



dynamique nationale pour l'écomobilité
des jeunes dans les territoires



Le plan de déplacements d'établissement scolaire (PDES)

L'outil de planification
de l'écomobilité scolaire

SOMMAIRE

1	Présentation de la démarche et des enjeux	p05
2	La sélection des établissements scolaires et le cadrage	p15
3	L'étape du diagnostic	p29
4	Programme d'actions et sa mise en place	p33
5	Le suivi, l'évaluation et la pérennisation	p41
4	Financement des mobilités actives et plaidoyer	p45
4	Conclusion	p48

Préambule

Ce livrable a été réalisé par Mobiscol, la dynamique nationale de l'écomobilité scolaire, co-portée par Vivacités Ile-de-France et le Réseau Vélo et Marche.

Ce document est à destination de toute personne s'intéressant aux enjeux de l'écomobilité scolaire et souhaitant mettre en place un PDES. Il a pour but de dresser un certain nombre de recommandations dans sa mise en place. Il a été réalisé à la suite de 4 réunions de travail et d'une dizaine d'entretiens avec des collectivités et associations.

Nous tenons à remercier les membres du groupe de travail pour leur implication lors des différentes réunions et pour le travail de relecture du livrable :

Associations : Adav-CREM, Agence d'écomobilité Savoie-Mont Blanc, Alisée, SelleVousPlait, Prévention Maif, Kidimoov, MDB Bures, Réseau vélo et marche, CPIE vallée de l'Orne

Collectivités territoriales/EPCI : commune de Cabriès, commune de Miramas, communauté de communes Edres et Gesvres, communauté de communes de Pieve de l'Ornano et du Taravo, Direction Départementale des Territoires des Hautes-Pyrénées, Eurométropole de Strasbourg, Métropole du Grand Lyon, Métropole Européenne de Lille, Région des Pays de la Loire, Région Sud

Autres acteurs privés et institutionnels : BL évolution, Cerema, DEAL Guadeloupe, SMTC de l'agglomération clermontoise, Syndicat des Mobilités Pays Basque Adour, Siemu Marne La Vallée, Les guiboles

Nous remercions chaleureusement les acteurs suivants d'avoir donné de leur temps pour des entretiens approfondis : Camille Boceno de la communauté de communes d'Erdres et Gesvres, Marie-Lou Pantz de l'Agence écomobilité Savoie Mont-Blanc, Emma-nuelle Lacan-Lalanne du Département de Gironde, Raphael Honorez du réseau Adav-Crem, Luc Lavielle de BL évolution, Germain Daleau du Cerema et Céline Dumoulin de la Métropole de Nantes.

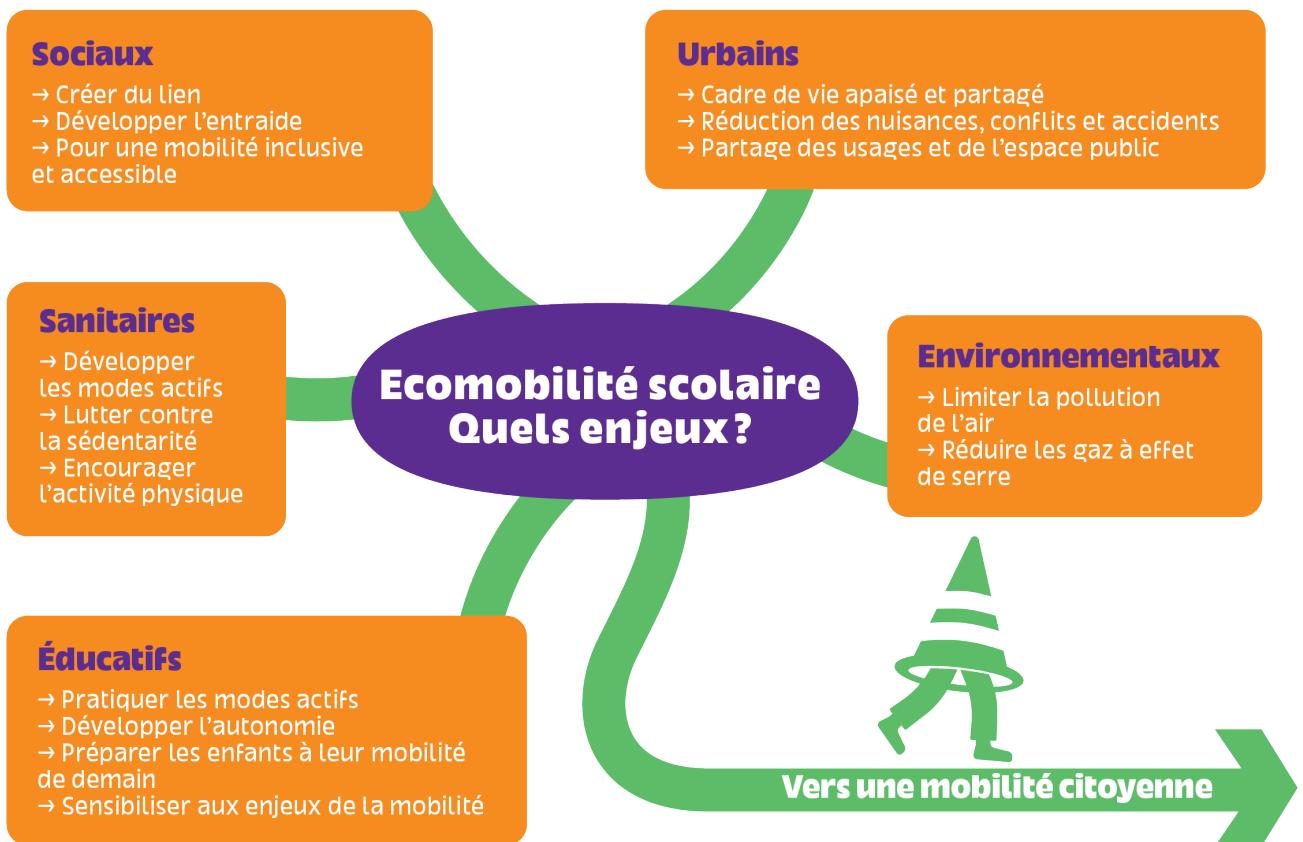
Nous remercions également l'Ademe pour son soutien à Mobiscol et son aide à la réalisation de ce document.

1

Présentation de la démarche et des enjeux



Présentation de la démarche et des enjeux



Enjeux de l'écomobilité scolaire, crédit : Mobiscol

Les enjeux de l'écomobilité scolaire

Qu'est-ce que l'écomobilité scolaire ?

L'écomobilité scolaire est une démarche globale qui vise à repenser et faire évoluer les habitudes de déplacements des jeunes et des élèves, dans le but d'éviter l'autosolisme en particulier lors du trajet domicile-établissement scolaire. Par extension, cette démarche s'applique également à l'ensemble du personnel de l'établissement (professeurs, techniciens, etc.).

L'autosolisme (ou l'usage de la voiture individuelle) se définit comme étant le fait de réaliser des trajets seul en voiture. Dans le cadre scolaire, l'autosolisme est plutôt définie comme l'utilisation de la voiture pour une seule famille. Le parent devient alors un "taxi" qui réalise un trajet pour déposer ses enfants devant l'école avant de se rendre à son travail, tandis que l'enfant reste passif, on parle de la génération "back-seat" ou "d'enfant kangourou"¹.

La dépendance à la voiture pour les enfants est particulièrement néfaste pour leur santé, leur autonomie, leur socialisation, leur sécurité, et plus globalement pour l'environnement et le cadre de vie. D'une part, cela favorise la sédentarité et donc des problèmes de santé, de l'autre le développement de leur autonomie est freiné, empêchant l'acquisition de règles de sécurité essentielles de circulation dans l'espace public. Enfin, la présence de nombreux véhicules motorisés près des établissements scolaires crée de la congestion, un risque d'accident accru et l'émission de pollution sonore et atmosphérique dont des particules fines et de dioxyde de carbone.

Part modale des déplacements domicile - école

26 millions de trajets domicile-établissement scolaire sont réalisés par les élèves, enseignants et personnel chaque jour (baromètre Ipsos 2021)². Environ 12 millions d'élèves effectuent des trajets domicile-établissement scolaire dont 31% sont effectués en voiture, 34% en mode actif. Or deux tiers des parents d'élèves déclarent que leur enfant met moins de 15 minutes pour ce trajet, tous modes de transports confondus et 60% des élèves vivent à moins de 5 km de leur établissement scolaire dont 45% à moins de 2 km³.

Ainsi dans la plupart des cas, la voiture n'est pas nécessaire et n'est d'ailleurs pas la solution la plus efficace en termes de temps, si l'enfant est autonome pour ses trajets.

Les Plans de Déplacements d'Établissements Scolaires (PDES) constituent un levier stratégique et opérationnel d'amélioration de la santé, l'autonomie, la sécurité, pour les enfants et adolescents et plus généralement pour une politique globale de mobilité.

1. Programme de recherche Mobi'kids : <https://anr.fr/Projet-ANR-16-CE22-0009>
2. <https://www.ecoco2.com/blog/trajets-domicile-établissement-scolaire-le-baromètre-2021-de-co2/>
3. Sondage IFOP - Eco CO2 septembre 2023

Lutter contre la sédentarité

Les mobilités actives permettent d'intégrer une activité physique régulière dans les routines quotidiennes. Or, en France, près des trois quarts des enfants et adolescents n'atteignent pas les recommandations de l'Organisation Mondiale de la Santé (OMS) en matière d'activité physique (Santé Publique France)⁴. Ce déficit contribue à l'augmentation de la sédentarité, facteur de risque majeur pour de nombreuses pathologies chroniques. D'autant plus que ces habitudes prises pendant l'enfance ont tendance à perdurer à l'âge adulte.

Promouvoir les mobilités actives, c'est donc agir concrètement contre l'inactivité physique, mais aussi contre le surpoids, l'anxiété ou les troubles de la concentration. Plusieurs études scientifiques (notamment synthétisées dans le bulletin *Debout l'Info* n°12 de l'ONAPS d'avril 2025⁵) ont démontré que les enfants se rendant à l'école activement présentent un niveau d'activité physique supérieur, une meilleure santé mentale, une plus grande autonomie spatiale, y compris pour les déplacements extrascolaires et de loisirs, et de meilleures capacités cardio-respiratoires. L'étude de l'équipe Mobi'kids sur le sujet démontre que les enfants développent des compétences psycho-sociales accrues⁶. Par ailleurs, les modes actifs contribuent à apaiser les abords des établissements, réduisant les pollutions atmosphérique et sonore.

L'intégration de ces enjeux de santé dans un PDES permet de mobiliser de nouveaux partenaires (associations sport-santé, Agence régionale de santé, établissements de santé), de renforcer l'adhésion des familles et d'inscrire l'écomobilité scolaire dans une logique de prévention globale, dès le plus jeune âge.

Favoriser l'autonomie des enfants

En France, une enquête du Forum Vies Mobiles (2025) montre que seuls 24 % des enfants de 8 à 11 ans se déplacent seuls pour aller à l'école, contre 86 % dans les années 1970⁷. Cela témoigne d'un recul de l'autonomie infantile, souvent lié à la domination de la voiture dans l'espace urbain. Les enfants deviennent passifs dans leur déplacement.

De plus, les déplacements se font avec leurs parents, ce qui n'amène pas un processus de socialisation. Or, comme les temps de récréation, les déplacements domicile-école peuvent être un espace d'échange privilégié entre élèves sans la présence immédiate d'adulte.

Au-delà de l'indépendance vis-à-vis des parents pour réaliser les trajets, l'autonomie complète suppose également d'apprendre à faire face à l'inconnu et à réagir aux imprévus, ce qui se fait plus efficacement en groupe de "pairs", par observation du comportement des autres enfants.

4. <https://sante.gouv.fr/actualites/actualites-du-ministere/article/activite-physique-et-sportive-un-atout-sante-pour-les-jeunes>

5. <https://onaps.fr/wp-content/uploads/2025/04/Bulletin-Debout-lInfo-n%2012.pdf>

6. <https://hal-lara.archives-ouvertes.fr/IRISA-D7/hal-04284882v1>

7. <https://forumviesmobiles.org/recherches/16388/comment-se-concretise-la-mobilite-autonome-en-6e>

A l'instar du principe de "ville à hauteur d'enfant" qui entend repenser le territoire, les espaces public - comme les rues ou espaces de jeux - et leurs usages afin d'être plus agréables et accessibles aux enfants notamment pour les déplacements, le PDES permet de rendre les trajets domicile-établissement scolaire plus conviviaux, plus sûres et favorisent l'entraide entre familles. La mise en place de lignes de pédibus et vélobus par exemple, permettent de créer des modes de transport collectifs fonctionnant grâce à la coopération.

Diminuer la pollution aux abords des écoles

En termes de pollution, les trajets domicile - établissement scolaire représentent une part non négligeable des émissions de gaz à effets de serre et de particules fines. Près de ½ des émissions de gaz à effet de serre de la France sont dus au secteur du transport (36% des émissions de CO2) d'après l'ADEME, les voitures particulières représentent 51% des émissions de GES du secteur du transport et 16% du total des émissions (en 2019). Les voitures individuelles sont responsables de 7% à 10% des émissions de particules polluantes.⁸

La pollution sonore est souvent oubliée ou sous-estimée : le bruit routier représente 54,8% des coûts liés au bruit et 45% des Français se disent exposés au bruit des transports à leur domicile ou sur leur lieu de travail.

Le coût de la voiture individuelle

De manière plus générale, les embouteillages représentent un coût de plusieurs milliards d'euros par an en France, si la consommation de carburant gaspillé, l'improductivité, les coûts supplémentaires sont comptabilisés. De plus, la voiture reste le mode de déplacement le plus coûteux avec en moyenne un budget de 5000 € par an pour une immobilité 95% du temps⁹.

Le PDES, une réponse à des enjeux multiples

Le PDES en plus de répondre à des enjeux impliquant directement les élèves et la communauté éducative, répond également à des enjeux plus globaux qui concernent l'ensemble des citoyens. En effet, la relative faible autonomie des enfants affecte très fortement la mobilité des femmes, car se sont souvent elles qui ont à charge l'éducation des enfants et de fait, ont en charge le transport des enfants jusqu'à l'école. Cette situation complexifie la conciliation entre vie professionnelle et vie familiale.

