 4 leviers ont été identifiés, sur lesquels les acteurs de l'écomobilité peuvent s'appuyer pour développer l'écomobilité scolaire en territoire peu dense :

❶ S'appuyer sur l'existant des réseaux/infrastructures de mobilité et de transport

❷ Sécuriser les espaces de circulation et les abords des établissements scolaires

❸ Mobiliser des financements et des actions à moindre coût

❹ Accompagner les changements de pratique pour développer une « culture mobilité »



© Quissac_D999_voie_verte_panneau_C115_pannonceau_M4y

❶ S'appuyer sur l'existant des réseaux/infrastructures de mobilité et de transport

Les communes rurales n'ont souvent que peu de moyens financiers et humains. Créer un réseau cyclable en milieu rural en équipant des départementales de pistes cyclables ou de voies vertes pour connecter différents bourgs représentent un investissement conséquent. Il est donc primordial qu'elles s'appuient sur l'infrastructure existante. Les routes des communes peu denses sont généralement des routes à grande vitesse où les modes de déplacements actifs ne sont pas utilisés par les habitants du fait d'une trop forte insécurité.

Différents types de voies, déjà inscrites dans le maillage de la commune, semblent des espaces davantage sécurisés et permettent de développer les modes actifs.

Les routes communales secondaires

Ces routes qui écoulent essentiellement un trafic d'intérêt local en milieu rural correspondent à des déplacements de courte distance en milieu rural. Elles sont notamment caractérisées par un plus faible trafic routier du fait d'un axe davantage structurant non loin. Cela permet de construire un réseau cyclable qui accueille une circulation cyclable mixée au trafic routier à condition que la circulation des voitures y soit faible. Cependant, ces axes où le trafic routier est tout de même présent, nécessitent une bonne pratique du vélo pour les jeunes, donc de développer leur apprentissage et leur autonomie. Mettre en place des voies partagées nécessite également une bonne signalétique afin d'avertir les automobilistes de la mixité du trajet. En Charente-Maritime par exemple, des panneaux « Partageons la route » ont été installés sur certaines voies secondaires.

Il est également possible d'apaiser ces axes en diminuant la vitesse de circulation pour davantage sécuriser l'espace.

Les chemins ruraux

Selon le Code rural (Article L161), les chemins ruraux appartiennent à la commune. Souvent utilisés uniquement par les engins agricoles, ces chemins apparaissent comme une réelle opportunité d'itinéraire cyclable. Cependant, il est important de s'assurer une bonne cohabitation entre le personnel agricole et les cyclistes. Ces chemins relient souvent le bourg du village aux hameaux et représentent un itinéraire sécurisé pour se rendre à l'école du fait d'un trafic presque inexistant. Il peut être intéressant de mettre ces itinéraires en avant.

Ressources

<http://www.vizea.fr/actualites/actus/1158-le-maillage-existant-comme-support-d-un-reseau-cyclable-en-milieu-rural.html>

<https://www.velo-territoires.org/actualite/2019/05/10/velo-territoire-rural-le-vier-de-mobilite-quotidienne/>

Les chemins de forêt

Les chemins de forêts apparaissent également comme un itinéraire sécurisé. Ces parcours déjà délimités ont l'avantage de ne connaître aucun trafic. Une signalétique précise est indispensable afin de délimiter clairement l'itinéraire. Également, un entretien du cheminement est nécessaire afin que ce dernier ne soit pas encombré par la végétation adjacente au cheminement.

Les voies vertes

Une voie verte est un itinéraire réservé aux piétons, aux cyclistes, aux rollers, aux personnes à mobilité réduite et parfois aux cavaliers. Il est donc interdit aux véhicules motorisés et répondent à un cahier des charges national précis. Elles doivent être séparées physiquement des routes automobiles, son accès et ses croisements doivent être facilités et réalisés dans le respect de l'environnement. Il existe différents types de voies vertes recensées sur le site de l'AF3V, association qui agit pour la réalisation d'un réseau ambitieux de véloroutes et de voies vertes.

Il y a donc un fort potentiel de développement des itinéraires piétons et cyclables ruraux, que ce soient les routes secondaires, les chemins ruraux, les chemins de forêts ou les voies vertes qui peuvent inciter des modes de déplacements actifs grâce à la sécurité de l'espace. Certes, le potentiel y est, mais il faut bien évidemment diagnostiquer le territoire afin de les identifier. Ce diagnostic qui peut être coûteux, peut être pris en charge par des appels à projets (ex : Tenmod, cf. p 23). Aussi, ces cheminements peuvent être repérés avec l'aide des citoyens de la commune. Par exemple, la Fédération française de la randonnée pédestre (FFR) entretient les chemins pédestres grâce aux citoyens des communes.

