

Compte-rendu - 2ème réunion - Groupe de travail Sécurité routière et écomobilité scolaire

Jeudi 21 mai de 14h à 16h

Participants :

- Bauchard Sophie – Ministère des Sports, de la Jeunesse et de la Vie associative
- Boussuge Cédric – Chef de projets mobilités piétonnes et espaces publics, Cerema
- Chahbazian Barbara – Chargée de projet vélo, mobilités actives et déplacements, Mairie de Miramas
- Chambon Corniglion Elie – Coordinateur Associatif, Vélocité Grand Montpellier
- Costes Jean-Pascal – Délégué Général, Vélo Vallée
- Drouet d'Aubigny Cécile – Consultante, Indiggo
- Dubuc Vincent – Chargé de mission Conseil établissement scolaire / Inclusion, Syndicat des Mobilités Pays Basque Adour
- Favre Brice – CM Mobilités Actives, Mairie de Jacou
- Genoud-Prachex Axel – Chargé de campagne mobilités / logistique / Rues aux écoles, Association Respire
- Gilbert Michel – Conseil municipal délégué, Bures-sur-Yvette
- Goncellin Nadine – Éducatrice vélo et créatrice d'outils pédagogiques de mobilités, Cyclodoux
- Kovacic Ivana – Chargée de mission management de la mobilité, Eurométropole de Strasbourg
- Lecointre Julien – Chargé de missions modes actifs, DGTM de la Guyane
- Masclaux Maude – Brigadier-chef principal de police municipale de Montpellier
- Maurel Cassandre – Chargée de projet d'écomobilité scolaire, Agence Ecomobilité Savoie Mont Blanc
- Parker Vanessa – Créatrice du pédibus, référente de ligne, Mairie de Bois-le-Roi
- Teschner Pauline – Stagiaire, Association Respire

Introduction

La première réunion du groupe de travail (28 avril 2026) avait dressé le constat : les abords des établissements scolaires et les trajets domicile-école (et loisirs) concentrent des situations de danger réel, bien identifiées et souvent récurrentes : Discontinuité cyclable et marchable, stationnements sauvages, conflits entre piétons et cyclistes, vitesses trop importante, visibilité réduite. Un diagnostic qui a été partagé par l'ensemble des participants et les situations étaient reconnues par tous. Cette première séance nous a donc permis d'identifier les situations à risques mais aussi d'y répondre en matière d'infrastructure et d'aménagements. Cependant, il est tout de même possible de se demander pourquoi ces situations persistent alors que des règles existent pour les prévenir ?

C'est cette question que cette deuxième réunion s'est proposée d'explorer, en approfondissant le cadre juridique applicable à chaque mode de déplacement et la répartition des responsabilités entre acteurs.

On se demande alors dans quelle mesure la réglementation de la sécurité routière permet-elle, ou ne permet-elle pas, une véritable pacification du partage de la voirie ?

Le partage de la voirie entre des usagers aux vitesses, aux vulnérabilités et aux comportements très différents est structurellement conflictuel. La réglementation a pour ambition d'organiser ce partage, de fixer des priorités, d'assigner des responsabilités. Mais suffit-elle à pacifier ces usages ? Qui est censé faire respecter les règles, et avec quels moyens ? Que se passe-t-il dans les zones où la règle est absente ou floue ? Et comment faire évoluer les comportements quand même une réglementation bien conçue ne suffit pas à changer les pratiques ?

Ce sont ces limites que les échanges ont permis de cartographier à travers trois entrées : les règles applicables par mode de déplacement (I), les responsabilités des acteurs (II), et les situations particulières (III). Les tableaux collaboratifs produits en séance figurent en annexe de ce document.

- Clarifier le cadre réglementaire applicable aux différents modes de déplacement scolaire (piétons, cyclistes, automobilistes, EDPm).
- Identifier les responsabilités des acteurs : collectivités, établissements scolaires, parents et enfants.
- Repérer les zones de flou, les vides législatifs et les difficultés d'application sur le terrain.
- Alimenter la production d'outils opérationnels à destination des collectivités avec la possibilité à un public plus large.

Un tour de table rapide a ouvert la séance, permettant à chaque participant d'exprimer en un mot ou une phrase son attente principale.

Rappel des enseignements du GT1

Quatre points saillants ont été rappelés en début de séance :

- **Des situations à risque identifiées** : discontinuité cyclables et marchables, stationnement sauvage, conflits piétons/cyclistes, non-respect des priorités aux abords des établissements.
- **Des points de tension récurrents** : comportements des parents aux entrées/sorties, lisibilité insuffisante des aménagements.
- **Une approche par parcours retenue** : domicile/trajet ; abords de l'établissement ; lieux de loisirs ; zones sensibles/enceinte de l'établissement.
- **Un besoin exprimé de mieux connaître les règles applicables et les responsabilités de chacun** : ce que ce GT2 vise précisément à éclairer.