L'avenir professionnel des élèves dépend également de cette compétence mobilité, notamment savoir utiliser les transports en commun ou savoir faire du vélo. Artois mobilité (Autorité Organisatrice de Mobilité de la région de Lens) a travaillé sur ce sujet, en développant un outil de sensibilisation et d'apprentissage sur l'usage des transports en commun, à destination des collégiens.¹⁰

8. <https://www.notre-environnement.gouv.fr/themes/societe/le-mode-de-vie-des-menages-ressources/article/impacts-de-la-circulation-des-vehicules-particuliers>

9. <https://archives.qqf.fr/infographie/60/la-mobilité-de-demain>

10. <https://www.alezzi.fr/innover-dans-le-education/>

Présentation et enjeux du PDES

Depuis le début des années 2000, des initiatives sont portées par des collectivités à l'image de l'opération "Marchons vers l'école" en 2002 qui a été initiée par l'ADEME et qui constitue les prémisses de l'ecomobilité scolaire. Le Plan de déplacements établissement scolaire est un outil qui a émergé dès le début des années 2000, plusieurs collectivités se sont lancées dans cette démarche à l'image de Rouen qui, en 2005 lance son premier dispositif PDES dans deux groupes scolaires. L'ADEME publie en 2009 un premier guide expliquant comment lancer un PDES¹¹. Ce plan s'appuie sur le modèle des Plans de Déplacement Employeur (PDE) créé en 1996 avec la loi Laure (devenu depuis le Plan de mobilité employeur - PME) adapté au contexte des établissements scolaires¹².

Ce dispositif aborde la mobilité de manière systémique en prenant en compte l'ensemble de la problématique ; il peut être mis en place dans tout type d'établissement privé ou public, de la maternelle jusqu'au lycée, voire même jusqu'aux établissements post-baccaulairéat¹³. C'est aussi un excellent vecteur pour transmettre des connaissances transversales sur des sujets essentiels, en lien avec le programme de l'éducation nationale.

Le Plan de Déplacements Établissement Scolaire est un programme permettant la mise en œuvre de mesures dans le but de répondre à la nécessité de réduire l'usage de la voiture individuelle pour les trajets domicile-établissement scolaire. Le PDES ne se concentre pas seulement sur les déplacements des élèves pour le trajet domicile-établissement scolaire, mais doit aussi intégrer les enseignants, le personnel, les structures périscolaires, les livreurs, et les voyages scolaires. Il est possible de s'intéresser également aux trajets occasionnels dans le cadre de la scolarité, vers un gymnase ou la piscine par exemple.

Le programme Moby

Le programme Moby, développé grâce au certificat d'économies d'énergie (CEE), a été la référence entre 2019 et 2024, pour accompagner les établissements scolaires et les collectivités dans leurs démarches d'ecomobilité scolaire et massifier le dispositif. Quelque 350 établissements scolaires, allant de l'école primaire jusqu'au lycée, en France hexagonale et en outre-mer, ont participé à ce dispositif. De nombreux acteurs ont pu être formés et ainsi bénéficier de diagnostics de mobilité, d'outils pédagogiques et d'accompagnement sur leur territoire pour réaliser leur PDES.

La mise en œuvre d'un PDES demande un certain nombre de connaissances, que ce soit au niveau des enjeux de l'ecomobilité scolaire, des différents acteurs et également des compétences méthodologiques de gestion de projet, d'animation d'un groupe de travail, techniques d'enquête, de communication et de concertation. Ce document permettra d'aborder les points clés de réussite du PDES.

11. <https://librairie.ademe.fr/mobilite-et-transports/5400-realiser-un-plan-de-deplacements-établissements-scolaires.html>

12. <https://entreprendre.service-public.fr/vosdroits/F38002>

13. <https://www.mon trajet vert.fr>



Crédit : Sarah Guillet, Métropole de Nantes

Les intérêts et rôle pour les différents acteurs

Le Plan de Déplacements Établissement Scolaire apporte de nombreux bénéfices aux différents acteurs, mais il demande également un engagement fort, sur du long terme et de tenir un rôle essentiel peu importe l'acteur, dans son déploiement.

Le tableau ci-dessous a été réalisé lors d'un temps de travail à partir des réponses recueillies à la question : "Quel est l'intérêt de lancer un PDES pour ces différents acteurs ?". Les enjeux et attentes sont traités pour chacun des principaux acteurs du PDES.

Enjeux et acteurs du PDES

Acteurs	Enjeux principaux
Elèves	<ul style="list-style-type: none">- Gagner en autonomie et sentiment de sécurité en se rendant à l'école- Avoir une meilleure santé et améliorer sa concentration en classeS'instruire et s'acculturer aux sujets complexes et actuels liés au développement durable- Devenir un acteur du changement nécessaire à notre mode de vie actuel- Être force de proposition et prendre confiance en soi- Ne pas être freiné dans ses choix d'orientation en raison de difficultés de mobilité
Parents d'élèves	<ul style="list-style-type: none">- Rendre autonome leurs enfants dans leurs déplacements et les préparer à se déplacer seul et en sécurité- Améliorer la santé des enfants et augmenter les chances de réussite scolaire par un apaisement du climat scolaire- Limiter les risques d'accident en réduisant le nombre de voiture aux abords de l'établissement et en apaisant les vitesses- Favoriser les liens et l'entraide entre familles grâce aux actions de partage des trajets- Améliorer leur quotidien en modifiant les boucles de déplacement nécessaires sur la journée, en allégeant l'organisation de "navette domicile-établissement scolaire"- Réduire leurs coûts de transport- Prendre conscience de la problématique de l'écomobilité- Faire émerger une réflexion sur la parentalité et créer une meilleure conciliation personnelle/familiale
Enseignants et personnels de l'établissement	<ul style="list-style-type: none">- Développer des projets en cohérence et transdisciplinaire avec les programmes de l'éducation nationale dans le but de favoriser la réflexion et le changement de pratique des élèves- Eduquer les élèves aux enjeux du développement durable et de l'écomobilité (santé, social, autonomie, écologie...)- S'engager dans une démarche de transition écologique à travers un projet d'établissement scolaire (notamment les Établissements en démarche de développement durable, les E3D¹⁴)- Faire contribuer les élèves à un projet écologique- Créer du lien et de la cohésion entre les différents acteurs de la communauté éducative

14. Labellisation E3D : <https://eduscol.education.fr/1118/la-labellisation-e3d>

Enjeux et acteurs du PDES (suite)

Acteurs	Enjeux principaux
Collectivités territoriales	<ul style="list-style-type: none"> - Réduire la pollution, les nuisances sonores et la congestion autour des écoles - Améliorer la qualité de vie, la sécurité et la santé publique - Développer les objectifs de plans stratégiques territoriaux (PCAET¹⁵, PDU, Plan Vélo, SRAV, etc.) - Sensibiliser, mobiliser et fédérer les acteurs locaux (écoles, parents, services, associations...) - Aménager et optimiser l'espace public (stationnement, flux, aménagements...) - Initier une dynamique durable à l'échelle du territoire sur l'écomobilité
Agents de collectivité	<ul style="list-style-type: none"> - Travailler en transversalité entre services (mobilité, voirie, éducation, urbanisme...) - S'appuyer sur des diagnostics concrets pour prioriser les actions - Mettre en œuvre un projet structuré, participatif et valorisant - Accéder à des financements ciblés (CEE, DSIL¹⁶, ADEME, etc.) - Développer des compétences en concertation, pilotage et évaluation - Réduire les coûts liés à l'autosolisme (stationnement, transports scolaires, etc.)
Elus	<ul style="list-style-type: none"> - Porter un projet visible, positif et intergénérationnel - Concrétiser les engagements de mandat sur l'écologie, la jeunesse et la santé - Renforcer le lien avec les familles, les écoles, les associations - Créer du consensus local sur un sujet fédérateur - Répondre aux attentes citoyennes (sécurité, pouvoir d'achat, bien-être) - Légitimer les investissements via un diagnostic partagé et une gouvernance locale - Faire de sa collectivité un cas exemplaire et moteur de la transition écologique, et ainsi inspirer les autres à faire de même
Associations	<ul style="list-style-type: none"> - Développer une culture de l'écomobilité et promouvoir les modes alternatifs à l'autosolisme - Mettre à disposition leurs compétences et outils pour les différentes parties prenantes du projet - Faire tester de nouveaux modes de déplacements parfois innovants selon les territoires - Faire évoluer les changements de pratiques de mobilité de la communauté éducative et proposer des leviers d'actions pour favoriser les modes actifs - Former des futurs citoyens à l'usage de modes de déplacement plus durables et actifs - Développer le sport-santé - Soutenir la parentalité et améliorer l'équilibre entre la vie personnel et professionnel en rendant plus autonome les enfants

15. PCAET : plan climat-air-énergie territorial ; PDU : Plan de Déplacements Urbains ; SRAV : Savoir Rouler à Vélo
 16. DSIL : dotation de soutien à l'investissement local

Les leviers de financement mobili-sables pour les PDES

La mise en œuvre d'un PDES peut mobiliser une diversité de financements, publics et privés, à condition de la structurer dans un plan global avec une feuille de route stratégique dans laquelle s'inscrit le PDES. Les collectivités territoriales (communes, EPCI, départements, régions) peuvent activer leurs budgets propres, mais également s'appuyer sur des appels à projets ou des dispositifs de droit commun :

→ État et agences nationales : les Certificats d'Économies d'Énergie (CEE) qui ont permis de financer le programme Moby, les financements de l'ADEME (programmes AVELO, etc.), le soutien de l'ANCT ou de l'ANRU dans les quartiers prioritaires de la ville (QPV). Il est possible de consulter les programmes CEE sur le site du ministère.

→ Régions et Départements : subventions pour les projets éducatifs ou environnementaux, plans vélo ou mobilités actives.

→ Programmes européens : les Fonds FEDER pour le développement régional et interreg 2021–2027

→ Partenaires privés ou fondations : certaines entreprises ou fondations d'entreprise soutiennent des initiatives locales autour de l'éducation ou de la transition écologique.

Il est important d'intégrer la "fiche-projet" du PDES dans les documents stratégiques de la collectivité (PCAET, plan vélo, PPI, etc.) dès la programmation afin d'optimiser les chances de financement.

Retour d'expérience Agence Ecomobilité Savoie-Mont Blanc

Dans ses démarches, l'agence conduit des PDES dans les communautés d'agglomération de Grand Lac et du Grand Chambéry (Mobil'project) qui ont été financés par un fonds européen de développement régional (FEDER). Un PDES est conduit chaque année dans la communauté d'agglomération de Grand Lac.

Le projet Alcotra-AMICI est un projet de coopération frontalière France-Italie entre la ville métropolitaine de Turin, l'union du Val de Suse et l'agglomération d'Arlysère (Albertville) et avec le soutien de l'Union européenne. Il vise à promouvoir des politiques en faveur de la mobilité durable pour les personnes et les marchandises. L'agence y intervient pour proposer des actions d'écomobilité scolaire dans l'agglomération d'Arlysère et de l'avant pays savoyard notamment des PDES pour les écoles.

Les différentes étapes d'un PDES

Pour déployer un PDES, le processus est composé de 5 grandes étapes :

- le lancement,
- le diagnostic,
- la définition, la co-construction du plan d'action,
- la mise en place des actions,
- l'évaluation et la pérennisation.

La durée minimale d'un PDES de la phase de réflexion du projet à l'évaluation des actions mises en place, est de 2 ans minimum, c'est un processus long et engageant. Les actions impulsées dans le cadre du PDES ont pour objectifs de perdurer dans le temps, après la fin du programme.

Au lancement de la démarche, il est nécessaire de **cadrer le projet** et de constituer le comité de pilotage qui rassemble les principaux acteurs. Un projet bien défini facilite sa mise en place et favorise sa réussite.

Le **diagnostic** permet de connaître le contexte local en matière d'habitudes de déplacement et d'accessibilité. Il est généralement constitué d'un questionnaire sur les pratiques de déplacements de l'ensemble de la communauté de l'établissement scolaire et d'une enquête accessibilité afin d'étudier les modes de déplacements accessibles à proximité de l'établissement scolaire et des problématiques.

Par la suite, un **plan d'actions** est élaboré, qui sera examiné politiquement et techniquement, puis les actions choisies seront mises en œuvre. Tout au long de la réalisation des actions, un travail de suivi doit être réalisé dans le but d'évaluer et d'améliorer le dispositif, et de vérifier son efficacité sur les pratiques.

Arrive enfin l'**évaluation** du dispositif et sa pérennisation, à la fin du processus de PDES, une réunion de bilan permet de mesurer l'évolution des parts modales et l'impact des actions. Enfin, le groupe de pilotage peut poursuivre sa mission de manière plus souple, avec moins de suivi et d'acteurs, afin de garantir la continuité des actions mises en place et de les faire évoluer au besoin.



Les étapes du PDES, crédit : Mobiscol

2

La sélection des établissements scolaires et le cadrage



La sélection des établissements scolaires et le cadrage

Qui peut initier et impulser un PDES ?

Le Plan de Déplacement Établissement Scolaire doit être intégré de manière globale dans une stratégie plus large et sur le long terme par la collectivité, à l'instar d'un plan de mobilité ou un plan vélo. L'objectif est d'avoir une cohérence avec les politiques de la collectivité et une source de financement fléchée sur l'écomobilité scolaire.

Généralement, c'est la collectivité qui impulse le PDES pour les établissements scolaires dont elle a la compétence (par exemple les départements vont les initier au sein des collèges). Parfois, ce sont les établissements scolaires qui lancent la démarche du PDES, comme les établissements privés qui ne disposent pas de carte scolaire¹ et de fait, sont confrontés à des problématiques importantes de "dépose-minute". Dans des cas plus isolés, ce sont les parents d'élèves qui ont initié la démarche, notamment liée à des problèmes d'accidentologie ou de pollution de l'air trop importante aux abords des écoles. Seulement 2 établissements scolaires (sur 250) ont entamé eux-mêmes la démarche du programme Moby.