Seulement, afin que les habitants utilisent ces itinéraires, il est essentiel d'en faire la promotion. En effet, un travail de pédagogie et de communication important est nécessaire afin que les acteurs du territoire s'emparent de ces cheminements. Des freins psychologiques peuvent persister, il est donc important de rassurer les parents ainsi que les enfants.



Quissac_voie_vertes_panneau_C115_panneau_M4y

② Sécuriser les espaces de circulation et les abords des établissements scolaires

Connaître les pratiques régulières des déplacements sur le bassin de vie est nécessaire pour élaborer une nouvelle politique de mobilité adaptée aux besoins. Pour cela, il est nécessaire de réaliser un diagnostic des habitudes de mobilités des habitants. Cela permet de comprendre les pratiques en identifiant les freins à l'utilisation de modes de transport écomobiles. Le plan de mobilité rurale est un bon outil pour aider à créer une trame aménagée et sécurisée de mobilité plus respectueuse de l'environnement. Il est ensuite nécessaire de l'adapter aux déplacements des jeunes en passant par des lieux stratégiques de leurs déplacements comme les écoles ou les parcs de loisirs tout en les reliant à leur domicile et donc aux différents hameaux.

Afin de donner confiance aux parents et aux enfants, d'assurer la sécurité de ces derniers, il est indispensable de sécuriser les espaces de circulation ainsi que les abords des écoles.

Pour cela, différents moyens d'action peuvent être mis en place. Par exemple, ralentir la vitesse motorisée dans la rue de l'école et aux alentours, en créant des zones 30, des zones partagées, etc. Cela permet d'avoir des abords d'école moins dangereux et incite à la pratique de modes actifs.

En effet, le phénomène du « dépose-minute » devant l'établissement génère des conflits d'usage, du stress et incite les familles à prendre leur voiture. Une action plus radicale au niveau sécurité est la création d'une « rue aux écoles » ou « rue scolaire » qui consiste en la piétonnisation de la voirie. L'espace récupéré laisse ainsi aux enfants une place pour se déplacer et jouer en toute sécurité. Ce dispositif peut être permanent ou temporaire par la mise en place de barrières amovibles ou non. La fermeture de la rue, aux horaires d'entrée et de sortie des élèves, permet aussi de sécuriser la dépose des enfants en toute sécurité par le bus ou le car scolaire, et propose une solution bien adaptée aux territoires peu denses.

Il est important d'initier des expérimentations et en concertation, pour tester les pratiques et accompagner les changements que cela opère pour les enfants et les familles.



© COMMUNAUTÉ DE COMMUNES ERDRE & GESVRES

③ Mobiliser des financements et des actions à moindre coût

Les diagnostics, aménagements, événements, actions de sensibilisation, etc. ont un coût pour les collectivités. Disposant souvent d'un budget moins conséquent que les territoires urbains et les Métropoles, la question de financement des actions d'écomobilité scolaire se pose en territoire peu dense.

Ces communes des territoires peu denses peuvent notamment s'appuyer sur les aides et financements mis en place par l'État ou d'autres institutions. En effet, de nombreux plans et appels à projet peuvent aider à l'élaboration de diagnostic du territoire, à la préfiguration de réalisation d'aménagements ou la réalisation d'événements, etc. Certains appels à projets et financements peuvent être destinés à tout type de territoires tandis que d'autres spécifiquement pour les territoires peu denses.

Le programme Avélo3

Il sera lancé d'ici fin 2023. Porté par l'ADEME, il succède aux précédents programmes ayant permis de soutenir 600 territoires peu denses dans le développement d'une stratégie vélo. Cette nouvelle édition permettra de soutenir 350 nouvelles collectivités, notamment des territoires peu et moyennement denses dans la définition et la mise en œuvre de leur politique cyclable (enveloppe globale de 37 millions d'euros). L'objectif est que 100 % du territoire national soit couvert par un politique cyclable en 2030, ainsi que des départements et régions pour le développement de l'accessibilité des collèges et lycée à vélo.

Plan vélo et marche 2023-2027

Mis en place cette année, il vise 3 grands objectifs, comme les mobilités vélos des enfants et le développement des itinéraires cyclables en territoires peu denses.

