



dynamique nationale pour l'écobilité
des jeunes dans les territoires

**SÉCURITÉ
ROUTIÈRE VIVRE,
ENSEMBLE**

Compte-rendu - 1^{re} réunion - Groupe de travail Sécurité routièrè et écobilité scolaire

Jeudi 28 avril de 10h à 12h

Participants :

17 personnes (représentants de collectivités, acteurs de l'éducation, partenaires institutionnels et associatifs)

- Orlane Paigneau, étudiante
- Anaïs Grasset Chargée de mission mobilités - PETR Causses et Cévennes
- Nadine Goncellin Educatrice vélo - créatrice d'outils pédagogiques de mobilités - Cyclodoux
- Gaëlle Le Bars Chargée d'études Sécurité Routière - Rennes Métropole
- Eline Allier, Directrice de projets Aménagement de la voirie urbaine chez CEREMA
- Axel Genoud-Prachex Chargé de campagne mobilités/logistique/Rues aux écoles - Association Respire,
- Anne-Laure Tournier,
- Victor Vantaux Animateur du Plan Vélo Départemental - CD 66
- Judicaël Potonnec, CREM
- Michel Gilbert Conseil municipal délégué - Bures sur Yvette
- Cedric Boussuge Chef de projets mobilités piétonnes et espaces publics - CEREMA
- Timothée Ledoux Gérant - Déclic Vélo
- Pauline Teschner Stagiaire - Association Respire
- Ivana Kovacic chargée de mission management de la mobilité - métropole de Strasbourg
- Nathalie Cotte Co-Fondatrice - 123Green
- Vincent Dubuc Chargé de mission Conseil établissement scolaire / Inclusion - Syndicat des Mobilités Pays Basque Adour,
- Eric Michel Responsable Savoir Rouler à Vélo - Cyclonautes

Présentation du contexte du groupe de travail :

Dans le cadre d'un partenariat avec la Délégation à la Sécurité Routière (DSR) en 2026, Mobiscol s'engage dans une réflexion nationale sur la sécurisation des abords des établissements scolaires et des trajets domicile-établissement scolaire. Cette démarche répond à une préoccupation forte des parents et des collectivités liée à l'accidentologie, frein majeur au développement des mobilités actives des enfants et des jeunes. Elle s'appuie sur les recommandations du rapport Barbe (2025), publié à la suite du décès de Paul Varry, afin de mieux articuler aménagements, usages et pédagogie.

L'objectif est de dresser un état des lieux, d'outiller les collectivités, de faire émerger des recommandations opérationnelles et de renforcer la culture de la sécurité routière et du partage de la voie publique. Plusieurs réunions thématiques dans le cadre de la dynamique Mobiscol sont organisées en 2026, associant différents acteurs concernés (collectivités, forces de l'ordre, associations, parents, experts, etc.), avec une restitution prévue lors des Rencontres du Réseau vélo et marche à Nancy en septembre 2026.

Cette première réunion visait plus particulièrement à identifier les leviers concrets permettant de sécuriser physiquement les abords des établissements scolaires, les trajets domicile-établissement scolaire et l'intérieur des établissements scolaires. Elle s'est articulée autour de deux temps : une présentation des données d'accidentologie issues du bilan 2024 de la sécurité routière de l'Observatoire National Interministériel de la Sécurité Routière (ONISR) et des travaux du Cerema, puis un travail collaboratif sur les situations à risque et les solutions envisageables.

Partie 1 – Éclairage par les données d'accidentologie

La sécurité routière des enfants et des adolescents constitue un enjeu majeur de prévention, de santé publique et de responsabilité collective. Chaque année, les données nationales de l'ONISR permettent de mieux comprendre les situations à risque, les comportements des usagers et les évolutions des accidents. À travers l'analyse des chiffres récents, il devient possible d'identifier des tendances, de déconstruire certaines idées reçues et d'orienter les actions de sensibilisation et d'aménagement.

C'est dans cette perspective que s'inscrit la présentation du [bilan 2024 de la sécurité routière](#), qui met en lumière la situation spécifique des enfants et des adolescents sur les routes. Cedric Boussuge, Chef de projets mobilités piétonnes et espaces publics au CEREMA, a présenté les données issues du bilan 2024 du CEREMA

Données générales :

- En 2024, 140 enfants et adolescents (0–17 ans) ont été tués sur les routes en France métropolitaine.
- L'accidentalité mortelle des enfants reste globalement stable depuis 2019, après avoir diminué de 7% par an entre 2010 et 2019
- Parmi les 94 adolescents (14-17 ans) tués en 2024, 42 % étaient en cyclomoteur
- Les enfants sont moins touchés de façon mortelle que les adultes, mais les adolescents sont surreprésentés parmi les blessés graves.