Dans tous les cas, il est primordial d'avoir l'aval de l'établissement et de la collectivité pour que le projet aboutisse à un résultat concluant et concerté. Il doit pouvoir s'inscrire dans la durée sans reposer exclusivement sur la motivation et le dynamisme bénévole d'une association ou d'un collectif de parents. Pour la grande partie des actions, la participation de la collectivité est nécessaire car c'est elle qui peut financer les actions et qui a les compétences techniques.

Retour d'expérience de la Communauté de communes d'Erdre et Gesvres

La Communauté de communes composée de 12 communes, située dans le département de Loire-Atlantique, a développé en 2017 une stratégie mobilité à travers son Plan Global Déplacement qui était composée de 15 actions dont une dédiée au public scolaire. En 2019, le plan vélo a été adapté avec l'intégration d'une partie pour le public scolaire.

Dans un premier temps, 4 PDES ont été lancés en 2021, sur 2 communes, avec le programme Moby, la participation de l'association Alisée pour la réalisation de l'enquête et l'animation des contenus pédagogiques. A l'issue du programme Moby et la présentation des programmes d'actions au conseil municipal respectif des deux communes, une réflexion a été engagée pour mettre en œuvre des actions d'aménagement concrètes. La commune de Grandchamp des Fontaines a été lauréate du programme Avelo3 pour proposer un nouveau plan de circulation autour de ses 3 écoles avec la réalisation d'une étude de faisabilité du plan de circulation. Elle s'est engagée sur 5 ans à travers un plan pluriannuel d'investissement et un plan d'aménagement pour réaliser les travaux nécessaires : organisation et rationalisation du stationnement, du développement des voies de mobilités douces, de la sécurisation des cheminements vélos et piétons, de la signalétique, d'installation d'abris vélo, etc.

Depuis, deux autres communes ont inscrit 2 de leurs établissements au programme Moby, et ont participé à la nouvelle version sur un an du programme (sans l'étape de la définition des fiches d'actions), puis à contractualiser sur 18 mois avec l'association Alisée pour la mise en place des actions.

1. <https://www.education.gouv.fr/le-fonctionnement-de-la-carte-scolaire-dans-le-second-degre-11555>

Retour d'expérience de l'association Crem-Adav (Région Hauts de France)

Dans les départements du Nord et du Pas de Calais, la mise en place des PDES est obligatoire depuis 2014, inscrits dans le Plan de protection de l'atmosphère (PPA) pour les établissements scolaires de plus de 250 personnes (de la primaire au lycée). L'académie de Lille envoie des convocations au responsable de chaque collège et lycée pour suivre une formation dispensée par le Crem².

Quels établissements scolaires choisir pour lancer un PDES ?

Comme indiqué précédemment, dans la grande majorité des cas, l'impulsion d'un programme PDES émane de la collectivité. En fonction de l'échelle de collectivité initiatrice, les établissements ciblés ne sont pas les mêmes, ainsi une commune ou un EPCI travaillera avec les écoles primaires de son périmètre alors qu'un département s'occupera des collèges. La collectivité peut choisir d'imposer le PDES à tous les établissements scolaires de son périmètre, cependant cette situation paraît peu probable car d'une part, cela demanderait un travail et un investissement trop important, d'autant plus que tous les établissements n'ont pas forcément besoin d'un PDES ou ne souhaitent pas ou ne peuvent pas s'engager dans ce processus. D'autre part, cette situation risque d'aboutir à un projet non validé par l'établissement pour un rendu contre-productif voire conflictuel.

Identification des établissements

Il y a deux stratégies possibles pour la collectivité, d'identification les établissements scolaires bénéficiant du programme :

- Tous les établissements scolaires sont visés par la démarche et la collectivité envoie un appel à candidature qui présente la démarche aux établissements;
- Une présélection est réalisée selon différents critères, pour cibler certains établissements spécifiquement par la proposition du PDES.

Le premier cas de figure permet d'offrir à tous les établissements de lancer une démarche, le processus de candidature peut démontrer une certaine motivation. La collectivité réalise une communication présentant la démarche. Si la démarche provient d'un EPCI, alors celui-ci l'envoie également à la commune de l'établissement scolaire. Une réunion publique d'information peut être organisée pour présenter le dispositif et répondre aux interrogations.

Dans ce deuxième cas, les critères d'identification pourront être par exemple :

→ la présence de démarches sur l'éducation au développement durable porté par l'établissement scolaire (labellisation E3D, projets d'établissement sur le développement durable, éco-délégués actifs, etc.) qui démontre que l'équipe éducative est déjà investie dans des initiatives collectives en démarche de projet. La labellisation E3D (écoles et établissements en démarche développement durable) permet de reconnaître et d'encourager l'engagement des établissements scolaires dans une démarche de développement durable en prenant en compte l'ensemble de la problématique (éducation, alimentation, déchets, transports...).

→ prioriser les établissements scolaires en quartier prioritaire de la ville, souvent enclavés ou disposant de moins d'infrastructures pour les mobilités actives.

→ des établissements dont des manquements en termes de sécurité, accidentologie et d'aménagement, des forts niveaux de pollution ont déjà été identifiés par des acteurs éducatifs, associations locales, riverains, parents d'élèves

→ l'étalement de la carte scolaire générant des distances domicile-école importantes

Pour récolter l'ensemble de ces caractéristiques, un travail de pré-diagnostic préalable du territoire au PDES est nécessaire.

Retour d'expérience de l'Eurométropole de Strasbourg

L'Eurométropole de Strasbourg a réalisé une présélection des établissements scolaires afin de déterminer ceux où le PDES serait le plus pertinent. Pour cela, ils ont mobilisé toutes les forces vives du territoire (associations, élus...) au sein d'un comité de pilotage. À l'issue de ce travail, 4 écoles ont été choisies, dont 3 en Quartier Prioritaire de la Ville, un des critères de sélection était de favoriser les QPV, car ce sont souvent les établissements où les mobilités actives sont moins développées.

2. https://www.hauts-de-france.developpement-durable.gouv.fr/IMG/pdf/ppa-dreal_14_avril_2014.pdf

Les clés de réussites pour susciter l'engagement de l'établissement scolaire

Les principales clés de réussite identifiées sont le volontariat et la motivation des établissements scolaires et des principaux acteurs, la présence des parties prenantes locales, et la co-construction entre les écoles, communes, parents et élèves.

L'implication des acteurs de l'Education nationale dès l'émergence du programme est un levier indispensable, vecteur de transmission de l'information et de soutien. Le dispositif ne doit pas être rigide, la méthodologie est importante mais elle peut être adaptée à chaque cas et allégée si nécessaire.

Enfin, la désignation d'un coordinateur externe peut être un plus, il peut être issu d'une association qui coordonne le projet ou d'un agent de la collectivité. La présence d'un acteur neutre peut faciliter le dialogue entre les parties prenantes et ce dernier peut plus facilement prendre du recul sur la situation afin de prendre les meilleures décisions.

La communication en interne et en externe est un autre levier pour mobiliser, garder la dynamique et générer de l'acceptabilité par la transparence qui en résulte.

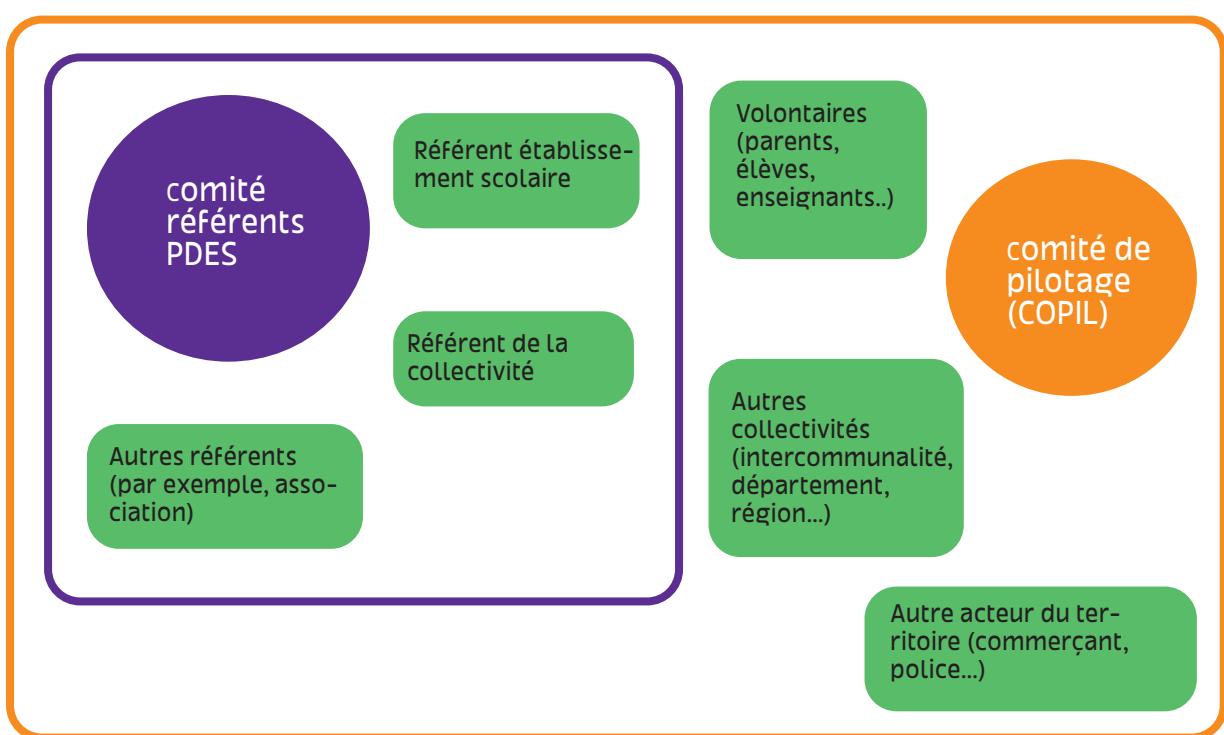
La cohérence entre le PDES et la stratégie globale de la collectivité (PCAET, Plan mobilité, etc.) permet plus facilement de financer les actions et rationaliser les actions.

La constitution des instances de pilotage et de gouvernance : une étape primordiale

Il existe deux niveaux de comité de pilotage (COPIL) ; il y a tout d'abord un copil restreint qui se réunit assez souvent, en moyenne une fois tous les 2 à 3 mois. Ce dernier est constitué du référent PDES de l'école, du référent de la collectivité et/ou d'un autre référent qui peut être lié à une association ou les parents d'élèves représentants. Ce dernier référent à un regard extérieur neutre qui fait l'intermédiaire entre l'établissement scolaire et la collectivité. C'est ce comité référent PDES qui coordonne et planifie l'ensemble de la démarche.

Les membres du COPIL sont en général :

- le chargé de mission de la collectivité, un membre de la direction de l'établissement,
- un acteur de l'éducation nationale (inspecteur, conseiller pédagogique),
- les parents d'élèves,
- les élèves ou éco-délégués,
- et les enseignants référents.



Deux niveaux de comité de pilotage, crédit : Mobiscol

La constitution du COPIL est une étape essentielle pour bien lancer la dynamique, proposer une réunion ou un événement de lancement ouvert au public permet d'impulser la dynamique au plus grand nombre et de rendre plus transparent le programme. Le COPIL a pour rôle de coordonner les différentes étapes du PDES, et d'apporter une avis et une aide d'un point de vue logistique, technique, opérationnel et de communiquer sur ses actions.

La diffusion des informations en interne (COPIL) et en externe (tout public) doit se faire avec le maximum de relais possible et de manière régulière afin de maintenir la dynamique et de partager les informations.

Il est important de bien anticiper les différentes échéances et de prendre en compte les différences de calendrier entre le milieu scolaire et celui des collectivités. La collectivité doit s'adapter au rythme d'une année scolaire, de septembre à juin, avec des interruptions par le calendrier des vacances. Il est essentiel de bien comprendre le fonctionnement de l'éducation nationale.

Qui sont les acteurs du PDES et comment les mobiliser ?

Ce tableau répertorie les acteurs mobilisables dans le cadre d'un PDES (liste non exhaustive). Pour chacun des acteurs, les leviers de mobilisation sont listés, la manière de les mobiliser et à quel moment.

de calendrier entre le milieu scolaire et celui des collectivités. La collectivité doit s'adapter au rythme d'une année scolaire, de septembre à juin, avec des interruptions par le calendrier des vacances. Il est essentiel de bien comprendre le fonctionnement de l'éducation nationale.

Retour d'expérience de la Métropole de Nantes

La métropole de Nantes a initié des PDES au sein des écoles primaires depuis 2016, s'inscrivant dans le Plan vélo de 2015. L'objectif était de déployer 10 PDES par an jusqu'en 2022. Depuis 2023, un réseau d'écomobilité scolaire a été créé, rassemblant deux fois par an les acteurs (communes, écoles, services techniques) pour échanger et mutualiser les bonnes pratiques. La métropole propose également différentes formules de PDES qui s'adaptent aux besoins et moyens de chaque commune. Depuis, le nombre de PDES a augmenté avec une moyenne de 30 par an avec un budget constant, à noter que la plupart des PDES lancés sont plus légers et donc moins longs.

Retour d'expérience de l'association Crem-Adav

Le Centre de ressource en écomobilité est chargé de former et d'accompagner les établissements scolaires dans la région Hauts de France. Il participe à certains COPIL dans les collèges dont la composition est la suivante : des représentants de parents d'élèves, des éco-délégués, des référents PDES de l'établissement scolaire, le chef d'établissement scolaire, des professeurs intéressés par la démarche, la commune, parfois d'autres collectivités (département, région...). Ce COPIL se rassemble environ 3 à 4 fois par an.