Partie I – Règles applicables par mode de déplacement

Cette première partie a présenté le cadre réglementaire applicable à chaque catégorie d'usager, tel qu'il découle principalement du Code de la route. Le tableau collaboratif en **Annexe 1** restitue l'ensemble des éléments produits lors des échanges (cadre réglementaire et points de vigilance) organisés par mode de déplacement.

1.1 Les cyclistes

Circulation et espace de circulation

La circulation à vélo sur trottoir est interdite pour les cyclistes de plus de 8 ans, elle est tolérée pour les enfants de moins de 8 ans, à condition de rouler à allure modérée et de ne pas gêner les piétons.¹

¹Art. R412-34 du Code de la route – Définition des piétons et assimilés ; règles de circulation sur trottoir pour les cyclistes selon l'âge. Legifrance : https://www.legifrance.gouv.fr/codes/article_lc/LEGIARTI000032401343

Les cyclistes peuvent emprunter les pistes cyclables, voies vertes, bandes cyclables, et à défaut la chaussée. L'utilisation d'un vélo à assistance électrique (VAE) n'est soumise à aucune condition d'âge.²

La question des doubles sens cyclables a fait l'objet d'échanges approfondis. Les participants ont relevé une méconnaissance fréquente de cette règle par les automobilistes, ainsi que des configurations d'intersection particulièrement accidentogènes qui méritent une protection renforcée (îlots, marquages).

Un point de vigilance a été identifié concernant **l'article R412-6**, qui impose à tout conducteur en mouvement d'adopter à tout moment un comportement prudent et respectueux envers les autres usagers de la voie publique.³

Équipements obligatoires

Le port du casque est obligatoire pour les enfants de moins de 12 ans, qu'ils soient conducteurs ou passagers. Cette obligation relève de la responsabilité des adultes accompagnants.⁴

Le vélo doit être équipé de freins en bon état, de dispositifs d'éclairage à l'avant et à l'arrière, et d'un catadioptré arrière rouge. Les catadioptrés orange latéraux sont également obligatoires, sauf si les pneumatiques sont munis de dispositifs rétroréfléchissants. Une disposition issue de la transposition d'une directive européenne en droit français en 2024.⁵

Les participants ont signalé un manque fréquent d'éclairage sur les vélos vendus pour enfants, ainsi que des difficultés croissantes observées chez les jeunes cyclistes pour lever le bras afin de signaler un changement de direction, suggérant l'intérêt de dispositifs alternatifs (clignotants).

L'usage d'écouteurs ou d'oreillettes Bluetooth, ainsi que la tenue d'un téléphone en main, sont interdits lors de la conduite à vélo.⁶ Cependant, il a été relevé que cette règle n'est pas toujours respectée.

1.2 Les piétons

Les piétons et les personnes assimilées (conducteurs d'engins de déplacement non motorisés poussés à la main, personnes en fauteuil roulant) sont définis par **les articles R412-34 à R412-36** du Code de la route, qui encadrent également leurs obligations de circulation.⁷

Les piétons doivent emprunter le trottoir lorsqu'il existe, ou circuler sur le bord gauche de la chaussée en son absence. Ils sont tenus d'utiliser le passage piéton lorsqu'il se situe à moins de 50 mètres, sauf en zone de rencontre ou aire piétonne.⁸

Une fois engagés ou manifestant clairement l'intention de traverser, les piétons bénéficient d'une priorité absolue que les conducteurs doivent impérativement respecter.⁹

Plusieurs points de subtilité ont été soulignés pour les enfants : en zone de rencontre, l'absence de passage piéton implique de pouvoir traverser partout. Ce qui entre en tension avec les apprentissages scolaires qui les incitent à systématiquement traverser aux passages piétons. **Les participants ont recommandé de maintenir cette règle simple dans les outils pédagogiques.**

La **Loi Badinter** a été rappelée : elle exonère le piéton de toute responsabilité en cas d'accident avec un véhicule motorisé, sauf en cas de faute inexcusable de sa part, une notion particulièrement complexe à caractériser.

²Aucune condition d'âge n'est imposée par le Code de la route pour conduire un VAE dont la vitesse est bridée à 25 km/h.

³Art. R412-6 du Code de la route – Obligation générale de prudence et de comportement respectueux envers les autres usagers de la voie publique, applicable à tout conducteur en mouvement.