Temporalités et localisations :

- Les accidents sont peu fréquents le matin ; le pic se situe en fin d'après-midi, entre 16h et 19h.
- L'accidentalité est plus forte d'avril à septembre, avec un pic estival – ce qui correspond davantage aux loisirs qu'aux trajets scolaires.
- Contre-intuitivement, les accidents mortels sont moins fréquents en hiver.

Un point structurant mis en évidence :

- Le trajet domicile-école ne représente que 14 % des accidents impliquant des enfants ; les promenades et loisirs en constituent 75 %.
- Cela invite à élargir la question au-delà des abords d'école, notamment pour les collégiens dont l'autonomie de déplacement est plus grande.

Ces données illustrent que l'accidentalité des enfants et adolescents est davantage liée aux déplacements autonomes et de loisirs qu'aux trajets scolaires. Cela nous invite à élargir l'approche à l'ensemble de leurs parcours de mobilité.

Spécificités des enfants et des facteurs de risque

- À l'entrée au collège, la perception de l'environnement change : les jeunes surestiment leur capacité et leur autonomie, ce qui augmente leur exposition au risque.
- L'aménagement des cars scolaires constitue un enjeu propre, notamment les angles morts.
- Les données montrent que les difficultés se posent davantage sur le trajet que devant l'établissement lui-même.
- La page 194 du bilan ONISR fournit des données par département utiles pour les diagnostics territoriaux.

Apports et réactions des participants

Retour d'expérience – Strasbourg (Ivana Kovacic)

En Allemagne, les communes et les établissements scolaires sont encouragés à mettre en place une carte des trajets scolaires sécurisés (« Schulwegplan »). Cet outil vise à identifier et à recommander les itinéraires les plus sûrs pour les déplacements domicile-école des enfants, en tenant compte notamment des traversées dangereuses, de la circulation automobile et des aménagements cyclables ou piétons. Un outil numérique dédié permet de concevoir et de diffuser ces plans à l'échelle locale : [Schulwegplaner – Sichere Straßen](#)

Innovation numérique – cartographie des dangers

Une entreprise belge, [Telraam](#), propose de cartographier les dangers routiers à partir de données issues des véhicules électriques connectés. Cette approche permettrait d'obtenir une représentation dynamique et précise des points de risque sur les itinéraires scolaires.

Cette présentation a soulevé la question : comment répondre concrètement aux dangers identifiés dans les diagnostics ?

Pistes d'élargissement

- Les recommandations d'aménagement pensées pour les abords d'établissements scolaires sont-elles transférables aux abords d'équipements culturels et sportifs fréquentés par les jeunes ?
- Le groupe souligne la nécessité d'adopter une approche « parcours de mobilité des enfants » plutôt que de se limiter à une approche « abords d'école ».

Partie 2 – Travail collaboratif : situations à risque et solutions

La deuxième partie de la réunion a été consacrée à un travail collectif visant à identifier les situations à risque rencontrées sur les trajets scolaires et à recenser des solutions concrètes d'aménagement. Les productions ont été organisées en trois thématiques.

1. Aux abords des établissements scolaires

Situations à risque identifiées :

- Stationnement sauvage sur les trottoirs et aux abords des écoles.
- Dépose-minute non organisée ou réalisée hors des zones prévues.
- Sorties de stationnement en marche arrière et demi-tours devant l'établissement.
- Vitesse excessive des véhicules et non-respect des limitations dans les zones scolaires.
- Trafic de transit aux heures d'entrée et de sortie.
- Cohabitation difficile entre voitures, poids lourds, bus, vélos et piétons.
- Moteurs laissés allumés devant l'école (pollution, distraction).
- Mauvaise visibilité causée par le stationnement, le mobilier urbain ou la signalétique publicitaire.
- Flux importants d'élèves simultanément aux heures de pointe.

Solutions proposées :

- Mise en place de rues scolaires (fermeture temporaire à la circulation aux heures d'entrée/sortie).
- Suppression ou éloignement du dépose-minute ; neutralisation du stationnement à proximité des passages piétons¹.
- Installation de potelets, bordures ou végétaux pour empêcher le stationnement gênant.
- Zones 30, sens uniques et zones de rencontre sur les rues voisines.
- Élargissement des trottoirs et signalisation spécifique et ludique.
- Présence d'agents pour sécuriser les traversées.
- Harmonisation des aménagements pour créer un « paysage scolaire » identifiable et lisible.

2. Sur les trajets domicile–établissement

Situations à risque identifiées :

- Trajets longs et peu sécurisés en zones rurales ou de montagne.
- Routes rapides inadaptées aux piétons et cyclistes.
- Absence ou discontinuité des trottoirs et des pistes cyclables.