La mobilisation des acteurs du PDES

Qui ?	Pourquoi ?	Comment et quand ?
Les enseignants	<p>Proposer des liens avec les programmes scolaires et des projets pédagogiques sur l'écomobilité avec les élèves et éco-délégués</p> <p>Communiquer, informer et mobiliser dans l'établissement et auprès des familles</p> <p>Participer aux temps forts (COPIL, enquête, marche exploratoire...)</p>	<p>Communiquer sur le PDES lors de la réunion de rentrée</p> <p>Devenir référent pour l'établissement du PDES</p>
La direction de l'établissement	<p>Inviter les membres du comité de pilotage</p> <p>Valider la mise en place du projet dans son établissement</p> <p>Désigner le ou la référente</p> <p>Suivre les différentes étapes du projet et relayer l'information auprès de ses équipes</p>	<p>Proposer le PDES par communication interne</p> <p>Dès le début de la démarche et à toutes les étapes</p>
Personnel de l'établissement	<p>Communiquer et aider à la mise en place d'actions auprès des autres agents</p> <p>Partager leurs problématiques et leurs besoins en fonction des métiers (agents, enseignants, assistants d'éducation)</p>	<p>Communiquer sur le PDES lors des réunions de rentrée</p> <p>Lors du diagnostic, du choix des actions et leur mise en place</p>
Rectorat	<p>Relayer le programme PDES à l'ensemble des établissements</p> <p>Valider les programmes pédagogiques</p> <p>Mobiliser les enseignants</p> <p>Soutenir le projet et la mise en place d'actions</p>	<p>Les informer de la démarche avant le début du PDES car ils sont un relai essentiel vers les établissements scolaires et de validation hiérarchique</p> <p>Identifier le conseiller pédagogique en EDD</p>
Les parents d'élèves et associations de parents d'élèves	<p>Faire remonter les difficultés du terrain</p> <p>Relayer les informations auprès des autres familles et répond à l'enquête sur les déplacements</p> <p>Participer aux orientations du PDES</p> <p>Contribuer à la mise en place des actions</p>	<p>Informier en réunion publique, des réunions parent-professeur, en conseil d'école pour les parents délégués</p> <p>Toutes les étapes du PDES</p> <p>Proposer d'intégrer le COPIL</p>

Qui ?	Pourquoi ?	Comment et quand ?
Les élèves et les écodélégués	<p>Participer à la démarche, répondre à leurs attentes</p> <p>Sensibiliser les autres élèves de l'établissement et leurs parents</p> <p>Etre acteur de leur choix de mode de déplacement et mettre en place certaines actions</p> <p>Contribuer au diagnostic</p> <p>Porter des actions</p>	<p>Informier de la démarche en classe, lors de temps informels dans l'établissement</p> <p>Toutes les étapes du PDES</p> <p>Proposer d'intégrer le COPIL</p>
Les élus	<p>Rendre légitime la démarche et la promouvoir</p> <p>Veiller à ce que les actions soient prises en compte dans les projets de la commune</p> <p>Permettre la mise en oeuvre d'aménagements ou la création d'infrastructure</p> <p>Valider les orientations, porter les actions, contribuer à leur financement</p>	<p>contacter les élus par courrier</p> <p>Proposer d'intégrer le COPIL</p>
La collectivité, l'EPCI	<p>Financer le PDES et appuyer la mise en oeuvre des actions qui la concerne en impliquant les services nécessaires</p> <p>Étudier les possibilités de subventions</p> <p>Agir sur ses compétences, informer sur les moyens et ses politiques en cours</p> <p>Fournir des données pour diagnostics, cartographiques, etc</p>	<p>Dès le début du PDES</p> <p>Si la collectivité n'est pas à l'origine du PDES alors l'établissement scolaire doit la contacter par courrier</p> <p>Toutes les étapes du PDES</p>
Rectorat	<p>Relayer le programme PDES à l'ensemble des établissements</p> <p>Valider les programmes pédagogiques</p> <p>Mobiliser les enseignants</p> <p>Soutenir le projet et la mise en place d'actions</p>	<p>Les informer de la démarche avant le début du PDES car ils sont un relai essentiel vers les établissements scolaires et de validation hiérarchique</p> <p>Identifier le conseiller pédagogique en EDD</p>

La mobilisation des acteurs du PDES (suite)

Qui ?	Pourquoi ?	Comment et quand ?
Association locale	<p>Coordonner et animer les temps de concertation (position neutre)</p> <p>Apporter des compétences sur un mode de déplacement en particulier (vélo, marche...)</p> <p>Mettre en place la sensibilisation dans les écoles</p> <p>Aider à la mise en place d'actions (SRAV, Pédibus, Vélobus...)</p>	<p>Peut être intégré au cours du PDES</p> <p>Rdv en amont pour identifier les compétences et partenariat</p>
Police, gendarmerie, direction départementale des territoires (sécurité routière)	<p>Sensibiliser à la sécurité routière</p> <p>Apporter des données sur l'accidentologie</p> <p>Apporter leurs soutiens lors de la mise en place d'action (exemple rue aux enfants, rue scolaire...)</p> <p>Être présent pour rappeler les règles (risque du stationnement sauvage et respect des limitations de vitesse)</p>	<p>Peut être intégré au cours du PDES</p> <p>contacter par l'intermédiaire de la préfecture ou de la collectivité</p>
Syndicat de transports	<p>Relayer les informations et communiquer sur ses offres</p> <p>Aider à la création de cartes de transports en commun (bus mobile...)</p> <p>Faire des adaptations sur son réseau</p>	<p>Lors du diagnostic a mise en place des actions</p>
Riverains et commerçants	<p>Les associer à la démarche, pour expression de leurs besoins pour éviter les conflits lors certaines actions (rues scolaires ou tout autre aménagement...)</p> <p>Commerçants peuvent être des lieux «refuges» identifiés par les enfants en cas de souci sur un trajet domicile-établissement scolaire</p>	<p>Contacter par courrier, démarchage ou affichage public</p> <p>pour la phase de diagnostic, du choix des actions et de leur mise en place</p>
Acteurs institutionnels (DRAJES, ARS, Ministère des Sports...)	<p>Acteurs ressources pour la mise en place de certaines actions, comme le Savoir Rouler à Vélo</p> <p>Financement d'actions de sensibilisation</p>	<p>Création de partenariat en vue de la mise en place d'actions (par exemple, Savoir Rouler à Vélo)</p>

Zoom sur la mobilisation des parents d'élèves

Faire participer les parents d'élèves est primordial à l'école primaire car ce sont eux qui vont répondre au questionnaire, participer au COPIL, participer à certaines actions comme les pédibus ou vélobus. Or, les mobiliser est complexe car ils manquent souvent de temps ou ne souhaitent pas s'impliquer dans une action qui ne va les concerter que le temps de scolarité de leur enfant dans l'établissement. D'autant plus que les actions peuvent mettre plusieurs mois ou années à voir le jour. Malgré ces difficultés, il est important de relancer la communication pour susciter la mobilisation, notamment lors des temps forts, le lancement d'actions... Le lancement d'une dynamique peut s'opérer par la mobilisation de quelques personnes au départ peut suffire ; de plus, rencontrer l'association de parents d'élèves en amont, est primordiale.

Retour d'expérience collectif de parents d'élèves à Orléans :

Au printemps 2021, un collectif de parents, "Parents Orléanais en faveur des rues scolaires apaisées" s'est mobilisé pour améliorer la sécurité autour des écoles via un groupe Facebook d'une centaine de membres. Après avoir analysé les abords des établissements, trois problèmes majeurs ont été identifiés : manque de trottoirs, stationnement anarchique et pollution aux abords des écoles.

Un dossier a été transmis à la mairie fin mai 2021, présentant le concept de rues scolaires, des propositions d'organisation et un plan d'action. Les écoles retenues par la collectivité pour l'expérimentation répondent à une configuration favorable (rue étroite, peu ou pas de transit, absence de ligne de bus) et à une forte mobilisation parentale.

Le collectif a ensuite pris en charge la logistique (barrières, signalisation, mobilisation de volontaires), l'information des familles et riverains, ainsi que l'évaluation de la mesure via des sondages avant/après.

[A voir ici](#)

Zoom sur la participation du personnel de l'établissement

Le personnel est un acteur central de l'établissement scolaire qui a un rôle à jouer et doit être impliqué dans la démarche. Le personnel de l'établissement regroupe le personnel de direction, les enseignants, les agents techniques, les assistants d'éducation, le personnel de cantine, etc.

Sensibiliser le personnel est essentiel pour permettre au PDES de toucher à l'ensemble de la communauté éducative et de ne pas faire reposer toutes actions sur les élèves ou les parents d'élèves.



La participation des élèves dans le PDES

La participation des élèves dans le programme du PDES est importante car cela les concerne directement, les actions vont les impacter. C'est aussi une opportunité de les impliquer dans un projet qui croise de nombreux enjeux transversaux au programme scolaire, qui leur permet d'acquérir de nombreuses connaissances. Le PDES offre un cadre pour être acteur, pour apprendre "autrement", tout en agissant. Ce tableau réalisé enrichi par le groupe de travail, présente pour chaque étape du PDES, l'objectif de mobilisation des élèves et les moyens pour les faire participer.

Le tableau de la page suivante présente les manières de mobiliser et faire participer les élèves aux différentes étapes dans le processus.

La participation des élèves dans le PDES

Lancement du COPIL	Diagnostic	Elaboration du plan d'actions	Mise en place des actions	Évaluation et pérennisation
Pourquoi ? Dans quel but ?				
<ul style="list-style-type: none"> ● Les faire adhérer au projet dès le lancement Leur permettre d'être acteurs ● Leur donner confiance sur le rôle à jouer pour le présent et dans l'avenir ● Formation des futurs citoyens ● Impliquer dès le plus jeune âge sur des sujets qui les concernent directement, "fabrique du citoyen" 	<ul style="list-style-type: none"> ● Expertise d'usage spécifique (ville à hauteur d'enfants) ● Importance de la socialisation dans l'acquisition de l'autonomie ● Les élèves connaissent mieux leur environnement ● Faire des propositions adaptées à leurs besoins 	<ul style="list-style-type: none"> ● Intégrer des propositions en lien avec leurs souhaits et leurs volontés ● Les idées «insouciantes» des élèves sont parfois les meilleures... ● Avoir des actions personnalisées, ciblées vers les jeunes ● Faire des propositions adaptées à leurs besoins 	<ul style="list-style-type: none"> ● Réalisation et diffusion d'une enquête entre pairs ● Pour devenir "ambassadeurs" auprès de leurs familles ● Rendre plus efficient la réalisation ● Développer le sentiment du «c'est moi qui l'ai fait» ● Rendre les élèves acteurs de leur lieu de vie dès le plus jeune âge ● Prise de conscience de son « pouvoir d'agir» 	<ul style="list-style-type: none"> ● Mesurer l'évolution dans leur déplacement depuis leur entrée au collège/lycée ● Mesurer leur évolution dans les pratiques ● Les impliquer dans une action sur le long terme

Lancement du CO-PIL	Diagnostic	Elaboration du plan d'actions	Mise en place des actions	Évaluation et pérennisation
Comment les faire participer ?				
<ul style="list-style-type: none"> ● Crédit d'un conseil de jeunes ● Mobiliser les éco-délégués : position d'intégration à l'ensemble de la démarche ● Evénement de lancement avec et pour les jeunes ● Présence dans le COPIL 	<ul style="list-style-type: none"> ● Participer au diagnostic en marchant (marche exploratoire) ● Création de l'enquête par et pour les jeunes ● Proposer aux élèves ou éco-délégués de diffuser l'enquête dans les classes ● Réaliser une <u>vidéo-cagette</u> ● Proposer des ateliers de réflexion en classe avec l'enseignant 	<ul style="list-style-type: none"> ● Organiser des ateliers participatifs avec des techniciens pour expliquer en quoi l'action est réalisable ou non ● Proposer une boîte à idées à l'entrée de l'école/collège ● Co-construire la liste des actions réalisables lors d'atelier de réflexion ou en classe avec l'enseignant ● Intégrer les conseils municipaux de jeunes ● Création d'une cartographie sensible avec les élèves pour restituer le diagnostic 	<ul style="list-style-type: none"> ● Des actions à leur portée où ils peuvent être vraiment acteurs (la sensibilisation, l'organisation d'événement...) ● Atelier créatif pour créer de la signalétique, des affiches, dessins, communication... ● Organisation par les élèves d'un défi des écoliers écomobilité, de challenges ludiques ● Etre acteur de la sensibilisation ● Co-vélo, co-piétonnage (déplacement en autonomie en groupe) 	<ul style="list-style-type: none"> ● Réalisation et diffusion d'une enquête par les éco-délégués auprès de leur camarade ● Réalisation d'une action visible et pérenne (ex : fresque écomobile devant l'établissement) ●nement annuel pour relancer les actions

Zoom “Boîte à outils sur la participation des jeunes pour les projets de mobilités actives”

Mobiscol a réalisé un guide pour expliquer l'intérêt et les différents niveaux d'implication des élèves dans les projets de mobilités actives. Le tableau ci-dessous décrit les différents niveaux d'implication en reprenant l'échelle de Robert Hart. Dans cette boîte à outils, plusieurs retours d'expérience ainsi que les outils de participation sont à retrouver.

[> Télécharger le guide](#)

Échelle de la participation de R. Hart appliquée aux projets de mobilités actives

Les jeunes identifient un manque de places dans un garage à vélo, portent le projet d'un agrandissement et convainquent les adultes de s'y associer

Projet initié par les jeunes, décisions prises avec les adultes

8

Les jeunes organisent leur propre challenge mobilité

Projet initié et dirigé par les jeunes

7

Les choix de design et de placement de jalonnements sont pris en co-décision avec les jeunes

Projet initié par les adultes, décisions prises en consultation avec les jeunes

6

Les jeunes sont invités à donner leur avis sur des choix d'aménagements sur le parvis de leur établissement scolaire

Jeunes consultés et informés

5

Un petit groupe de jeunes est choisi et impliqué dans un projet de rue scolaire

Enfants désignés et informés

4

Quelques jeunes s'exprimant bien sont choisis pour participer à une table ronde sur les modes de déplacement domicile - collège, sans y avoir été réellement préparés

Participation symbolique

3

Des jeunes sont présents à l'inauguration de pistes cyclables devant leur établissement sans avoir été précédemment impliqués dans le projet

Participation "décorative"

2

On demande à des jeunes de faire un discours préalablement écrit sur les mobilités actives

Manipulation

1

Retour d'expérience du collège Jean-Baptiste de la Quintinye à Noisy le Roi

Depuis 2023, une trentaine d'éco-délégués du collège, les 2 classes de développement durable et les 6 éco-profs mènent différentes actions pour favoriser l'écomobilité au collège. L'établissement est labellisé E3D de niveau 3 et a été récompensé par le prix académique national pour ses actions menées par ses éco-déléguées sur l'écomobilité en 2024.