⁴Art. R431-1-3 du Code de la route – Port du casque obligatoire pour les enfants de moins de 12 ans, conducteurs ou passagers d'un cycle.

⁵Art. R313-19 du Code de la route (modifié en 2024) – Obligation de catadioptrés orange latéraux sur les cycles et EDPm, sauf si les pneumatiques sont équipés de dispositifs rétroréfléchissants. Transposition d'une directive européenne.

https://www.legifrance.gouv.fr/codes/article_lc/LEGIARTI000050678288

⁶Art. R412-6-1 du Code de la route – Interdiction des écouteurs, oreillettes et téléphone en main lors de la conduite, applicable aux cyclistes et conducteurs d'EDPm.

⁷Art. R412-34 à R412-36 du Code de la route – Définition du statut de piéton et des personnes assimilées ; règles de circulation sur trottoir et chaussée.

⁸Art. R412-37 du Code de la route – Obligation d'emprunter le passage piéton à moins de 50 mètres, sauf en zone de rencontre ou aire piétonne.

⁹Art. R415-11 du Code de la route – Obligation de céder le passage aux piétons s'engageant régulièrement dans la traversée ou manifestant clairement l'intention de le faire.

1.3 Les automobilistes

Les conducteurs sont soumis à une obligation générale de prudence, renforcée à proximité des établissements scolaires et des zones fréquentées par des enfants.

Depuis 2022, tout espace de stationnement voiture situé à moins de 5 mètres en amont d'un passage piéton doit être libéré, conformément à **l'article L.118-5-1 du Code de la route**, afin d'améliorer la visibilité mutuelle entre piétons et conducteurs.¹⁰

Les participants ont pointé le stationnement en double file aux abords des établissements comme une difficulté persistante, aggravée par des comportements inconsidérés (enfants "s'éjectant" du véhicule sans regarder) qui créent des situations de danger immédiat.

1.4 Les engins de déplacement personnel motorisés (EDPm)

Depuis le décret du 23 octobre 2019, les EDPm (trottinettes électriques, gyroroues, etc.) disposent d'un cadre juridique propre dans le Code de la route. Ils sont autorisés sur les pistes cyclables, voies vertes, et à titre subsidiaire sur la chaussée à 25 km/h maximum. Ils sont strictement interdits sur les trottoirs.¹¹

L'âge minimum d'utilisation sur la voie publique a été relevé à 14 ans (et non 12 ans comme indiqué dans certaines sources antérieures), conformément aux dispositions en vigueur en 2026.¹²

Le port du casque est obligatoire pour les conducteurs mineurs. Les EDPm modèles « enfant » (avant 14 ans) sont considérés juridiquement comme des jouets et ne sont donc pas autorisés sur la voie publique.

La question des EDPm débridés a suscité de nombreux échanges. Plusieurs situations ont été évoquées :

- Des trottinettes atteignant 50 km/h circulent aux abords des établissements scolaires.
- Le contrôle visuel de la conformité d'un engin est impossible à l'œil nu.
- Montpellier a évoqué l'existence d'un outil (socle + radar) permettant de vérifier la vitesse maximale d'un engin.
- Des opérations policières existent à Bordeaux et Nantes pour retirer de la circulation les engins non conformes.

Sur le plan juridique : circuler sur un EDPm débridé expose à une amende de 1 500 € ; effectuer soi-même le débridage expose à 1 an d'emprisonnement et 30 000 € d'amende.¹³

La question spécifique des "speed bikes" (vélos motorisés homologués, immatriculés et constituant une catégorie de véhicule à part entière) a également été soulevée, tout comme celle des "fat bikes". Ces nouvelles catégories ont été à plusieurs reprises qualifiées de dangereuses, en raison tant de leur vitesse élevée que de l'absence d'un cadre légal adapté. En effet, l'essor de ces usages soulève de réelles interrogations en matière de sécurité routière et s'impose désormais comme un enjeu à approfondir.

Points saillants de la partie 1

- Le cadre réglementaire est dense et souvent mal connu : doubles sens cyclables, règle des 50 m aux passages piétons, ou statut des EDPm échappent encore à de nombreux usagers adultes comme enfants.
- Les équipements obligatoires (casque < 12 ans, éclairage, catadioptrés) sont souvent absents sur les vélos vendus pour enfants. Un levier d'action de communication et de sensibilisation directe pour les collectivités et les établissements.

¹⁰Art. L.118-5-1 du Code de la route – Obligation de libérer tout espace de stationnement à moins de 5 m en amont d'un passage piéton (disposition introduite pour améliorer la visibilité).