1. Rendre le vélo accessible dès le plus jeune âge : généraliser le dispositif Savoir rouler à vélo, pour que chaque enfant entre 6 et 11 ans apprennent à circuler à vélo en toute sécurité et développer leur « culture vélo ». L'objectif est de former 850 000 enfants chaque année.

2. Faire du vélo et de la marche des alternatives attractives à la voiture individuelle pour les déplacements de proximité et combinée aux transports collectifs pour les déplacements de plus longue distance : reconduction du fond mobilités actives 250 millions d'euros dédiés chaque année pour l'accélération du développement des aménagements cyclables en France. Il fait l'objet d'un appel à projets « aménagements cyclables » chaque année. En 2023, dans la foulée du 6e appel à projets, un appel à territoires cyclables est expérimenté. L'appel à programme « territoires cyclables », vise à accompagner dans la durée quelques territoires peu ou moyennement denses (communauté de communes, communauté d'agglomération), en dehors des grands pôles urbains pour accélérer la réalisation des itinéraires structurants prévus par leur schéma directeur cyclable pour un montant de 100 millions d'euros.

3. Faire du vélo un levier économique en accompagnant les acteurs français de la filière

TENMOD

L'appel à projets TENMOD de France Mobilités, opéré par l'ADEME, favorise la mise en œuvre par les territoires peu denses, ruraux et de montagne de projets de mobilités quotidiennes, durables, pour tous et innovantes, du point de vue des projets déjà développés sur le territoire, répondant à un besoin local. L'appel à projet 2022 a retenu 41 projets pour un montant total d'aide de près de 3 millions d'euros. Cette sixième édition de l'AMI TENMOD s'articule autour des deux axes :

➤ Axe 1 : acculturer, mutualiser, déployer pour une mobilité durable et solidaire sur tous les territoires périurbains et peu denses.

➤ Axe 2 : innover, expérimenter et évaluer des solutions / services de mobilité / démobilité des biens et des personnes.

Appel à projets « Marche du quotidien

Publié par l'ADEME, ce nouvel appel à projets lancé mi 2023 est à destination des collectivités. Celui-ci s'articule autour de trois axes :

➤ Axe 1 : Soutenir les études stratégiques des territoires en faveur de l'intégration de la mobilité piétonne dans leurs politiques publiques. Cet axe a pour ambition de doter les collectivités territoriales de documents stratégiques de référence visant à promouvoir et améliorer la mobilité à pied, en proposant des mesures pour encourager les déplacements à pied, améliorer l'infrastructure piétonne et garantir la sécurité des piétons.

➤ Axe 2 : Soutenir l'expérimentation de projets d'aménagement d'espaces publics en faveur de la marche. Cet axe a pour ambition de favoriser l'approche tactique des projets d'espaces publics et l'expérience des aménagements temporaires, en concevant et réalisant les espaces publics autrement.

➤ Axe 3 : Soutenir l'animation et la communication de politiques de mobilité piétonne. Cet axe vise à financer les actions de communication, formation et animation en lien avec la mobilité piétonne. Territoires éligibles : communes (sans restriction de taille) et EPCI Niveau d'aide apporté : 50% des dépenses éligibles

Appel à projets « Mobilités innovantes en milieu rural » 2023

Le Département du Nord propose d'accompagner financièrement les projets de mobilité innovants et durables au profit des habitants de l'espace rural du Nord. Il est destiné à

➤ permettre une mobilité plus inclusive (garage solidaire, taxi solidaire, conseil en mobilité...)

➤ favoriser les usages partagés de la voiture (covoiturage, auto-stop sécurisé, mutualisation de véhicules...)

➤ déployer des solutions en faveur des modes doux (ramassage scolaire non motorisé type vélobus ou hippobus, mise à disposition de flottes de vélo...)

➤ proposer des solutions de mobilité inversée (services itinérants, distributeurs de produits locaux, espaces partagés type tiers-lieux ou coworking)

➤ favoriser les mobilités transfrontalières

➤ favoriser l'égalité femmes/hommes dans la mobilité

Plans de mobilité simplifiés, schémas directeurs des modes actifs, de l'ADEM.

Ce dispositif vise à accompagner techniquement et financièrement les collectivités dans l'élaboration de Plans de Mobilité Simplifiés (PDMS) et Schémas des Mobilités Actives (SDMA). Le soutien à la réalisation du PDMS ne s'envisage qu'en y adossant le SDMA. Si la collectivité a réalisé récemment l'un ou l'autre, elle pourra être soutenue dans l'élaboration du plan ou schéma qui lui manque. L'étude préalable, sous-traitée à un prestataire, sera subventionnée jusqu'à 50 % des dépenses éligibles pour un maximum à 80 000 €.