Les projets portés sont de :

→ Sensibiliser grâce à des affiches et des slogans mobilisateurs créés par les élèves

→ Former les élèves à l'écomobilité à travers une journée vélo pour apprendre à réparer son vélo, connaître et utiliser les pistes cyclables, ou encore participer à une fresque de la mobilité.

→ L'inauguration d'un abri vélo pour le personnel et les professeurs en 2023 et le futur réaménagement du garage à vélo des élèves, grâce à un travail de plaidoyer réalisé par les élèves.

→ Agir et convaincre, en participant depuis 2023 au Défi Moov'IDF qui consiste à encourager les élèves, le personnel et les enseignants à venir autrement qu'en voiture individuelle pendant une semaine. À cette occasion, les élèves des écoles primaires (CM1 et CM2) du secteur sont invités à venir au collège et à participer à des jeux et activités sur l'écomobilité construits et animés par les éco-délégués.

[> En savoir plus](#)

Le lancement de la démarche : une impulsion importante dans le PDES

Une première réunion de lancement est organisée avec le COPIL dans le but de présenter les objectifs et les modalités de la démarche, et d'identifier tous les membres du comité de pilotage.

Un événement de lancement permet de faire connaître le programme à l'ensemble de la communauté éducative et peut permettre de recruter des personnes motivées. Il peut prendre différentes formes, comme des événements : stand mobilité à l'entrée de l'établissement, réunion publique ou lors d'un autre événement (fête de l'école, réunion de rentrée scolaire, etc.).

Retour d'expérience Région des Pays de la Loire

Pour la journée de lancement du PDES dans les lycées des Pays de la Loire, l'association Alisée organise une action dans le hall des lycées avec un stand dédié au dispositif. Les lycéens et le personnel peuvent ainsi prendre connaissance du programme, c'est l'occasion de recueillir les premières données sur les déplacements des élèves et déjà constater les points noirs de l'accessibilité. Des cartes sont disposées sur des tables pour permettre aux élèves de tracer leur parcours et de montrer les obstacles. Enfin les lycéens les plus motivés sont invités à participer au COPIL. Cette phase de présentation permet donc de réaliser un "pré diagnostic" centrant la recherche sur certaines problématiques. Il permet aux lycéens de trouver des solutions sur l'accessibilité par eux-mêmes.

> [En savoir plus, également ici](#)



Crédit : Vivacités IDF

3 L'étape du diagnostic



Le diagnostic

L'étape du diagnostic

Le diagnostic permet de comprendre et mesurer les habitudes de déplacements de la communauté éducative, mais aussi de faire une analyse des dessertes, d'identifier les manques en termes de modes de transport, les problématiques d'usages de l'espace public (points noirs) autour et vers l'établissement. Cette phase est fondamentale afin de bien identifier les problématiques spécifiques à l'établissement. Cette analyse permettra d'identifier et de sélectionner les solutions concrètes et adaptées à la situation locale de l'établissement scolaire.

Il est également pertinent de réaliser des entretiens avec les services techniques et d'autres acteurs, d'étudier le plan de circulation, le schéma cyclable, etc. Toutes ces démarches demandent beaucoup de temps et une connaissance technique poussée. Les deux étapes réellement essentielles au diagnostic sont l'enquête mobilité ainsi que le diagnostic accessibilité avec la réalisation d'une carte isochrone représentant les temps de trajets des élèves et la réalisation d'une marche exploratoire.

Dans un premier temps, un diagnostic plus synthétique permet d'éviter une charge de travail excessive pour un niveau de détail qui ne sera pas toujours indispensable. Par la suite, il est possible de réaliser un diagnostic plus poussé, pour évaluer la faisabilité de certains aménagements par exemple.

Le diagnostic accessibilité demande des connaissances plus techniques, qui devront nécessiter l'intervention d'agent de la voirie, d'un bureau d'étude ou d'une association. Le questionnaire mobilité a également des limites, de part la difficulté à récolter un nombre suffisant de réponses auprès des parents et des élèves, dans le but d'avoir une étude statistique fiable. Le traitement des données est un processus long et fastidieux.

L'enquête mobilité

L'enquête mobilité consiste à interroger les parents, les élèves et le personnel de l'établissement sur leurs modes de déplacement, leurs préférences, les équipements dont ils disposent, et les freins pour se rendre jusqu'à l'établissement par le biais d'un questionnaire.

Le choix des questions et la durée du questionnaire

Afin de rendre le questionnaire moins lourd, il y a un juste milieu entre récolter assez d'informations et avoir un questionnaire trop long. Le choix des questions est primordial pour ne pas décourager les répondants et alléger le traitement des données. Le

questionnaire doit aborder ces questions essentielles : distance domicile-école, temps de transport, mode utilisé, une ou deux résidences si les parents sont divorcés, préférences des élèves, etc. mais ne doit pas durer plus de 10 minutes. Il peut être créé par les élèves lors de séances dédiées en classe.

Modalités pour diffuser l'enquête

Pour cela, il est capital de multiplier les canaux, les événements ou temps pertinents pour diffuser le questionnaire. Il est possible tout d'abord de le diffuser en ligne sur la plateforme de l'ENT (pour les collèges et lycées) ou sur le site internet de l'établissement. Si l'école ne dispose pas de site internet, celui-ci peut être mis en ligne sur une page internet. Une autre alternative est de distribuer le questionnaire en format papier lors de temps ciblé : la rentrée scolaire, une réunion parents-profs, une fête d'école, etc. En moyenne, la durée nécessaire pour la campagne de diffusion est d'un à 2 mois avec des relances régulières.

Les cibles du questionnaire

Le questionnaire doit, de préférence, concerter l'ensemble de la communauté éducative, et pas seulement les élèves ou parents d'élèves. Cela permet d'avoir une vision globale des déplacements domicile-établissement scolaire, d'engager tout l'établissement dans la démarche. En effet, si l'étude des habitudes de mobilité ne se focalise que sur les élèves alors les actions ne porteront que sur eux, et une part non négligeable des déplacements vers l'école ne seront pas affectés.

Le questionnaire est en général à destination des parents quand le PDES se déroule en classe primaire (maternelle et élémentaire) et pour les élèves eux-mêmes au collège et au lycée. Il est cependant pertinent d'intégrer les élèves de primaire à l'enquête, en leur proposant des activités adaptées au cours des

heures de classe. Si le questionnaire est destiné aux élèves, le questionnaire peut être effectué lors d'un temps dédié en classe.

Réaliser une enquête qualitative

L'analyse quantitative peut être complétée d'une enquête qualitative avec des entretiens afin d'affiner l'analyse. Interroger directement les individus permet d'avoir un retour plus précis des attentes et des freins sur la mobilité entre leur domicile et l'établissement scolaire.

Retour d'expérience du département de la Gironde

Dans le cadre de son plan "collèges à vélo", le département de la Gironde a diffusé auprès d'une dizaine de collèges dans un premier temps puis à l'ensemble des collèges (113), un questionnaire avec 38 questions destinées aux collégiens eux-mêmes. Ce questionnaire a été réalisé en interne et a été diffusé en ligne. Un important travail de suivi et de relance auprès des principaux des collèges a été effectué afin de récolter un maximum de répondants. L'enquête mobilité a ainsi atteint 13 000 réponses au total, sachant qu'un taux de réponse de 12% ou 100 réponses minimum était attendu par collège pour que l'enquête soit validée.

Le plan vélo a pour finalité la réalisation d'infrastructures pour 800 000 €.

[> Plus d'info](#)

Le diagnostic accessibilité

Le diagnostic accessibilité permet de cartographier l'ensemble des solutions de transport présents pour se rendre jusqu'à l'établissement scolaire, et d'identifier les manques et les problématiques. Il nécessite d'étudier les lignes de transport en commun (lieu des arrêts, horaires, fréquence, fréquentation...), les pistes cyclables, les trottoirs, les conflits d'usage, les lieux des "dépose-minutes" en voiture, etc.

La carte scolaire

L'accès aux adresses des domiciles (même partiel) anonymisé des élèves doit être garanti pour permettre une étude du diagnostic complète et précise. En effet, il est primordial de pouvoir accéder à ces données pour pouvoir effectuer une analyse fine de l'accessibilité des élèves à l'établissement. Il est important d' informer les participants sur les conditions d'utilisation et de stockage des données récoltées. Il est envisageable de faire signer une convention de confidentialité dans laquelle, le référent s'engage à n'utiliser les données anonymisées que dans le cadre du PDES, et qu'elles ne seront pas conservées.

Démarche de la « marche exploratoire »

La marche exploratoire (diagnostic en marchant) est effectuée autour de l'établissement, avec le personnel de l'établissement, des techniciens de la voirie et des parents d'élèves si possible et peut également intégrer certains élèves. Lors de celle-ci, on relève les points noirs de l'accessibilité pour les différents modes de transport : trottoir trop étroit, manque de pistes cyclables, arrêt de bus mal positionné, etc.

Differentes approches du diagnostic accessibilité

Le diagnostic accessibilité se fait à la fois à l'aide de cartes, de comptage et d'une marche exploratoire. L'analyse avec la carte permet de visualiser les principaux lieux d'habitation et les modes de transport accessibles. Le comptage du nombre de voiture, vélo, piétons lors des entrées et des sorties de l'établissement permet de rendre compte d'un état des lieux avant la mise en place des actions.

Identifier les acteurs, les compétences et les financements disponibles

Identifier en amont, les acteurs et les financements mobilisables peut faire l'objet d'une veille et d'un pré diagnostic, afin d'orienter les actions vers celles étant les plus réalistes.

Les diagnostics complémentaires

L'ensemble des techniques de diagnostic identifiées précédemment permettent de d'appréhender le contexte de mobilité de l'établissement scolaire, en revanche, ces diagnostics sont insuffisants pour la réalisation de certaines actions majeures, notamment les aménagements. En effet, cette phase permet de choisir les actions les plus pertinentes

Retour d'expérience de BL évolution

BL évolution a réalisé des questionnaires assez courts pour les parents-d'élèves des écoles primaires du Parc national de la Chartreuse et pour les collégiens du collège Pierre Brossolette-Oullins de la métropole de Lyon. Les questions portaient sur le mode de transport utilisé, les facteurs qui influencent ce choix, les freins à la pratique de la marche et du vélo, la sécurité sur leur trajet, les pistes d'actions souhaitées, leur équipement (possession d'un vélo, abonnement transport...).

La durée pour répondre au questionnaire qui était à destination des collégiens et du personnel était d'environ de 3 à 5 minutes et se faisait en ligne. Pour les élèves du primaire, le questionnaire est adapté avec un travail en classe sur papier. Les élèves devaient répondre à des questions simples et réaliser des dessins du style : "Dessine-moi le chemin de tes rêves pour venir à l'école".

Il en est ressorti une aspiration claire des enfants à se déplacer à pied ou à vélo, accompagnés d'autres camarades.

4

Programme d'actions et sa mise en place



Programme d'actions

Et sa mise en place

Après l'étape du diagnostic, le moment arrive où le COPIL doit définir le programme d'actions et lancer des actions. Le choix des actions doit se faire avec l'ensemble des parties prenantes du COPIL au vu des résultats de la phase de diagnostic et des contraintes de faisabilité technique, organisationnelle et financière.

Le COPIL devra élaborer des axes de travail comme par exemple : comment lutter contre le dépôse minute aux abords de l'établissement ? Comment améliorer la desserte locale en transport en commun ?

Des actions prioritaires doivent donc être choisies au détriment d'actions non prioritaires, certains aménagements sont peut être urgents car ils répondent à un danger identifié.

Un équilibre entre des actions faciles et rapides à mettre en place avec des actions plus longues et lourdes financièrement et technique, doit être trouvé pour éviter les frustrations de la communauté éducative qui a participé au PDSE. En effet, si l'on décrète que des actions d'aménagement (réaménagement du parvis de l'école, itinéraire cyclable, etc.) qui mettront plusieurs mois ou années à voir le jour alors cela peut essouffler la dynamique. De plus, en termes d'efficacité, il est intéressant de prévoir des actions immédiatement réalisables comme des pédibus, challenge écomobilité ou réalisation d'une campagne de sensibilisation.

Une fois les axes de travail définis et les actions choisies, la collectivité devra arbitrer entre les actions d'aménagement qui nécessitent des investissements. Il est nécessaire de savoir que la collectivité devra trancher sur les choix d'investissement sur les aménagements.

Un travail sur la faisabilité des actions devra être fait et les acteurs concernés (exploitant des transports en commun ou du transport scolaire) seront consultés.

Pour que les actions les plus pertinentes soient sélectionnées et être transparentes, l'ensemble des acteurs doit être informé des contraintes financières, de faisabilité, de délai de mise en place.



Quelles actions peuvent être réalisées dans le cadre d'un PDES?

Une liste quasi-exhaustive des actions réalisables dans une démarche de PDES se compose de 3 catégories d'action :

- ↳ éducation, sensibilisation, communication
 - ↳ aménagements et infrastructures
 - ↳ déplacements alternatifs à la voiture individuelle
- Différents indicateurs permettent une meilleure appréhension pour chacune des actions.
- ↳ [Voir la grille d'analyse des actions - Annexe 1](#)

Enfin, Mobiscol a déjà réalisé un [catalogue des aménagements dans le cadre d'un Plan de déplacement établissement scolaire](#) qui expose de manière les modalités détaillées pour choisir et mettre en œuvre un aménagement.

Retour d'expérience de la Métropole du Grand Lyon

La métropole du Grand Lyon ont réalisé plusieurs rues scolaires ("Rues des enfants") depuis 2020. Ces aménagements ont permis aux enfants de se réapproprier la rue, d'améliorer la convivialité et de circuler sans danger aux abords des établissements. Les Rues des enfants sont co-construites avec les élèves, par la réalisation de maquettes mais également en créant des œuvres artistiques en collaboration avec des artistes.

> [En savoir plus](#)

Retour d'expérience du CREM

Le Crem-Adav organise chaque année depuis plus de 10 ans, le challenge écomobilité scolaire des Hauts de France à destination de tous les établissements scolaires de la maternelle au lycée. Il a pour but de promouvoir les mobilités durables et de sensibiliser les élèves aux enjeux de l'écomobilité. Pendant une semaine, les élèves sont invités à venir jusqu'à leur établissement autrement qu'en voiture individuelle. Des ateliers et des jeux sont proposés tout au long du challenge, aux élèves. Depuis sa création, 500 établissements soit 20 000 élèves ont participé au challenge, ce qui a permis d'éviter l'émission de 15 t/CO2 (chiffre depuis le challenge de 2024).