¹¹Décret n° 2019-1082 du 23 octobre 2019. Art. R413-12 et R412-43-1 du Code de la route. Fiche réglementation EDPm : <https://www.securite-routiere.gouv.fr/reglementation-liee-aux-modes-de-deplacements/reglementation-des-edpm>

¹²Art. R431-1-4 du Code de la route. L'âge minimal d'utilisation des EDPm sur la voie publique est de 14 ans (2026). Les modèles enfant (< 14 ans) sont qualifiés de jouets et ne sont pas autorisés sur la voie publique.

<https://www.ecologie.gouv.fr/politiques-publiques/trottinettes-electriques-edpm-reglementation-vigreur>

¹³Art. L.317-1 du Code de la route – Procéder soi-même au débridage d'un EDPm expose à 1 an d'emprisonnement et 30 000 € d'amende. La conduite d'un engin débridé est passible de 1 500 € (5e classe). La circulation sur trottoir : 135 € (4e classe).

- Les EDPm débridés constituent un risque réel et peu contrôlable aux abords des établissements. L'outil radar de Montpellier mérite d'être capitalisé et diffusé.
- La rue scolaire n'a pas de statut propre en droit français. Sa gestion juridique (aire piétonne temporaire) reste donc méconnue des usagers et des personnels éducatifs. Les intersections en double sens cyclables sont identifiées comme particulièrement accidentogènes. Des aménagements physiques (îlots, marquages) sont recommandés en priorité.

Partie II – Responsabilités des acteurs

Cette deuxième partie a structuré les responsabilités, droits et devoirs de chaque acteur impliqué dans la sécurisation des déplacements scolaires. Le tableau en **Annexe 2** restitue les contributions du paperboard collaboratif, distinguant droits, devoirs et remarques par acteur.

2.1 Les collectivités territoriales

Le maire exerce un pouvoir de police de la circulation, qui lui permet de réglementer l'usage de la voirie sur le territoire communal.¹⁴ Il peut notamment instaurer des zones 30, zones de rencontre, aires piétonnes, ou des rues scolaires (fermeture temporaire de voie).

Il a été précisé que la « rue scolaire » n'a pas de statut réglementaire propre en France (contrairement à la Belgique). Elle correspond juridiquement à une aire piétonne temporaire. Ce qui implique que les cyclistes doivent mettre pied à terre, et que les EDPm y sont également soumis à la même règle. La question de la circulation des trottinettes électriques dans ces espaces reste à clarifier dans les outils de communication.

Les collectivités doivent par ailleurs assurer l'entretien normal de la voirie : leur responsabilité peut être engagée en cas de défaut d'entretien ou d'insuffisance de signalisation.

Plusieurs leviers d'action ont été mentionnés :

- Aménagements physiques (cheminements sécurisés, marquages, mobiliers urbains).
- Fermetures chrono-spatiales de voie (rues scolaires, exemples à Saint-Laurent-du-Maroni en Guyane).
- Affichage de sensibilisation dans les espaces publics, avec participation des élèves (carrefours dangereux, réglementation).
- Sensibilisation des usagers aux récentes évolutions du Code de la route (panneaux M12, doubles sens cyclables).
- Prévoir des stationnements vélos en nombre suffisant dans et aux abords des établissements.

Le plan de protection de l'atmosphère (PPA) a été cité comme levier réglementaire complémentaire dans certaines régions (Nord/Pas-de-Calais, PACA), impliquant une obligation de qualité de l'air aux abords des établissements scolaires. D'autres outils de planification existent, tels que le Schéma Directeur Cyclable ou le Plan Vélo, mais ils demeurent de nature incitative. En effet, ni la loi LOM ni la loi Laure n'imposent aux collectivités l'élaboration de ces documents.

2.2 Les établissements scolaires

Les enseignants et personnels d'encadrement sont responsables de la sécurité des élèves pendant le temps scolaire et lors des sorties, dans le cadre du Code de l'éducation (article L312 et suivants) et des circulaires de l'Éducation nationale.¹⁵

Les participants ont évoqué le rôle des établissements dans :

- L'organisation et la sécurisation des sorties (sorties à pied, vélobus, transport en car scolaire).
- L'intégration de dispositifs pédagogiques d'éducation à la sécurité routière (permis piéton, Savoir rouler à vélo).

¹⁴Art. L.2213-1 et suivants du Code général des collectivités territoriales – Pouvoir de police de la circulation du maire permettant de réglementer l'usage de la voirie sur le territoire communal.

¹⁵Art. L312-1 et suivants du Code de l'éducation – Cadre de responsabilité des personnels enseignants lors des sorties scolaires. Obligation de mise en œuvre d'un PDES pour les établissements de plus de 250 élèves.