L'appel à projets «Aménagements cyclables»

dans le cadre du Fond de mobilité active dans le cadre du Plan France Relance, le gouvernement a déployé en 2021 une nouvelle enveloppe de 100 M€, territorialisée en régions, afin de financer des aménagements cyclables de qualité, permettant de relier dans les meilleures conditions de sécurité des zones d'emploi, d'habitat, des établissements d'enseignement et de formation, des services, et de mieux desservir les pôles d'échanges multimodaux. L'appel à projets est ouvert à tous les maîtres d'ouvrage publics sur tous les territoires urbains, péri-urbains ou ruraux, notamment les communes, les départements, les groupements de collectivités, les autorités organisatrices de la mobilité, etc., dès lors que le projet s'inscrit dans une politique cyclable cohérente à l'échelle du territoire.

Mobilités actives, partagées et solidaires : accompagner le changement de comportements vers le passage à l'action, par l'ADEME.

Pour 2023, l'aide porte plus particulièrement sur les thématiques suivantes :

- ↳ l'écomobilité scolaire
- ↳ le report modal vers les modes actifs
- ↳ l'autopartage notamment en milieu peu dense
- ↳ la mobilité inclusive au bénéfice des publics en difficulté

Les actions prises en compte concernent la sensibilisation des décideurs (élus, directeurs), les programmes d'action de communication, de sensibilisation et d'animation multi-cibles et/ou multithématiques, le recrutement de chargés de mission dédiés au changement de comportement, etc. Les aides aux relais pourront vous permettre de recruter un poste de chargé de mission. Le montant maximal d'aide sera de 30 000 € par an et par équivalent temps plein dédié sur une durée maximale de 36 mois. Les aides aux actions ponctuelles pourront financer vos actions ponctuelles d'animation, de communication et/ou de formation. L'aide maximale sera de 70 % sur un maximum de 30 000 € de dépenses éligibles et ce sur une durée maximale de 36 mois.

Appel à manifestation d'intérêt - France mobilités - Avenir Montagnes Mobilités

Cet AMI, doté de 10 M€ sur 2 ans, pourra bénéficier à environ 50 territoires, de densité intermédiaire à très peu dense. Il permettra d'expérimenter et d'évaluer des solutions et des services de mobilité durables, innovants et de proximité du premier et du dernier kilomètre et il sera également ouvert à candidature des autres territoires et acteurs des massifs.

Pour plus d'information, le Centre de ressources d'écomobilité des Hauts de France (CREM) recense les appels à projets et financements disponibles sur ce lien.

Un levier important pour effectuer des actions d'écomobilité scolaire lorsque la commune n'a pas forcément beaucoup de budget est de s'appuyer sur les dispositifs existants qui proposent des solutions pour inciter à l'écomobilité.

On peut citer le co-voiturage par exemple. Différentes plateformes de mise en réseau d'automobilistes et de passagers permettent de répondre aux besoins des parents qui n'ont pas le choix que d'utiliser leur voiture. Dans ce cas, il n'est pas indispensable que la commune finance des aires de covoiturage mais surtout de sensibiliser les parents sur les possibilités de covoiturage sur le trajet domicile-école-travail.

Les communes peuvent aussi communiquer sur les primes d'achat de vélo électrique, les primes données par l'entreprise de covoiturage Blablacar, etc. Une stratégie de communication et des réunions d'information peuvent être initiées par la commune en direction des parents d'élèves.

Programme CEE «Génération Vélo»

Apprentissage du vélo à l'école et pour financer le Savoir rouler à vélo

Le programme Génération Vélo, financé par les Certificats d'Economie d'Energies (CEE), le programme porté par la FUB et SO-FUB vise à former des intervenants pour la mise en place du Savoir rouler à vélo. Ouvert jusqu'au 31 décembre 2024 sur le territoire métropolitain et outre-mer, le programme de financement soutient 3 types d'actions éligibles :

- ↳ un accompagnement des collectivités par les animateurs régionaux afin de repérer les financements disponibles,
- ↳ le co-financement (à hauteur de 50%) des intervenants du SRAV référencés sur la plateforme Génération Vélo,
- ↳ la formation des intervenants: personnel des collectivités (éducateurs territoriaux des activités physiques et sportives - ETAPS, animateurs jeunesse)

④ Accompagner les changements de pratique pour développer une «culture mobilité»

Même si la culture de la voiture individuelle est fortement ancrée dans les mentalités des populations rurales, il en va de les faire évoluer vers les modes de déplacement plus écomobiles. Pour cela, il est nécessaire d'accompagner les parents, les enfants et le personnel de l'établissement scolaire vers une culture mobilité pour ainsi engendrer un changement de pratique dans le long terme.