> [En savoir plus](#)

Retours d'expérience de la Métropole de Lille

La Métropole Européenne de Lille a réalisé une expérimentation avec la distribution de flyers avec le service de transports en commun (Ilévia) et Transitec pour chacun des collèges de sa métropole afin d'indiquer tous les transports en commun disponibles pour se rendre jusqu'à son collège. Sur ces flyers sont indiqués les arrêts proches du collège, le temps de transport, les horaires, les tarifs des abonnements, et un guide pour prendre son bus en toute sécurité. Une cartographie isochrone de l'accessibilité à pied a été réalisée pour chaque établissement, certains établissements l'ont rendu accessible sur leur site internet.

> [En savoir plus](#) (dans "accessibilité marche et transport en commun" Lycée Eiffel)

Zoom sur le Savoir Rouler à Vélo

Le Savoir Rouler à Vélo (SRAV) est un programme national d'apprentissage de la mobilité à vélo, lancé en 2019 par le ministère chargé des Sports, en lien avec le ministère de l'Éducation nationale. Il vise à former tous les enfants de 6 à 11 ans à une pratique autonome, sécurisée et citoyenne du vélo, avec pour objectif qu'ils soient capables de se déplacer seuls à vélo en milieu urbain à leur entrée au collège. Le programme se décline en 3 blocs de compétences : savoir pédaler (maîtrise du vélo), savoir circuler (connaître les règles de circulation) et savoir rouler en autonomie sur la voie publique.

Selon le bilan de 2024, 225 432 enfants ont été formés au SRAV, soit 65 % de la cible annuelle fixée à 350 000 enfants. Ce chiffre représente une hausse de 27 % par rapport à 2023. Ces résultats traduisent une dynamique positive, mais mettent aussi en évidence les marges de progression importantes, en particulier pour atteindre une généralisation effective du dispositif à l'échelle nationale.

Le PDES offre un cadre stratégique favorable pour intégrer et organiser des séances de SRAV dans les écoles primaires et collèges (du CM1 à la 6ème). Il permet de repérer les besoins de formation, de mutualiser les moyens (mobilisation d'un éducateur mobilité, achat de vélos, création d'un espace sécurisé...), et de donner une continuité entre apprentissage de la mobilité active et changements d'habitudes de déplacement. Inversement, le SRAV peut venir nourrir la dynamique du PDES en renforçant l'autonomie des élèves, en valorisant l'usage du vélo et en développant des projets pédagogiques autour de la mobilité durable.

Il est recommandé que les collectivités territoriales coordonnent les deux dispositifs, notamment en les inscrivant dans un plan d'action global (Plan vélo, PCAET, plan éducatif local...), en mobilisant les acteurs communs (Éducation nationale, associations, encadrants...) et en s'appuyant sur les COPIL du PDES pour intégrer le SRAV comme levier d'action opérationnel. Ce couplage permet d'amplifier l'impact des politiques publiques sur les mobilités actives scolaires.

Retour d'expérience du département de l'Hérault :

Le département de l'Hérault a lancé un programme de PDES pour deux collèges pilotes pendant 3 ans, à la suite de l'obtention d'un financement Avelo2 porté par l'Ademe. À la suite de ces deux PDES déployés dans un collège à Mauguio (milieu urbain) et à Vendres (péri-urbain), le SRAV a été déployé et pérennisé, accompagné par un agrandissement des garages à vélo, la création de nouveaux aménagements et des ateliers de réparation, et le prêt de vélos. Un guide a été réalisé pour expliquer la méthodologie et outils utilisés afin de le partager. À termes, le département a pour ambition de déployer ce dispositif à l'ensemble de ses 83 collèges.

[Vidéo Avelo](#)

Comment mettre en place le plan d'actions ?

Une fois que le comité de pilotage a sélectionné les actions et qu'elles ont été validées par l'établissement et la collectivité, vient la phase de mise en œuvre. Un temps de communication est également nécessaire pour diffuser les actions finalement retenues auprès de l'ensemble de la communauté éducative et des parents d'élèves.

Désigner un référent par action permet de faciliter sa mise en place. La personne désignée doit être en capacité d'assurer son suivi et d'identifier les acteurs et personnes-ressource pertinentes à mobiliser : par exemple pour la création d'une ligne de pédibus, celle-ci peut avoir comme référent une association de parents d'élèves.

La réalisation d'une fiche-projet de suivi doit contenir pour permettre de suivre l'évolution de l'action :

- ➡ des objectifs atteignables et mesurables (qui doit reprendre des éléments de départ issus du diagnostic),
- ➡ des indicateurs d'évaluation en lien avec les objectifs définis,
- ➡ un calendrier (phases de l'action), une définition du budget,
- ➡ l'identification de l'acteur qui a la compétence pour la piloter,
- ➡ les publics cibles,
- ➡ les partenaires.

Quelle collectivité a la compétence pour réaliser les actions ?

La question des compétences des collectivités territoriales et des établissements publics de coopération intercommunale (EPCI) dans la réalisation des actions notamment en ce qui concerne les aménagements et les réseaux de transport est complexe car elles possèdent différentes spécificités en fonction du contexte local et des orientations politiques. D'autant plus que la mobilisation de tous les échelons de collectivité est très importante car pour mettre en place la plupart des actions, le travail avec les différents échelons de collectivité est indispensable.

Pour réaliser les actions du programme efficient, il est important d'identifier le bon interlocuteur.

Compétence des collectivités par type d'établissement scolaire

Dans le but de clarifier les responsabilités et de faciliter le dialogue entre établissements scolaires et collectivités, le tableau suivant récapitule les principales compétences des collectivités selon le type d'établissement, les actions visées dans le cadre d'un PDES, et le rôle spécifique des EPCI avec ou sans compétence AOM (autorité organisatrice de la mobilité).

Compétences des collectivités par type d'établissements

Type d'établissement scolaire	Collectivité responsable	Compétence sur les aménagements et les transports	Compétences éducatives	Rôle et articulation avec les EPCI
Ecole primaire (maternelle et élémentaire)	Commune	Voirie communale, abords de l'école, trottoirs, stationnement, signalisation	Appui via le périscolaire, actions éducatives en lien avec les enseignants	Si l'EPCI est AOM, il peut soutenir des projets de mobilité active (plans vélo, SRAV, financement d'interventions). Sinon, son rôle est plus limité (ingénierie, coordination)
Collège	Département	Gestion et aménagement des bâtiments, aménagements cyclables et piétons, sécurité aux abords immédiats Transport des élèves en situation de handicap pour tous les niveaux (primaire au lycée)	Actions éducatives (label E3D, santé, sécurité, développement durable), subventions aux projets d'établissement	Coopération nécessaire avec la commune pour les voiries communales et avec l'EPCI sur les enjeux de transports collectifs
Lycée	Région	Gestion et aménagement des bâtiments, transports scolaires interurbains (pour tous les niveaux), voiries régionales si concernées	Soutien aux projets d'établissement (label E3D, SRAV, transition écologique)	Si l'EPCI est AOM, articulation possible sur les lignes régulières, les pôles d'échange, les mobilités actives. L'EPCI peut aussi être relais d'information ou de financement

Ces 3 ressources permettent de comprendre davantage les compétences entre les différentes collectivités et EPCI :

- ➡ une carte conceptuelle (annexe 2)
- ➡ le rôle des collectivités territoriales dans le service public de l'éducation (Ministère éducation nationale), [ici](#)
- ➡ les compétences intercommunales (CNFPT) [ici](#)

Zoom sur les EPCI et la compétence AOM

Les Établissements Publics de Coopération Intercommunale (EPCI) – communautés de communes, d'agglomération, communauté urbaine, métropoles – jouent un rôle croissant dans les politiques de mobilité scolaire. Ce rôle dépend principalement du fait qu'ils soient ou non Autorité Organisatrice de la Mobilité (AOM) :

→ Un EPCI qui est AOM dispose de la compétence pour organiser les mobilités sur son territoire : il peut co-financer des aménagements cyclables, initier et/ou piloter des services type pédibus ou vélobus, ou encore animer des actions de sensibilisation via des dispositifs comme le SRAV. Il peut inscrire le PDES dans une stratégie territoriale (plan de mobilité, plan vélo...).

→ Un EPCI non-AOM ne dispose pas directement de cette compétence, mais peut apporter un appui technique ou financier, coordonner les initiatives entre les communes membres, et relayer des dispositifs portés par d'autres acteurs (Département, Région, ADEME...).

Quel que soit le statut de l'EPCI, il est recommandé de l'associer au comité de pilotage PDES, notamment pour faciliter les articulations avec les politiques de mobilité territoriale, les projets d'aménagement structurants ou les démarches de contractualisation (CRTE, PPA, PCAET...).

L'AOM doit de préférence être associée à la démarche qu'elle soit régionale ou du ressort de l'EPCI. Dans le programme Moby, 35% des initiatives de PDES étaient initiées par celle-ci et dans 16% des cas, elle n'était pas partenaire directement mais impliquée dans l'éco-mobilité scolaire au travers de ses documents stratégiques.

D'une manière générale, la présence de l'ensemble des niveaux de collectivité dans le COPIL est préférable et facilitateur.

Retours d'expérience Communauté de communes d'Erdre et Gesvres

La communauté de communes d'Erdre et Gesvres partage la compétence pour le transport scolaire (choix du parcours, accompagnateurs, astreinte...) avec la région Pays de la Loire qui lui a délégué cette compétence et ainsi que les mobilités actives. En revanche, ce sont les communes qui agissent et mettent en œuvre les actions.

Métropole de Lille

L'exploitation des transports en commun de la Métropole Européenne de Lille (MEL) est déléguée à la société Ilévia (filiale de Keolis). L'aménagement des pistes cyclables est du ressort de la MEL. La région Hauts-de-France est chargée des Train Express Régionaux (TER). La MEL porte des Plans de Déplacements Inter Établissement scolaire.

SMTC de l'agglomération clermontoise

La SMTC est chargée de l'exploitation des transports en commun et de l'offre de mobilité active. Clermont Auvergne métropole garde la compétence d'aménagement notamment pour la création et l'entretien des pistes cyclables alors que le SMTC propose un service de vélo en libre-service. La région Auvergne Rhône Alpes possède la compétence mobilité pour les transports interurbains qui concerne notamment le transport scolaire.



5

Le suivi, l'évaluation et la pérennisation



Le suivi, l'évaluation et la pérennisation

Quand le programme d'action a été choisi et que les premières actions ont été menées alors il est temps de les évaluer et de préparer leur pérennisation.



Crédit : Ville d'Orsay

L'évaluation

Il est difficile d'évaluer objectivement les effets des changements apportés par le PDES cependant, il existe plusieurs outils permettant d'estimer le report modal, la sécurité routière, gains environnementaux, ou la satisfaction des usagers. Dans un premier temps, le même questionnaire de l'enquête mobilité peut être proposée, pour mesurer l'évolution des réponses, d'où l'importance du choix des questions initiales. Il est envisageable de proposer un questionnaire de satisfaction à destination de l'ensemble des acteurs concernés par le PDES, afin d'évaluer les initiatives mises en œuvre et repérer les points d'amélioration.

Une dernière réunion dite de bilan est organisée à la fin de la démarche où les référents du PDES présentent les principaux résultats, avec une analyse de la situation actuelle et l'avancement dans la mise en œuvre du plan d'actions. Ce temps d'échange est également l'occasion d'expliquer les perspectives, après la fin du programme PDES, ce qui permettra une continuité dans le déploiement des actions et d'assurer leur pérennisation.

Outils de suivi et de reporting

Pour le suivi des actions, il est important de mettre en place un outil indispensable pour le suivi des actions, de type tableau de bord.

Afin de mesurer l'impact des actions sur le report modal, il est pertinent de réaliser un comptage des modes de déplacement utilisés par chacun (piéton, vélo, mode motorisé...) pour comparer avec la situation lors du lancement du PDES (lors de la phase diagnostic).

L'utilisation de certains outils comme la mise en place de station de comptage de trafic¹ sont certes onéreux, mais utiles quand des investissements importants ont été réalisés, afin d'en mesurer l'impact.

L'ensemble du plan d'actions doit être suivi à l'aide du tableau de bord qui centralise l'avancement des actions, le contact du référent, référence les difficultés, les avancées, l'évaluation et les ajustements apportés.

Indicateurs d'évaluation choisis

Des indicateurs de suivi et d'évaluation doivent être associés à chaque action mise en place, des indicateurs qualitatifs et quantitatifs qui doivent être facilement mesurables. Ces indicateurs doivent être identifiés au moment de la définition des objectifs, et doivent permettre d'analyser leur évolution.

Pérenniser les actions et la dynamique du PDES

La pérennisation de la dynamique et des actions est un défi une fois le programme terminé. L'importance pour garder une dynamique est de réaliser régulièrement des actions de sensibilisation, ainsi les challenges mobilités organisés sont des bonnes solutions car ils sont relativement faciles à mettre en œuvre, sont peu coûteux et plutôt efficaces. Les challenges permettent de maintenir une dynamique locale chaque année et si le mode "compétition" entre les établissements est proposé, peut être moteur.

Le maintien des actions et de la dynamique autour des mobilités dépendant en général qu'une personne soit désignée comme référente de l'établissement scolaire. Si le PDES s'inscrit dans une politique plus englobante, notamment dans un plan mobilité/plan vélo, alors la pérennisation de ses actions sera envisageable, et pourront être plus facilement financées et suivies.

Le référent aura pour but de maintenir une dynamique au sein de l'établissement scolaire, en organisant des réunions d'échange dans le but de programmer les prochaines actions et d'ajuster celles existantes. Il est envisageable de proposer des temps d'échanges chaque année scolaire sur le sujet de l'écomobilité, soit dans le cadre du COPIL, ou dans le cadre d'instances déjà existantes (conseils de classe, administration, conseil de quartier, conseil municipal des jeunes...).