- L'affichage interne de sensibilisation, y compris des productions réalisées par les élèves.
- La mise à disposition de stationnements vélos adaptés aux abords immédiats.
- Fiches de rappel de la réglementation distribuées à chaque rentrée scolaire.

2.3 Les parents et les élèves

Les parents exercent la responsabilité civile du fait de leurs enfants mineurs et peuvent être tenus responsables des dommages causés par leurs enfants lors des déplacements.¹⁶

La question de la réglementation encadrant l'autonomie des enfants dans les transports en commun a été posée, sans réponse réglementaire claire à ce stade. Les participants ont insisté sur la nécessité de décomplexer les familles vis-à-vis de cette autonomie.

Parmi les leviers mobilisables côté parents :

- Participation active aux animations de rues pour enfants et journées d'écomobilité.
- Soutien au plaidoyer pour des aménagements sécurisés (associations de parents d'élèves).

La question de la mobilisation des parents a été identifiée comme un défi central : comment les associer ? La piste d'une participation à des animations type « agrément piéton » a été évoquée à plusieurs reprises, notamment dans la partie 3 de ce groupe de travail avec plus de précisions (voir partie 3.1).

Points saillants de la partie 2

- Les collectivités détiennent les leviers les plus directs : pouvoir de police, aménagement de la voirie, réglementation des espaces. Cependant, leur efficacité dépend des moyens humains et financiers disponibles pour appliquer et faire respecter ces règles. Or, dans un contexte de réduction des dotations de l'État et de contraintes budgétaires croissantes, ces moyens s'amenuisent, fragilisant d'autant la portée et la continuité des actions engagées par les collectivités.
- L'obligation de mener des PDES (établissements scolaires de plus de 250 élèves) a prouvé son efficacité structurante, notamment dans les Hauts-de-France : son déploiement plus large est à encourager.
- La mobilisation des parents est un défi central : l'idée d'un « agrément piéton » délivré par l'Éducation nationale (sur le modèle des agréments piscine/vélo) émerge comme piste innovante pour les associer sans les culpabiliser.
- La question de l'autonomie des enfants dans les transports en commun reste sans réponse réglementaire claire. Un vide à combler dans les outils à produire ou capitaliser.
- La qualité de l'air aux abords des établissements s'inscrivant dans les objectifs d'un Plan de protection de l'atmosphère (PPA) est un levier réglementaire sous-utilisé, mais mobilisable dans plusieurs régions.

Partie III – Situations particulières

La troisième partie a exploré des situations spécifiques - sorties scolaires, transport en car, abords des établissements — qui soulèvent des enjeux particuliers de réglementation et d'organisation. Le tableau collaboratif complet figure en **Annexe 4**.

3.1 Sorties scolaires à vélo et encadrement de vélobus

Les sorties à vélo et le format vélobus ont concentré de nombreux échanges, en raison des incertitudes pratiques et réglementaires qu'ils soulèvent.

- Les taux d'encadrement requis ne font pas l'objet d'une réglementation unifiée et claire dans les textes de l'Éducation nationale. Une contradiction qui a été signalée par plusieurs participants.
- L'accès aux vélos constitue un obstacle. La mutualisation de parcs de vélos achetés par les collectivités a été présentée comme une piste efficace.

¹⁶Art. 1242 du Code civil – Responsabilité civile des parents du fait de leurs enfants mineurs.

- L'itinéraire doit être anticipé et sécurisé, avec présence d'adultes en tête et en queue de groupe. Des ressources ont été citées. Notamment, les travaux de [l'association Réseau Canopé sur la classe dehors](#), et les ressources de l'académie de Strasbourg sur l'école du dehors.

3.2 Sorties à pied

Le groupe de piétons scolaires est assimilé à un ensemble collectif nécessitant une vigilance renforcée, notamment lors des traversées. Des dispositifs de sécurisation adaptés doivent être mis en place si nécessaire.

Une idée innovante a émergé : la création d'un « agrément piéton » délivré par l'Éducation nationale pour les parents bénévoles souhaitant encadrer des sorties, sur le modèle des [agréments piscine](#) ou vélo, permettant d'organiser des petits groupes de pratique sans la présence de l'enseignant. [Le livret piéton développé avec la MAIF](#) a été cité comme outil de référence, ainsi que le flyer de la Sécurité routière « Être piéton sur la voie publique » et l'exemple du **challenge piéton** de Metz (écoliers mis en situation pratique).

3.3 Transport scolaire en car

Les arrêts de car scolaire ont été identifiés comme des points de vigilance spécifiques. Les bus s'arrêtent parfois sur les pistes cyclables, au plus près des établissements, ce qui crée des conflits d'usage et des situations de danger.