¹ Article L.118-5-1 du Code de la voirie routière, créé par la loi n°2019-1428 du 24 décembre 2019 (LOM), imposant la neutralisation du stationnement motorisé dans les 5 mètres en amont des passages piétons, avec mise en conformité prévue au 31 décembre 2026 ; voir notamment DREAL Grand Est, « 2026 : agir pour renforcer la sécurité des passages piétons », <https://www.grand-est.developpement-durable.gouv.fr/2026-agir-pour-renforcer-la-securite-des-passages-a23734.html>

- Traversées dangereuses ou insuffisamment aménagées.
- Coupures urbaines : voies ferrées, axes routiers, quartiers fermés.
- Manque de luminosité en période hivernale.
- Travaux ou déviations modifiant les habitudes de déplacement.
- Vélos en mauvais état, multiplicité des modes créant des conflits d'usage.

Solutions proposées :

- Identification des itinéraires principaux entre quartiers, écoles et arrêts de transport.
- Création de continuités piétonnes et cyclables ; traitement des coupures urbaines.
- Diagnostics participatifs avec les élèves et les familles.
- Intégration des cheminements piétons **dans** les chantiers et travaux temporaires.
- Développement des pédibus et vélobus.
- Organisation d'ateliers de réparation vélo
- Formation des parents à l'accompagnement à vélo.
- Aménagements qualitatifs et attractifs pour favoriser la marche.

3. À l'intérieur des établissements et zones sensibles

Situations à risque identifiées :

- Sorties rapides de véhicules dans l'enceinte ou à proximité immédiate.
- Mouvements de bus scolaires et manœuvres complexes de cars.
- Stationnement insuffisant ou mal dimensionné.
- Difficultés d'accès pour les élèves PMR, ULIS ou temporairement blessés.
- Gestion compliquée des flux aux entrées et sorties d'établissement.

Solutions proposées :

- Dimensionnement correct des zones de stationnement internes.
- Organisation des circuits de bus et cars scolaires sans marche arrière.
- Séparation des flux piétons, cycles et véhicules motorisés.
- Accès adaptés aux élèves à mobilité réduite.
- Sécurisation des cheminements entre arrêts de bus et entrées d'établissement.
- Développement de stationnements sécurisés pour vélos, trottinettes et autres modes actifs.

Partie 3 - Principaux enseignements de la réunion :

- La question de la sécurité routière des enfants ne peut se limiter aux abords immédiats des établissements : c'est l'ensemble du parcours de mobilité qui doit être sécurisé.
- Les données montrent que les accidents surviennent majoritairement lors des déplacements de loisirs (74 %) plutôt que sur les trajets scolaires (14 %), ce qui nécessite une approche élargie.
- Les collégiens constituent un public particulièrement exposé, du fait de leur autonomie croissante et de la surestimation de leurs capacités face à l'environnement routier.

- Les aménagements physiques jouent un rôle central dans la réduction du risque : vitesses, visibilité, continuité des cheminements, organisation de la voirie.
- Des outils numériques innovants (cartographie dynamique des dangers) et des modèles étrangers (obligation allemande de carte des trajets sécurisés) peuvent enrichir les pratiques françaises.
- Les recommandations formulées pour les abords scolaires pourraient être transposées aux abords d'autres équipements fréquentés par les jeunes.

Suite des travaux

Prochaine réunion : Réunion n°2 – Réglementation, partage de la voirie et responsabilités

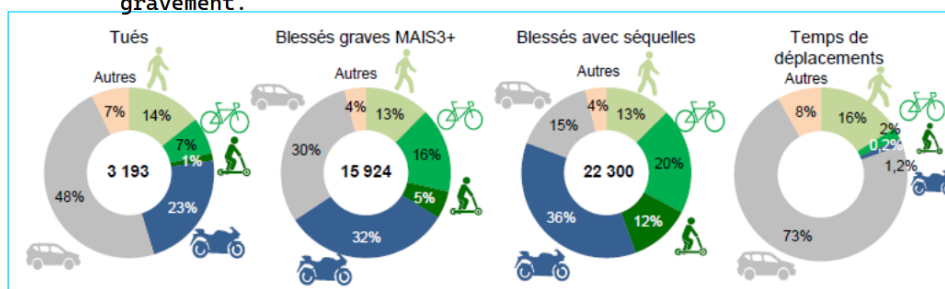
Période envisagée : 13–18 mai 2026

Livrables en cours de production :

- Compte rendu structuré de la réunion n°1 (présent document).
- Fiche opérationnelle : « Aménagements et sécurisation des abords scolaires – solutions clés ».

Annexe 1 : Bilan 2024 de l'accidentalité ; CEREMA

En 2024 en France métropolitaine, 3 193 personnes sont décédées sur les routes (dont 140 entre 0 et 17 ans) et 16 000 ont été blessées gravement.