Différents modes d'actions sont possibles :

↳ Communiquer et sensibiliser sur les différents modes de transports existants, sur les itinéraires possibles, afin d'encourager la pratique de modes écomobiles. Les actions d'écomobilité scolaire menées (ex : aménagement, atelier de sensibilisation, etc.) doivent nécessiter un plan de communication stratégique par la commune. Il est nécessaire de sensibiliser les enfants à la sécurité routière et pour apprendre à se déplacer à pied et à vélo en toute autonomie (Savoir rouler à vélo), dans le but de faire prendre confiance aux utilisateurs. Aussi, communiquer sur tout ce qui peut motiver un changement de pratique, comme les primes (ex : prime d'achat de vélo, prime co-voiturage, etc.) ou l'impact de la voiture individuelle.

↳ Il ne faut pas oublier que les changements de comportement se font sur du long terme. Chaque action entreprise demande à être renouvelée sur plusieurs années afin de réellement impacter adultes et enfants et d'être mesurée. Ainsi, mettre en place un

Plan de Déplacement Établissement scolaire (PDES) est un bon outil pour développer la culture mobilité. En effet, il croise diverses catégories de solutions (aménagements pour développer et sécuriser les modes actifs, recherche d'alternatives à l'usage de la voiture individuelle, actions de pédagogie et de communication) défini à partir d'un diagnostic des pratiques et des modes de transports existants. Pour ce faire, la mobilisation des établissements scolaires et des accueils de loisirs sera importante en territoire peu dense et du fait de moyens humains moins développés.

↳ Il est possible de s'appuyer sur différents dispositifs nationaux qui promeuvent le changement vers les modes écomobiles, comme des événements auxquels différents acteurs peuvent participer. On peut citer par exemple le challenge de Mai à vélo, le Savoir rouler à vélo, la semaine européenne de la mobilité, la semaine de la marche et du vélo (dans le cadre de Mai à vélo). Ce sont de bons outils pour impulser et mobiliser la population dans les territoires peu denses.

↳ La proximité des élus au sein des territoires peu dense est un bon levier d'exemplarité lorsque ceux-ci sont impliqués et sensibilisés. Il est donc important de les former à l'écomobilité scolaire et à ces enjeux.

CONCLUSION

Après avoir rappelé quelques définitions et enjeux, ce document permet de faire un premier rapide état des lieux de l'écomobilité scolaire dans les territoires peu denses français. Les territoires peu denses ont de réelles spécificités que les territoires denses n'ont pas. Il paraît alors moins évident de mettre en place des actions d'écomobilité scolaire. Cependant, les différents ateliers menés dans le cadre de Mobiscol ont permis d'ouvrir plusieurs pistes de réflexion donnant lieu à des recommandations afin d'impulser l'écomobilité scolaire dans ces territoires.

Le but de ce document est de faire prendre conscience de la possibilité des actions à entreprendre et ainsi accompagner les acteurs clé des territoires peu denses vers le développement d'actions d'écomobilité scolaire. Il y a un réel travail de réseau, de sensibilisation et de formation à effectuer, car ce sujet est en émergence dans la plupart des territoires peu denses. Cette sensibilisation doit notamment viser les élus, afin qu'ils puissent agir en faveur de l'écomobilité scolaire, tout reste mener dans les années à venir pour répondre à ces enjeux.

De plus, ces démarches s'inscrivent dans le long terme. Il est nécessaire que les communes entreprennent et expérimentent de nouvelles actions, car comme le démontrent les exemples cités, de nombreuses actions sont finalement possibles. Les initiatives qui voient le jour sont intéressantes et permettent de comprendre les adaptations faites pour les projets des territoires peu denses. Par exemple, la Rosalie bus, semble être un mode de transport adapté dans ces territoires, alors qu'il l'est moins en milieu urbain. Le covoiturage sur les trajets vers l'école qui semble une solution des plus adaptées en territoire peu dense, laisse encore des questions pratiques concernant les besoins de sièges enfants dans les voitures.

Les signes restent néanmoins encourageants dans les territoires peu denses. Mais il y a encore un travail d'analyse important à mener pour préconiser des actions, nous sommes ici aux prémices du sujet. Seulement, peu de documentations et de chiffres existent sur le sujet.