La responsabilité dans ce contexte est partagée entre l'organisateur du transport, le transporteur et l'établissement - une articulation qui mériterait d'être mieux formalisée.

3.4 Les abords des établissements

Les abords constituent le principal point de conflit. Plusieurs situations récurrentes ont été relevées :

- Parents garés en double file, avec enfants "s'éjectant" du véhicule sans regarder.
- Cyclistes roulant sur le trottoir faute d'aménagement cyclable à proximité des établissements.
- Passages piétons trop éloignés générant des traversées hors des clous.
- Vitesse excessive sur les pistes cyclables, décourageant les parents et les enfants.
- Circulation et stationnement des bus scolaires sur les pistes cyclables.

La question du stationnement sécurisé des vélos (enfants et personnels) à l'intérieur et aux abords des établissements a été posée, avec la nécessité de permettre aux cyclistes de rejoindre l'établissement de façon sécurisée une fois leur vélo garé.

Points saillants de la partie 3

- Les sorties à vélo et le vélobus se heurtent à une contradiction réglementaire non résolue dans les textes de l'Éducation nationale sur les taux d'encadrement. Une clarification est nécessaire.
- L'accès aux vélos reste un obstacle pratique majeur : la mutualisation de parcs communaux est une solution efficace et reproductible.
- Les bus scolaires arrêtés sur les pistes cyclables créent des conflits d'usage récurrents et dangereux. Une coordination entre transporteurs et services voirie est indispensable.
- Les abords des établissements concentrent la quasi-totalité des situations à risque : stationnement anarchique, visibilité réduite à hauteur d'enfant, passages piétons mal positionnés.

La Guyane illustre la nécessité d'adapter les approches aux contextes ultra-marins : distances, transport fluvial et réseau routier insuffisant appellent une session spécifique DOM-TOM.

Zones de flou et questions ouvertes

Les échanges collaboratifs sur les tableaux ont permis d'identifier plusieurs zones d'incertitude ou de tension réglementaire :

Flous réglementaires

- Statut des trottinettes électriques « format enfant » (avant 14 ans) : considérées comme jouets, elles ne sont pas autorisées sur la voie publique, mais rien ne les interdit réglementairement aux abords des établissements.
- Cadre juridique des fat bikes et speed bikes : ces engins relèvent de catégories distinctes qui méritent une meilleure communication.
- Priorités aux intersections en double sens cyclable : fréquentes confusion entre cyclistes et automobilistes sur les règles applicables.
- Conflit entre panneau M12 et feu cycliste à une même intersection : lequel prime ?
- Circulation des vélos et des trottinettes dans les rues scolaires (assimilées à des aires piétonnes) : la règle est claire (vélo à pied, EDPm interdit), mais peu connue et peu respectée.
- Réglementation applicable en Outre-mer : les distances (plus longues), les transports fluviaux (pirogues scolaires en Guyane), et le réseau routier insuffisant appellent des approches adaptées. Une réunion spécifique DOM-TOM a été suggérée.

Difficultés d'application

- Méconnaissance des nouvelles règles du Code de la route par les usagers (doubles sens cyclables, panneaux M12).
- Impossibilité de contrôler visuellement la conformité d'un EDPm sans outil dédié.
- Faible capacité humaine à faire respecter les aires piétonnes.
- Passages piétons mal placés (trop loin) engendrant des traversées hors des clous.
- Éléments masquant la visibilité à hauteur d'enfant (buissons, véhicules garés).
- Géolocalisation et outils numériques : des outils comme Géovélo ou Safer Roads permettent d'identifier les trajets les plus sûrs, mais soulèvent des questions de traçabilité des déplacements des enfants et de protection des données personnelles.

Ressources et outils mentionnés

Les participants ont mentionné ou partagé plusieurs ressources utiles :

- [Livret piéton MAIF](#) : outil pédagogique de référence pour l'éducation à la marche sécurisée.
- [Flyer Sécurité routière « Être piéton sur la voie publique »](#) (mars 2026).
- Code du cycliste (éditions Lefebvre Dalloz) : guide de référence sur les règles applicables à vélo.
- [Ressources de l'école du dehors](#) : Réseau Canopé, académie de Strasbourg
- [Challenge piétons de Metz](#) : mise en situation pratique des écoliers aux passages piétons.
- [Géovélo](#) et [Safer Roads](#) : outils d'identification des trajets domicile-école sécurisés.
- [Page Sécurité routière sur la réglementation des EDPm](#)
- [Cerema : ressources sur la circulation des personnes en fauteuil roulant.](#)

Principaux enseignements et perspectives pour la réunion 3

Cette deuxième réunion a confirmé la tension centrale mise en évidence en introduction : entre une réglementation existante, mais mal connue, des responsabilités partagées, mais mal articulées, et des vides juridiques qui laissent certaines situations sans réponse claire, le chemin vers une sécurisation effective des déplacements scolaires passe nécessairement par l'éducation et la pédagogie.