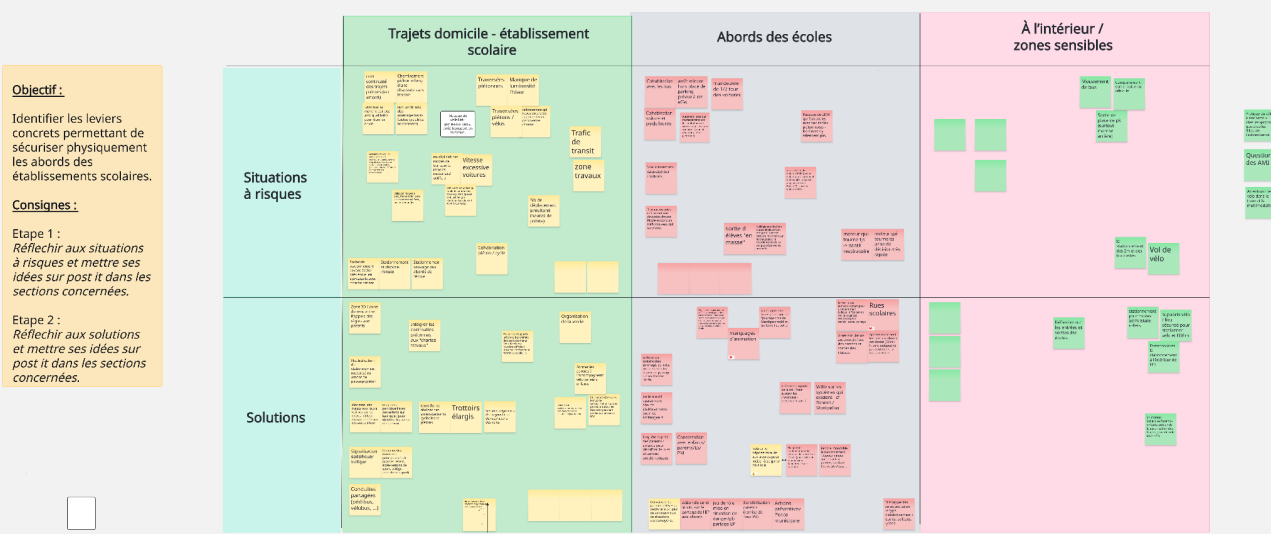


Source : tués : données BAAC ; blessés MAIS3+ et séquelles 1 an après l'accident : estimation ONISR ; déplacement : données EMP 2019

Annexe 2 : Travail collaboratif sur les situations à risque et des solutions au niveau des abords des écoles, des trajets domicile - établissement scolaire et à l'intérieur des établissements scolaires

Groupe de travail Mobiscol : sécurité routière et écomobilité scolaire (28/04/2026)

Diagnostic et sécurisation (voirie, aménagements, stationnement, vitesses)



Références et ressources

Observatoire national interministériel de la sécurité routière. (2020). *Accidentologie des enfants de moins de 13 ans à pied et à vélo en France* [Données statistiques]. Ministère de l'Intérieur. [Source utilisée et infographie réalisée par le Collectif Cycliste 37, publiée le 4 avril 2022.]

<https://www.cc37.org/en-france-en-2020-environ-3-enfants-a-pied-et-1-enfant-a-velo-ont-ete-blesses-ou-tues-chaque-jour/>

Mobiscol. (2022, juin). *Catalogue des aménagements possibles dans le cadre d'un plan de déplacement établissement scolaire* [Guide]. Vivacités Île-de-France ; Club des Villes et Territoires Cyclables et Marchables.

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

Initiative für sichere Straßen. (2022, août). *Schulwegplaner* [Outil numérique de planification des trajets scolaires sécurisés]. <https://www.sichere-strassen.org/produkte/schulwegplaner/>

Vias Institute. (2022, 23 août). *12 et 16 ans, âges à risque pour les enfants sur le chemin de l'école* [Communiqué de presse].

<https://www.vias.be/fr/newsroom/12-et-16-ans-ages-a-risque-pour-les-enfants-sur-le-chemin-de-lecole/>

Mobiscol. (2025, décembre). *Le plan de déplacement établissement scolaire (PDES) : l'outil de planification de l'écomobilité scolaire* [Livrable]. Réseau Vélo et Marche ; Vivacités Île-de-France. <https://mobiscol.org/le-plan-de-deplacement-etablissement-scolaire-pdes/>

Observatoire national interministériel de la sécurité routière. (2025). *Bilan 2024 de la sécurité routière*. Ministère de l'Intérieur. <https://www.onisr.securite-routiere.gouv.fr/etat-de-linsecurite-routiere/bilans-annuels-de-la-securite-routiere/bilan-2024-de-la-securite-routiere>