Il serait intéressant qu'une étude spécifique aux territoires peu denses soit lancée afin de connaître les comportements et représentations des enfants, parents, enseignants et acteurs locaux des territoires peu denses. L'ensemble des initiatives demeurent encore peu connues. Il reste encore à inciter et repérer les actions d'écomobilité scolaire, qui vont émerger peu à peu.

RESSOURCES

- 18 préconisations du CESE pour développer les mobilités durables en zones peu denses, CESE, 2023 :

<https://www.lecese.fr/travaux-publies/quelles-solutions-pour-des-mobilites-durables-et-inclusives-en-zones-peu-denses>

- Rendre possible les territoires le développement du vélo en territoires peu denses, CVTCM, 2022 :

<https://villes-cyclables.org/ressources/les-actualites/rendre-possible-le-developpement-du-velo-en-territoires-peu-denses>

- Écomobilité scolaire : quelles actions pour des territoires plus sûrs et plus accueillants, CVTCM, 2023, pour toutes les ressources

<https://villes-cyclables.org/mediacenter/uploads/dossier-du-club---ecomobilite-scolaire1.pdf?version=5778a0a7>

- Catalogue des aménagement dans le cadre du PDES, Mobiscol, 2021, pour toutes les ressources

<https://mobiscol.org/le-catalogue-des-amenagements-possibles-dans-le-cadre-dun-plan-de-deplacement-etablissement-scolaire/>

- Le transport scolaire en calèche, La Gazettes des communes, 2023 :

<https://www.lagazettedescommunes.com/868867/le-transport-scolaire-en-caleche/>

- Cartographie des établissements en programme Moby :

https://www.google.com/maps/d/viewer?mid=1_HO-ZA0kXlqzKnLPNO95BL-J0vSK7d4&usp=sharing

ANNEXES

ACTION	CATÉGORIE D'ACTION	PORTEUR DE PROJET	PARTENAIRES	LE TERRITOIRE
Vélo-taxi	Alternative à l'auto-solisme	Communauté d'Agglomération du Grand-Périgueux		Trélissac (Dordogne)
Woodybus	Alternative à l'auto-solisme	Agglomération de Seine et Eure	Développé par Humbird, entreprise à Nantes	Pont de l'Arche dans l'Eure (Normandie)
Rosalie Bus	Alternative à l'auto-solisme	Pays de Mormal		Gommegnies (Hauts-de-France)
Rosalie Bus	Alternative à l'auto-solisme	Commune de Aiguelèze		Aiguelèze dans le Tarn (Occitanie)
Hyppopédibus	Alternative à l'auto-solisme			Bouillé-Courdault (Vendée)
Co-piétonnage	Alternative à l'auto-solisme	Parents de la Communauté de commune		Communauté de commune du massif du Vercors en Isère (Auvergne-Rhône-Alpes), comprend 6 communes pour environ 12 000 habitants
Programme Velo's Cool	Alternative à l'auto-solisme	Communauté de Communes du territoire de Lunéville à Baccarat	Ines Sois Mobile Véolun' Transdev association de réinsertion lunévilloise INES	Moncel-lès-Lunéville (Meurthe-et-Moselle)
Permis piéton et sortie pédagogique à vélo	Pédagogie	Communauté d'agglomération de Cambrai	Commune Education Nationale Délégation interministérielle à la sécurité routière (DISR) Association Prévention MAIF	Iwuy (Hauts-de-France)
CYC'LOZÈRE	Pédagogie	Agence lozérienne de la mobilité		Lozère (Occitanie)
Cyclistes Brillez	Pédagogie	Communauté d'Agglomération du Grand Bourg		Communauté d'Agglomération du Grand Bourg dans l'Ain (Auvergne-Rhône-Alpes)
Le défi des écoliers	Sensibilisation Événementiel	Parc naturel régional de Chartreuse Communauté de communes Cœur de Chartreuse	AGEDEN (Association pour une GEstion Durable de l'Énergie)	Le parc naturel régional de Chartreuse est composé de 72 communes situées sur les départements de l'Isère et de la Savoie (Auvergne-Rhône-Alpes)
Réaménagement des abords d'une école	Aménagement	Commune de Corpeau		Corpeau (Côte-d'Or)