Maintenir une communication efficace est un autre enjeu pour le ou les référents post-PDES car elle permet d'annoncer les futurs temps forts mais également d'informer les nouveaux arrivants de l'existence d'outils et d'actions d'écomobilité. Identifier des opportunités, comme des porte-ouverte, réunion de rentrée ou le site internet de l'établissement scolaire, permet de communiquer sur les possibilités de mobilités disponibles pour les parents d'élèves, les élèves et le personnel.

Retour d'expérience MEL

La Métropole européenne de Lille a lancé un plan de déplacements inter-établissements scolaires qui englobe 6 établissements scolaires de la ville d'Armentières. Plusieurs partenaires participent à cette démarche en plus de la métropole, la ville, les dirigeants des établissements scolaires, le rectorat, le conseil régional et départemental des Hauts-de-France et le Crem. L'objectif de cette démarche étant de sécuriser les abords des établissements et fluidifier le trafic aux heures d'entrée et sortie. Plusieurs aménagements sont programmés pour encourager la pratique de la marche et du vélo. [A voir ici](#).

La Métropole de Strasbourg a référencé l'ensemble des actions d'écomobilité scolaire disponible sur son territoire sous forme d'une "offre de service" qui permet de rendre visible, toutes les actions, outils et acteurs en faveur de la mobilité active. [A voir ici](#).

La communauté de communes d'Erdre et Gesvres possède une boîte à outils mutualisée entre les communes. Un catalogue d'animations scolaires a été élaboré en collaboration avec les services de la collectivité et une conseillère pédagogique, afin de structurer et mutualiser l'offre proposée aux établissements. Un envoi commun aux écoles de la CCEG et un formulaire d'inscription unique facilitent désormais l'accès aux différentes thématiques.

Dans le domaine de l'écomobilité scolaire, un ensemble d'actions de sensibilisation, d'animations et de formations est proposé. Le catalogue s'est enrichi au fil des années avec le SRAV et le programme Génération Vélo ; en 2023/2024, 16 écoles ont ainsi bénéficié de parcours de maniabilité et du SRAV.

¹ <https://telraam.net/fr/notre-compteur-de-trafic>

6

Financement des mobilités actives et plaidoyer



Financement des mobilités actives et plaidoyer

Le PDES est un dispositif complet qui permet d'apporter des changements concrets et pérennes sur les modes de déplacement de la communauté éducative. Cependant, la mise en œuvre d'un PDES engage des moyens importants.

La baisse des financements publics soulève la question aussi d'outils alternatifs plus légers qui pourraient être appropriés les élèves eux-mêmes et les associations de parents d'élèves, comme un pré-diagnostic avec des enquêtes réalisées par l'établissement avec des outils open source. Ces mesures plus légères pourraient identifier rapidement les enjeux locaux et types d'action les plus à même d'être lancés, sans lancer une réflexion stratégique plus globale.

Un enjeu structurel pour les collectivités

Les mobilités actives – marche et vélo – représentent près de 40 % des déplacements quotidiens en France, mais elles ne bénéficient que de moins de 2,7 % des financements publics transport ([Ministère des transports, 2023](#)). Ce décalage crée un déséquilibre majeur : alors que les objectifs nationaux affichent l'ambition de tripler la part modale du vélo d'ici 2030 et de généraliser les continuités piétonnes, les moyens financiers ne suivent pas.

La récente étude de l'ADEME de septembre 2025 sur "Les pratiques de mobilité des enfants de la maternelle au lycée" met en lumière l'importance de la mobilité des enfants, trop souvent négligée dans les politiques publiques, alors même qu'elle influe fortement sur leur autonomie, leur santé et leur socialisation. En toile de fond, deux urgences se croisent : d'une part, la santé publique, alors que la France se classe 119ème sur 146 pays pour l'activité physique des adolescents en 2024 ; d'autre part, l'urgence écologique, puisque, malgré les courtes distances à parcourir, la voiture demeure largement utilisée pour les trajets scolaires, contribuant ainsi aux émissions de gaz à effet de serre. ([ADEME](#))

Aujourd'hui, la grande majorité des projets – y compris les Plans de Déplacements d'Établissements Scolaires (PDES) – dépendent encore d'appels à projets ponctuels comme le Fonds mobilités actives, DSIL, AVÉLO ou des enveloppes régionales exceptionnelles. Cette logique de guichet fragilise la planification locale :

les collectivités ne disposent ni de visibilité pluriannuelle sur les budgets, ni de recettes fléchées pour sécuriser leurs investissements, ce qui conduit à des inégalités territoriales fortes. Dans les quartiers prioritaires de la politique de la ville (QPV) et les zones rurales ou périurbaines, la situation est encore plus critique : le manque de financements stables entraîne l'abandon de nombreux projets, pourtant essentiels pour lutter contre l'enclavement, sécuriser les trajets scolaires et garantir l'équité sociale.



Le rôle central des PDES

Les PDES sont un levier opérationnel stratégique pour déployer des politiques publiques d'écomobilité scolaire ambitieuses. Ils permettent de :

- Planifier les aménagements piétons et cyclables à proximité des établissements ;
- Impliquer les élèves, familles, enseignants et associations dans la co-construction des actions ;
- Mobiliser les partenaires institutionnels autour d'objectifs partagés en lien avec les enjeux de sécurité, santé, climat scolaire, climat.

Cependant, faute de financements pérennes, leur potentiel reste sous-exploité :

- De nombreux diagnostics complets restent sans suite, faute de moyens pour financer les aménagements identifiés et les actions d'écomobilité scolaire.
- Des programmes éducatifs comme le Savoir Rouler à Vélo ne sont pas généralisés, faute de budget pour les encadrer.
- Les continuités piétonnes autour des écoles et collèges sont souvent sacrifiées au profit de projets jugés plus "structurants" dans les arbitrages locaux.

Sans visibilité pluriannuelle ni recettes fléchées, les collectivités sont contraintes de fonctionner à court terme, suspendant des actions pourtant engagées et laissant des projets inaboutis.

Nos propositions

Le Fonds mobilités actives, mis en place dans le cadre des premiers Plans Vélo nationaux, a permis d'amorcer une dynamique importante entre 2019 et 2023. Il a contribué au financement de plus de 1 200 projets d'infrastructures cyclables et piétonnes, dont plusieurs ont directement soutenu la mise en place de Plans de Déplacements d'Établissements Scolaires.

Cependant, ce fonds n'a pas été reconduit dans les mêmes conditions, ce qui a créé une forte incertitude pour les collectivités. Beaucoup d'entre elles, après avoir engagé des diagnostics ou lancé des démarches participatives, se trouvent aujourd'hui contraintes de reporter ou d'abandonner des actions faute de financements identifiés.

Pour donner de la visibilité aux acteurs locaux et sécuriser la programmation des investissements, il apparaît nécessaire de réfléchir à la mise en place d'un dispositif pérenne, à l'image de ce qui existe pour d'autres modes de transport (route, ferroviaire, transports collectifs). Cette stabilité permettrait de garantir la continuité des politiques publiques et d'accélérer le déploiement des mobilités actives dans tous les territoires.

Pour permettre aux collectivités de planifier et de déployer efficacement leurs projets, il pourrait être envisagé de rétablir un Fonds national dédié aux mobilités actives, doté de 500 M€ par an jusqu'en 2030. Le réinstaurer permettrait de sécuriser les financements et de définir des priorités claires :

Financer les infrastructures et services essentiels

Aménagements cyclables et piétons autour des établissements scolaires, notamment dans les zones à risques et les QPV

Le stationnement vélo dans et abords des établissements scolaires

Création de continuités piétonnes vers les gares, pôles d'échanges, gymnases et équipements collectifs

Déploiement des programmes éducatifs : Savoir Rouler à Vélo, marches exploratoires, ateliers d'autonomie et d'éducation à la mobilité ;

Soutien aux services vélo : location, réparation, stations sécurisées, mutualisation des flottes.

Pour garantir l'équité territoriale et la visibilité pluriannuelle, il serait nécessaire de :

Permettre à toutes les collectivités, y compris les plus petites, de bénéficier d'un accès équitable aux financements ;

Accompagner les territoires dans la programmation pluriannuelle de leurs projets, en cohérence avec les autres politiques publiques : Plan vélo, PCAET, CRTE, SRAV.

Les bénéfices attendus

Un investissement pérenne dans les mobilités actives génère des bénéfices économiques, sociaux et sanitaires massifs :

- Retour sur investissement : chaque 1 € investi dans le vélo génère 1,80 € de bénéfices socio-économiques grâce à la réduction des dépenses de santé, des pollutions, de la congestion et à l'amélioration de l'attractivité territoriale. Source réseau vélo et marche (Vélo et territoires, 2025)

- Équité sociale et territoriale : un fonds fléché permet de réduire les fractures entre centres urbains bien équipés, zones rurales, périurbaines et QPV

- Santé publique : généraliser la marche et le vélo pourrait réduire les dépenses de santé de 5,6 Md€ par an (INSERM, 2023) grâce à la prévention des maladies chroniques (diabète, obésité, maladies cardio-vasculaires). Le coût annuel de l'inactivité physique en France est estimé à 1,3 milliard d'euros en dépenses de santé. Le développement de la marche et du vélo pourrait pourtant permettre d'éviter près de 10 000 morts prématurées chaque année et générer 34 milliards d'euros d'économies d'ici 2045 (source réseau Vélo et territoires, 2025)

- Emploi et filière économique : la marche et le vélo représentent déjà 100 000 emplois directs et pourraient doubler d'ici 2030 avec un soutien national fort (source Walk21 Foundation)

Conclusion

La réussite d'un PDES repose sur un engagement clair et continu des institutions, qu'il s'agisse de l'Éducation nationale et des collectivités territoriales. Leur rôle n'est pas seulement administratif mais aussi « moral » et facilitateur, car ils donnent une légitimité, un soutien et une dynamique au projet. Or, dans la pratique, la phase de concertation se révèle souvent complexe, ce qui peut freiner l'innovation. De plus, sans un soutien institutionnel plus affirmé et mieux coordonné, les actions mises en place peinent à s'ancrer durablement, rendant leur pérennisation particulièrement fragile.

La marche et le vélo ne peuvent plus être financés “à la marge” : sans un financement fléché, stable et ambitieux, la France ne pourra ni atteindre ses objectifs climatiques, ni garantir le droit fondamental à une mobilité durable, sûre et inclusive pour ses habitants.

Les Plans de Déplacements d'Établissements Scolaires sont au cœur de cette transition : leur déploiement à grande échelle ne sera possible que si l'État assume sa responsabilité et reconnaît la marche et le vélo comme des investissements stratégiques pour l'avenir. Il offre un cadre structurant, reconnu et permet un vrai espace de dialogue et de concertation avec toutes les parties prenantes concernées par la mobilité des enfants et des jeunes.

Mobiscol est une dynamique nationale qui assure une veille sur les financements et les innovations, afin de les porter à la connaissance de l'ensemble des acteurs concernés par l'écomobilité scolaire. Mobiscol propose un espace de réflexion et d'échange collectif entre chaque partie prenante concernée par la mobilité des jeunes et des territoires à hauteurs d'enfants.

Rejoindre cette dynamique, c'est contribuer à faire de la marche, du vélo et des transports en commun des modes structurants, tout en accompagnant les porteurs de projets dans la mise en œuvre de projets innovants, cohérents, éducatifs, ambitieux et durables.



Crédit : Le nez au vent

Tableau des acronymes

ADEME : Agence de l'environnement et de la maîtrise de l'énergie

AOM : Autorité organisation de la mobilité

CEE : Certificat d'économie d'énergie

CNFPT : Centre national de la fonction publique territoriale

CRTE : Contrat de relance et de transition écologique

DSIL : Dotation de soutien à l'investissement local

E3D : Etablissement en démarche de développement durable

EPCI : Etablissements publics de coopération intercommunale

GES : Gaz à effet de serre

ONAPS : Observatoire National de l'Activité Physique et de la Séentarité

PCAET : Plan climat air énergie territorial

PDU : Plan déplacement urbain

QPV : Quartier prioritaire de la politique de la ville

SRAV : Savoir rouler à vélo

PME : plan de mobilité employeur

PPA : Plan de protection de l'atmosphère

PPI : Plan Pluriannuel d'Investissement

INSERM : Institut National de la Santé et de la Recherche Médicale

Annexes

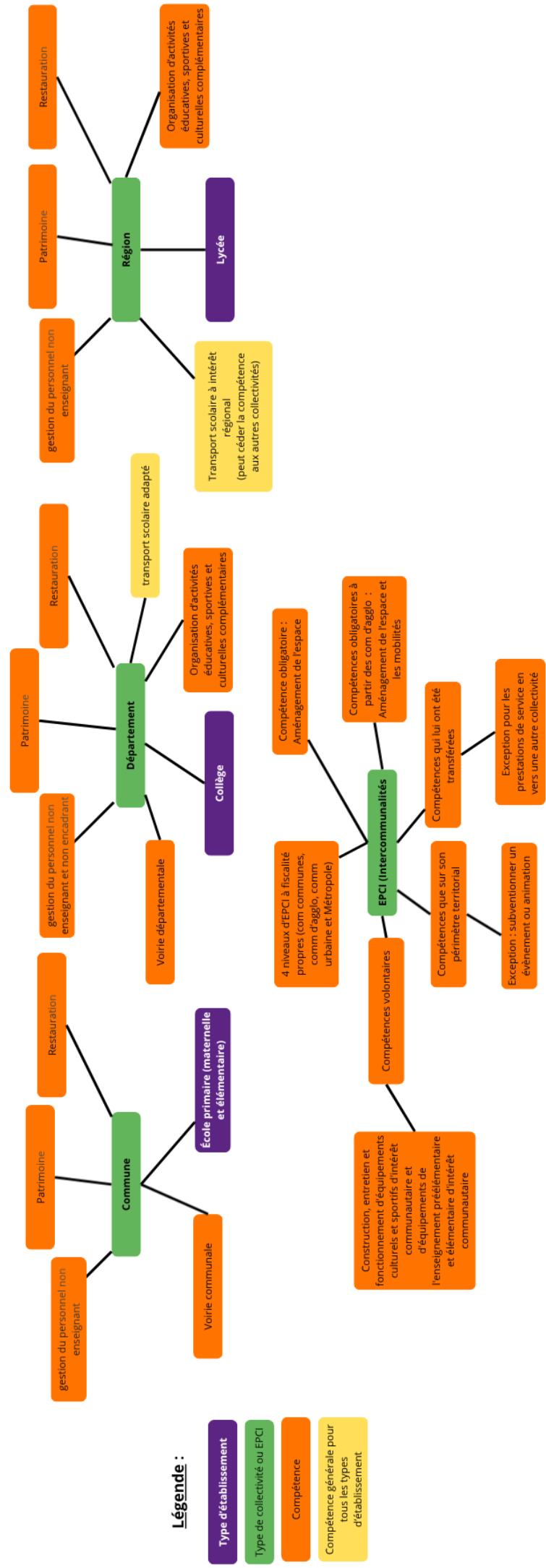
Annexe 1 : Tableau des actions du PDES

à retrouver également sur notre site
internet : <https://mobiscol.org/>, rubrique "Projets"