Cinq enseignements alimenteront directement la réunion n°3 sur le continuum éducatif :

- **Traduire la complexité réglementaire en messages accessibles.** Le cadre juridique est trop dense pour être transmis tel quel. Il faut des outils gradués selon l'âge, le mode de déplacement et le contexte (urbain, rural, ultramarin).
- **Nommer les vides plutôt que les ignorer.** L'absence de règle sur l'autonomie dans les transports ou sur l'encadrement des vélobus doit être expliquée aux familles et aux enseignants, plutôt que contourner.
- **Différencier les messages par acteur.** Ce que doit savoir un enfant de 7 ans, un collégien, un parent au volant ou un enseignant organisant une sortie à vélo n'est pas la même chose. Le continuum éducatif doit refléter cette graduation.
- **Valoriser l'autonomie sans culpabiliser.** Les outils à destination des familles doivent accompagner le changement de comportement en s'appuyant sur les leviers positifs (confiance, compétences de l'enfant) plutôt que sur la sanction ou la peur.
- **S'appuyer sur les situations concrètes.** Les sorties à pied, le vélobus, les abords d'établissement : les situations identifiées lors des deux premières réunions sont autant de supports pour des séquences pédagogiques en situation réelle.

Suivi des travaux

Livrable de la réunion n°2

- Fiche synthétique à destination des tout public

Réunion n°3 - Education et continuum pédagogique de la sécurité routière

Cette réunion s'appuiera sur les deux premières pour construire un continuum éducatif opérationnel, en abordant notamment :

- Les outils pédagogiques existants (permis piéton, Savoir rouler à vélo, vélobus, challenge piétons) et leurs conditions d'articulation.
- La graduation des messages selon l'âge et le contexte (maternelle, primaire, collège, lycée).
- La place des familles et des associations de parents d'élèves dans ce continuum.
- Les spécificités des territoires ruraux, montagnards et ultramarins.

Annexes

Annexe 1 : Tableau collaboratif – Cadre réglementaire et points de vigilance par mode de déplacement

Sources : Code de la route, contributions des participants au paperboard collaboratif du 21/05/2026

	Piétons	Cyclistes	Automobilistes	EDPm
Cadre réglementaire	- Art. R412-34 : définition des piétons et assimilés (fauteuil roulant, engins poussés à la main) - Art. R412-35 : obligation de marcher sur les trottoirs - Art. R412-36 : bord gauche de la chaussée en l'absence de trottoir (sauf en groupe ou en poussant un vélo) - Art. R412-37 : passage piéton obligatoire à moins de 50 m (sauf zone de rencontre et aire piétonne) - Art. R415-11 : priorité aux piétons engagés ou manifestant l'intention de traverser - Loi Badinter : exonération du piéton, sauf faute inexcusable	- Trottoir interdit après 8 ans (tolérance < 8 ans, allure modérée) — Art. R412-34 - Casque obligatoire pour les < 12 ans (conducteur ou passager) — Art. R431-1-3 - Équipements obligatoires : freins, éclairage AV/AR, catadioptres — Art. R313-19 - Écouteurs et téléphone en main interdits — Art. R412-6-1 - Passager interdit sans dispositif homologué — Art. R431-5 - VAE : aucune condition d'âge - Gilet rétro réfléchissant obligatoire hors agglomération par faible visibilité	- Obligation générale de prudence renforcée — Art. R412-6 - Priorité aux piétons engagés ou signalant leur traversée — Art. R415-11 - Stationnement interdit sur trottoir, passage piéton, gênant la circulation — Art. R417-10 - Dégagement obligatoire à moins de 5 m en amont des passages piétons — Art. L.118-5-1 - Règle du double sens cyclable : les automobilistes doivent céder le passage	- Interdit aux < 14 ans sur voie publique — Art. R431-1-4 - Vitesse max : 25 km/h — Art. R413-12 - Autorisé : pistes cyclables, voies vertes, chaussée. Interdit : trottoir — Art. R412-43-1 - Casque obligatoire pour les mineurs - Modèles « enfant » (< 14 ans) = jouets, non autorisés sur voie publique - Écouteurs et téléphone interdits
Points de vigilance	- Zone de rencontre : traverser est possible partout, sans passage piéton — tension avec les apprentissages scolaires - Lisibilité des espaces (zone partagée ? passage piéton ?) - Cyclistes ne laissant pas la priorité au passage piéton - Piétons marchant sur les pistes cyclables - Personnes en fauteuil roulant :	- Manque d'éclairage vendu avec les vélos enfants - Difficulté des jeunes cyclistes à lever le bras pour signaler un tournant → intérêt des clignotants - Méconnaissance des doubles sens cyclables et du panneau M12 - Confusion sur les priorités aux pistes cyclables traversant une route - Conflit feu cycliste / panneau M12 à une	- Stationnement en double file avec enfants s'éjectant du véhicule sans regarder - Circulation et stationnement dangereux au plus près des établissements - Éléments gênant la visibilité à hauteur d'enfant : buissons, véhicules garés - Bus scolaires arrêtés sur les pistes cyclables	- Trotinettes débridées circulant à 50 km/h aux abords des établissements - Contrôle impossible à l'œil nu — outil radar existant à Montpellier - Circulation des EDPm dans les rues scolaires (aires piétonnes) : à clarifier - Trotinettes « enfant » : jouets présents aux abords des écoles, statut flou - Speed bikes et fat bikes : catégories peu connues