DESCRIPTION DE L'ACTION	RESSOURCES	FINANCEMENT, BUDGET
Dans le cadre du programme Moby (2023), les écoliers ont expérimenté le vélo-taxi, grâce à un vélo cargo à assistance électrique. Conduit par un agent de la mairie, il peut accueillir 8 enfants de la maternelle au CP. Aussi, le parvis de l'école qui était extrêmement dangereux par la présence de nombreuses voitures, a été réaménagé et son dépose-minute supprimé. Une zone 30 a été mise en place ainsi qu'une zone cyclable.	https://www.ville-trelissac.fr/actualites/ecomobilite-scolaire/	Financé par le Grand-Périgueux Coût : 12 000 €
Vélo collectif éco-conçu, qui peut transporter 8 enfants sur environ 3 km vers l'école.	https://actu.fr/normandie/louviers_27375/agglo-seine-eure-le-trans-port-scolaire-innovant-et-ecole-scool-bus-revient_57893387.html	Financé par l'Agglomération Seine et Eure Coût : 19 000 €
La ville propose tous les matins 4 lignes pour transporter un maximum d'enfants du village.	https://www.lavoixdunord.fr/videos/hainaut-gommegnies-une-rosaliebus-em-mene-les-enfants-a-lecole?param01=qksslvf&param02=01499695&param03=34	Financé par le Pays Mormal, le Département a également participé en subventionnant 30 % du montant Coût : 13 000 €
Une fois par semaine (le mercredi matin et midi), des enfants d'un petit hameau du village d'Aiguelèze pédalent à bord d'une rosalie pour rejoindre leur école. Ils parcourent 3 km en 30 minutes de leur domicile jusqu'à leur école, située à Rivière.	https://france3-regions.francetvinfo.fr/occitanie/tarn/albi/tarn-rosalie-trans-port-scolaire-ecole-1719071.html	Achetée d'occasion
Une calèche emmène jusqu'à 20 enfants à l'école, sur un trajet de 2,5 km.	Autre exemple à Vendargues (Occitanie): https://www.youtube.com/watch?v=YOU-CUp0mtE8 https://www.youtube.com/watch?v=L7g-dkOkzmH4&embeds_eu-ri=https%3A%2F%2Fwww.pearltrees.com%2F&source_ve_path=MjM4NTE&feature=emb_title	Cheval acheté pour 4000 €. Les parents participent à hauteur de 11 € par mois, comme pour le bus. La commune et la région complètent ensuite à hauteur de 50%.
A la suite du programme Moby qui avait permis d'expérimenter des pédibus et cyclobus, les parents de certains hameaux ont continué de partager leur trajet à pied ou à vélo de manière informelle. Les parents échangent grâce à un groupe via messagerie et certains trajets sont mutualisés.		
Mise en place d'un programme pilote de mobilité active au profit des élèves des collèges et des lycées résidant à moins de 3 km de leurs établissements. La Communauté de Communes mettait gratuitement à disposition des enfants des vélos ainsi que l'ensemble des éléments de sécurité nécessaires (formation, casque, cadenas, cape de pluie et assistance technique).	http://www.delunevilleabaccarat.fr/velos_cool.html	
Ateliers de sensibilisation à la sécurité routière intégrés dans le programme pédagogique d'une durée d'1 heure par semaine pendant 3 mois ; 2 journées par an : passage permis piéton et circuit pédagogique à vélo en « zone urbaine »	https://www.ecomobilite.org/Le-permis-pieton-et-la-sortie-pedagogique-velo-de-l-ecole	Mise à disposition par la Prévention MAIF de kits pour mettre en place l'opération. Participation financière de la commune à hauteur de 200 € pour l'achat de gilets fluorescents.
Programme d'animation pédagogique autour de l'écobilité, sur plusieurs thématiques (santé, sédentarité...). Il est destiné à l'ensemble des écoles de la Lozère.	https://www.mobilite-lozere.fr/jeunes/cyclozere/	
A l'occasion de l'événement « Cyclistes Brillez » organisé par la Fédération des Usagers de la Bicyclette, Grand Bourg sensibilise les élèves aux abords des collèges le matin et avec une distribution de gilets, housses de sac et barrettes réfléchissantes.	https://actu.fr/loisirs-culture/cyclistes-brillez-grand-bourg-agglomeration-vous-fait-gagner-un-casque-de-velo-lumineux_46554175.html	
Le défi des écoliers invite les élèves des établissements inscrits à venir à l'école autrement qu'en voiture individuelle (notamment à pied ou en co-voiturage). Organisé sur 4 vendredis du mois de mai, l'objectif est d'inciter des changements de comportements sur des écoles localisées dans des communes majoritairement rurales de moyenne montagne.		
Condamnation de la voie desservant le groupe scolaire pour des raisons de sécurité, permettant ainsi d'améliorer l'accessibilité à l'école : piétonisation, végétalisation et désimperméabilisations dans le cadre du dispositif « Villages-avenir »	https://olivierlesage.fr/parvis-des-ecoles	L'État, la Région et le Département ont participés au financement des travaux s'élevant à 151 000 € pour 1770 m² de surface aménagée