Intitulé action	Type d'intervention	Objectif	Descriptif action	Cont 1 à 5	Indicateurs de suivi	Public	Implication des élèves 1 à 5	Comment impliquer les élèves	Ressources utiles
Agrandissement des trottoirs	Atelier pratique	Sécuriser et améliorer le confort des déplacements en mode actif	Demande auprès du gestionnaire de voirie d'un élargissement des trottoirs aux abords de l'établissement pour faciliter les déplacement à pied	5	Enquête sur le sentiment de sécurité des trajets piétons, évolution par mode marche, évolution niveau de satisfaction des aménagements	Primaire / Collège / Lycée	1	Réalisation d'un argumentaire, inventaire des points hors	
Sécurisation des carrefours	Abords de l'établissement scolaire	Sécuriser et améliorer le confort des déplacements en mode actif	Demande auprès du gestionnaire de voirie d'une modification des carrefours et traversées dangereuses aux abords de l'établissement	5	Enquête sur le sentiment de sécurité des trajets piétons, évolution par mode marche, évolution niveau de satisfaction des aménagements piétons	Primaire / Collège / Lycée	1	Réalisation d'un argumentaire, inventaire des traversées dangereuses	
Autre piétonne	Abords de l'établissement scolaire	Sécuriser et améliorer le confort des déplacements en mode actif	Demande auprès du gestionnaire de voirie pour l'aménagement d'une zone piétonne aux abords de l'établissement	5	Enquête sur le sentiment de sécurité des trajets piétons, évolution par mode marche, évolution niveau de satisfaction des aménagements piétons	Primaire / Collège / Lycée	1	Réalisation d'un argumentaire	
Rue scolaire (ou rue aux écoles)	Abords de l'établissement scolaire	Sécuriser et améliorer le confort des déplacements en mode actif	Rue au abord de l'école qui est fermée temporairement ou définitivement à la circulation des véhicules motorisés	3	Niveau de satisfaction des élèves et parents, évolution de la part modale	Primaire	3	Réalisation de fresque au sol avec les enfants	
Stationnement covoiturage	Abords de l'établissement scolaire	Optimiser l'usage de la voiture	Création, dans l'enceinte de l'établissement de places de stationnement réservées aux co-voiturage	3	Nb de places créées, taux d'occupation des places, nb de co-voiturage, nb de trajets solo évités, émissions de GES évitées et gains en nb de litre de pétrole	Primaire / Collège / Lycée	1	Réflexion sur l'emplacement optimal des stationnements	
Stationnement vélo aux abords de l'établissement	Abords de l'établissement scolaire	Sécuriser et améliorer le confort des déplacements en mode actif	Faciliter le stationnement vélo, trottinette et tout mode actif	4	Nb de places créées, taux d'occupation des places	Primaire / Collège / Lycée	3	Campagne de sensibilisation pour la pratique du vélo	
Radar pédagogique	Abords de l'établissement scolaire	Sécuriser et améliorer le confort des déplacements en mode actif	Sécuriser et améliorer le confort des déplacements en mode actif	3	Vitesse moyenne devant l'établissement, évolution du sentiment de sécurité lors des déplacements en mode doux	Primaire / Collège / Lycée	1	Réalisation d'un argumentaire	
Ralentisseurs	Abords de l'établissement scolaire	Sécuriser et améliorer le confort des déplacements en mode actif	Demande auprès du gestionnaire de voirie pour la mise en place d'un radar pédagogique devant l'établissement, indiquant lorsque la vitesse est supérieure à celle autorisée, la sanction encourue	3	Nb de ralentisseurs mis en place, vitesse moyenne devant l'établissement, évolution du sentiment de sécurité	Primaire / Collège / Lycée	1	Campagne de communication	
Stationnement payant	Abords de l'établissement scolaire	Encourager l'usage des modes alternatifs à la voiture	Rendre payants les stationnements aux abords de l'établissement	2	Evolution de l'offre de stationnement	Primaire / Collège / Lycée	1	Campagne de communication	
Zone de rencontre	Abords de l'établissement scolaire	Améliorer le partage de la voirie au profit des modes actifs	Demande auprès du gestionnaire de voirie pour l'aménagement d'une zone de rencontre aux abords de l'établissement pour abaisser la vitesse autorisée et favoriser les modes de déplacement doux	3	Evolution part modale des modes doux, enquête sur le sentiment de sécurité sur les accès en modes doux	Primaire / Collège / Lycée	1	Signalétique pour le partage de l'espace public	
Zone 30	Abords de l'établissement scolaire	Améliorer le partage de la voirie au profit des modes actifs	Demande auprès du gestionnaire de voirie pour la mise en place d'une zone 30 km aux abords de l'établissement pour faire diminuer la vitesse	3	Vitesse moyenne devant l'établissement, évolution du sentiment de sécurité lors des déplacements en mode doux	Primaire / Collège / Lycée	1	Signalétique pour le partage de l'espace public	
Parvis	Abords de l'établissement scolaire	Sécuriser et améliorer le confort des déplacements en mode actif	Développement qualitatif du parvis de l'établissement visant à faciliter les déplacements en mode doux et à encourager l'usage de la voiture	5	Evolution des parts modales des modes doux, évolution du sentiment de sécurité lors des déplacements en mode doux	Primaire / Collège / Lycée	1	Réflexion sur les usages à favoriser	
Modification de l'emplacement d'un arrêt	Aménagement	Encourager l'usage des transports en commun	Demande auprès de l'autorité organisatrice des mobilités d'une modification de l'emplacement de l'arrêt de transports en commun	3	Evolution part modale du TC, distance à parcourir pour atteindre un arrêt	Collège / Lycée	1	Réalisation d'un argumentaire	
Stationnement vélo dans l'établissement	Au sein de l'établissement	Faciliter le stationnement vélo, trottinette et tout mode actif	Créer ou améliorer le stationnement vélo dans l'établissement	4	Encourager la pratique du vélo	Primaire / Collège / Lycée	4	Campagne de communication	
Création de tracé d'initiation routière dans la cour de l'école	Au sein de l'établissement	Découverte des règles de circulation, de sécurité et améliorer la motricité des élèves	Mettre en place un parcours de circulation permanent dans la cour de l'établissement pour réaliser des actions de sécurité routière, d'apprentissage du vélo et des comportements citoyens dans la rue	3	Nb d'élèves ayant utilisé le dispositif	Primaire	3	Choix du parcours, design actif, nudge	
Création/extension espace stationnement vélo/modes actifs	Au sein de l'établissement	Encourager l'usage du vélo	Mise en place ou extension d'un parking à vélo et tricotette	3	Nb d'arceaux disponibles, taux d'utilisation des arceaux occupés	Primaire / Collège / Lycée	1	Réflexion sur le nombre de places supplémentaires nécessaires	
Fabrication de casiers	Au sein de l'établissement	Encourager l'usage des modes alternatifs à la voiture	Mise en place de casiers permettant de stocker les rollers, casques, chaussures de pluie...	2	Nb de casiers disponibles, taux d'occupation, évolution parts modales	Collège / Lycée	2	Concertation sur la mise en place, emplacement	
Stationnement pour les autres modes actifs (trottinette, skate...)	Au sein de l'établissement	Encourager la pratique de modes actifs	Mise en place de stationnement adaptés aux autres modes de déplacement actifs	3	Nb de stationnement occupés	Primaire / Collège / Lycée	2	Concertation sur le choix des stationnements, sur leur mise en place, emplacement	
Création d'itinéraires cyclables / marchables	Rabattement vers l'établissement scolaire	Sécuriser et améliorer le confort des déplacements en mode actif	Demande auprès du gestionnaire de voirie d'une modification de l'accès du vélo via la création de pistes cyclables permettant de faciliter et de sécuriser l'accès ; aménagement pour facilier la marchabilité	5	Evolution part modale du vélo, évolution de la satisfaction des usagers vis-à-vis de l'accès cyclable, évolution du taux de fréquentation des aménagements cyclables	Primaire / Collège / Lycée	3	Réflexion sur le choix des points noirs, "diagnostic en rouant" avec les élèves	
Jalonnement, nudge et design actif	Rabattement vers l'établissement scolaire	Sécuriser et améliorer le confort des déplacements en mode actif	Création de visuels ludiques et didactiques qui marquent clairement la présence d'élèves	3	Apaisement de la circulation et partage de l'espace public respecté	Primaire / Collège / Lycée	4	Choix des marquages et du design	
Métro piéton ou itinéraire piéton	Rabattement vers l'établissement scolaire	Rendre le chemin vers l'établissement ludique et sécurisé permettant l'autonomisation des élèves	Mise en place d'un itinéraire en direction de l'établissement scolaire dont le chemin est balisé et le point de départ est localisé à proximité de l'établissement	2	Taux d'évolution part modale	Primaire	3	Choix des itinéraires et du design	
Aménagement des voies vertes	Rabattement vers l'établissement scolaire	Encourager les déplacements en mode actif	Aménager d'une voirie à distance des voirie circulées	5	Taux d'évolution part modale	Primaire / Collège / Lycée	2	Création d'une signalétique	
La vélo rue	Rabattement vers l'établissement scolaire	Encourager vers l'établissement	Encourager les déplacements à vélo sur lequel ils peuvent rouler	2	Evolution part modale du vélo	Collège / Lycée	2	Création d'une signalétique	
Modifier la carte scolaire	Rabattement vers l'établissement scolaire	Optimiser les distances effectuées par les élèves	Revoir la carte scolaire afin de réduire l'amplitude des déplacements domicile-établissement scolaire	1	Taux d'évolution part modale	Primaire / Collège / Lycée	0		

Intitulé action	Type d'intervention	Objectif	Descriptif action	Coût 1 à 5	Indicateurs de suivi	Public	Implication des élèves 1 à 5	Comment impliquer les élèves
Mise à disposition de vélos	Favoriser l'usage des mobilités actives	Encourager l'usage du vélo par le personnel	Création d'une flotte de vélos mis à disposition du personnel pour leurs déplacements	5	Nb de vélos utilisés, nb de trajets réalisés, nb de kilomètres parcourus en vélo	Collège / lycée	3	Reflexion sur le nombre de vélo nécessaires
Améliorer la desserte des transports en commun (TC)	Favoriser l'usage des mobilités actives	Encourager l'usage des transports en commun	Modification ou horaires, lignes, arrêts. Demande auprès de l'autorité organisatrice de la mobilité d'une modification des horaires de la ligne réservant l'établissement pour qu'ils soient compatibles avec les horaires des cours	2	Evolution part modale des TC, évolution niveau de satisfaction sur la desserte en TC	Collège / lycée	2	Réalisation d'un argumentaire
Organisation d'un covoiturage	Favoriser l'usage des mobilités actives	Optimiser l'usage de la voiture	Communication aux personnes volontaires de leurs adresses pour qu'elles covoitent	1	Nb de covoitureurs, nb de trajets solo évité, émissions de GES évitées et gains en nb de litre de pétrole	Primaire/collège/lycée	3	Réalisation d'une carte avec les adresses des personnes covoitant et des trajets empruntés
Utiliser des déplacements alternatifs lors des sorties scolaires	Favoriser l'usage des mobilités actives	Limiter l'usage des cars scolaires	Organiser les déplacements de sorties scolaires autrement qu'en mode motorisé	3	Nb de trajets en car évités	Primaire/collège/lycée	1	
Pédibus	Ramassage scolaire alternatif	Permettre aux élèves de se rendre à l'école à pied sans leurs parents et en faisant une activité physique	Mise en place de trajets organisés et encadrés par des parents ou bénévoles, où les élèves se déplacent en groupe à pied pour rejoindre l'école en suivant un trajet prédefini avec des arrêts	3	Nb de participants, Nb de lignes	Primaire	3	Choix du trajet, des noms des lignes, design des panneaux, communication
Vélobus	Ramassage scolaire alternatif	Permettre aux élèves de se rendre à l'école à vélo	Même méthode que pour le pédibus mais à vélo	3	Nb de participants, Nb de lignes, Nb de bénévoles	Primaire/Collège	4	Choix du trajet, des noms des lignes, design des panneaux, communication
Véhicule intermédiaire léger (Vélos) : rosalie, hypomobile, wodibys...	Ramassage scolaire alternatif	Proposer une alternative à la voiture ou aux transports en commun classiques	Mise en place d'un véhicule intermédiaire pour le ramassage scolaire	4	Nb de participants, Nb de lignes, Nb de bénévoles	Primaire/Collège	3	Proposer un nom au véhicule, décoration, choix du trajet
Améliorer les livraisons	Efficiency du transport	Réduire l'impact environnemental des livraisons	Reorganiser les livraisons notamment liées à la restauration vers l'établissement scolaire	1	Nb de livraisons éorganisées	Primaire/collège/lycée	0	
Modification de la ligne / création d'un arrêt de transport en commun (TC)	Efficiency du transport	Demande auprès de l'autorité organisatrice des Mobilités d'une modification du tracé de la ligne et d'une création d'un nouvel arrêt	Encourager l'usage des transports en commun	3	Evolution part modale des transports en commun, évolution niveau de satisfaction sur la desserte en TC, évolution de l'offre de TC	Collège / Lycée	2	Réalisation d'un argumentaire

Annexe 2 : Schéma des compétences des collectivités et EPCI





MOBISCOL

dynamique nationale pour l'écomobilité
des jeunes dans les territoires

Co-portée par



Financée par