Préconisations du CVTCM pour développer le vélo dans les territoires peu denses

(source «Rendre possible le développement du vélo en territoires peu denses», 2023)

Si le vélo ne peut pas répondre à tous les déplacements en zone rurale, il a un potentiel non négligeable et pas encore assez exploité : 28 % de la population rurale a accès à une gare voyageurs en moins de 20min à vélo, 37 % est située à moins de 5min à vélo d'une boulangerie, ou encore 40 % est située à moins de 20min à vélo d'un collège comme l'a montré BL évolution.

Les principaux freins à la pratique massifiée du vélo à la campagne sont les distances et le relief, le manque d'options intermodales et surtout... l'insécurité (peur de l'accident).

Six pistes pour améliorer la pratique du vélo en zone rurale :

➤ S'appuyer sur le potentiel du vélo électrique (et du véhicule léger et intermédiaire) pour franchir les distances importantes (+ de 5 ou 10km) comme les reliefs.

➤ Réduire les vitesses de circulation dans les bourgs et sur certaines voies en dehors.

➤ Développer un réseau de voiries garantissant systématiquement le droit d'accès sécurisé et confortable pour les mobilités actives, pour capter l'essentiel des déplacements de proximité : voies dédiées, pistes cyclables, chemins marchables.

➤ Systématiser l'offre intermodale : développer un maillage multimodal entre territoires peu denses et zones denses, et mettre en place un système liant tous les modes de déplacement : marche, vélo, covoiturage, transports collectifs légers ou lourds.

➤ Proposer des services de maintenance et de réparation des vélos.

➤ Développer l'information et des itinéraires balisés pour faciliter le parcours des usagers.

Synthèse du recueil de représentation lors des ateliers de réflexion animé par Mobiscol à partir de la question «Pour vous, qu'est-ce qu'un territoire peu dense ?»

Manque d'aménagement

- Pas/peu d'endroits pour réparer son vélo
- pas de trottoirs dans les hameaux
- Peu d'aménagements cyclables chemins ruraux difficilement aménageables
- Espace avec peu d'offres de transports en commun
- Peu/pas d'arrêt de bus, sans liaison piétonnes avec les habitations
- Des routes non aménagées, non éclairées

Prédominance de la voiture

- Forte idée que la voiture est essentielle
- Voiture prédominante
- La voiture pour tous les déplacements
- Du flux voiture aux heures de pointe, mêmes horaires qu'entrée et sortie d'école

Routes dangereuses

- Petits villages éloignés de quelques km par route à forte vitesse et fort trafic
- Des départementales dangereuses pour les vélos entre les villages
- Vitesse automobile

Eloignement/ grandes distances

- Des habitations éloignées des unes des autres et besoin de réaliser un déplacement pour rejoindre un centre bourg
- Un bourg et des hameaux éloignés à plusieurs km par des petites routes
- Une école parfois située en périphérie du bourg
- Commerces, services, infrastructures éloignés
- Distances de déplacement plus importantes
- Des constructions éloignées (habitations, travail, écoles ...)

Difficulté d'aménagement

- Des bourgs «point de passage» difficiles à passer en voies piétonnes même ponctuellement types «rues scolaires»
- Circulation d'engins agricoles (contrainte sur la voirie dans les centres bourgs)
- Campagne agréable et verdoyante éco - slow - tourisme
- Tourisme vert

Structure

- Des aménagements anciens avec des chaussées assez larges et peu de trafic (sur lequel on peut reprendre de la place pour les modes actifs)
- Organisation sous forme de centre-bourg et hameaux
- Parfois des cités dortoirs (lieu de travail dans une grosse ville éloignée)
- la campagne
- Milieu rural et périurbain
- Certaines fois des petites gares avec quelques trains par jour
- périphérie des villes
- Routes départementales entre villes
- Beaucoup de chemins de randonnée
- Des lotissements en impasses

Population

- **Acteurs:**
 - élu-e-s facilement disponibles et qui connaissent leurs villages
 - tissu associatif marqué
- **Densité:**
 - Une faible densité de population
 - Peu peuplé
- Des populations précaires socialement et économiquement