	peuvent circuler partout (chaussée, piste cyclable, trottoir)	même intersection : lequel prime ? - Intersections en double sens cyclable accidentogènes → protéger avec îlots - Cyclistes sur le trottoir devant les établissements (absence d'aménagement) - Oreillettes Bluetooth chez les adolescents à vélo - Être à plusieurs sur un vélo ou une trottinette	- Capacité humaine à faire respecter les aires piétonnes	- Débridage : 30 000 € d'amende et 1 an d'emprisonnement
--	---	---	--	--

Annexe 2 : Tableau collaboratif – Responsabilités, droits et devoirs par acteur

Sources : échanges et contributions des participants au paperboard collaboratif du 21/05/2026

	Collectivités Territoriales	Établissements scolaires	Parents / Élèves
Responsabilités & Droits	- Pouvoir de police de la circulation (maire) — Art. L.2213-1 CGCT - Aménagement et entretien de la voirie - Instaurer zones 30, zones de rencontre, rues scolaires (aires piétonnes temporaires) - Découpage de la carte scolaire en tenant compte des déplacements possibles - PPA (Plan de Protection de l'Atmosphère) : qualité de l'air aux abords des établissements (Nord/Pas-de-Calais, PACA)	- Continuum éducatif : apprentissage du vélo, code du cycliste - Code de l'éducation – Art. L312 : responsabilité des personnels lors des sorties - Prévoir du stationnement vélo dans les établissements (au-delà des minimums légaux) - Sécurité des enfants sur le temps scolaire et lors des sorties - Obligation PDES pour les établissements > 250 élèves (Hauts-de-France)	- Responsabilité civile des enfants mineurs — Art. 1242 Code civil - Plaidoyer pour demander des aménagements sécurisés - Favoriser l'autonomie des enfants pour aller à l'école - Participation aux animations de rues et journées d'ecomobilité - Associations de parents d'élèves : levier de mobilisation
Devoirs	- Faire respecter le Code de la route (police municipale — moyens humains nécessaires) - Actions de sensibilisation et communication (Mai à vélo, SEM...) - Sensibiliser aux modifications récentes du Code de la route - Afficher des affiches de sensibilisation dans l'espace public (carrefours dangereux) - Prévoir des stationnements vélos suffisants dans et aux abords des établissements	- Sécurité des enfants pendant le temps scolaire et les sorties - Affichage de sensibilisation, y compris affiches réalisées par les élèves - Continuum éducatif pour le piéton - Intégration des dispositifs pédagogiques : permis piéton, Savoir rouler à vélo - Organisation et sécurisation des sorties (à pied, vélobus, car scolaire)	- Respecter le Code de la route aux abords des établissements - Équiper et accompagner les enfants (casque, éclairage, assurance scolaire) - Fiches de rappel de la réglementation à chaque rentrée scolaire

Remarques & questions ouvertes	- Parvis décorés selon les choix des enfants : appropriation renforcée de l'espace - Même problématique qualité de l'air en PACA - Sensibilisation aux nouvelles règles (doubles sens cyclables, M12) - Fermetures chrono-spatiales de voie : exemples à Saint-Laurent-du-Maroni (Guyane)	- Contradiction dans les circulaires EN sur l'encadrement des sorties à vélo : à clarifier - Affichages dans l'espace public d'affiches réalisées par les élèves ? - Idée d'un « agrément piéton » pour parents bénévoles (modèle agrément piscine/ski/vélo)	- Comment mobiliser les parents d'élèves sans les culpabiliser ? - Quelle réglementation pour laisser ses enfants en autonomie dans les transports en commun ? - Livret piéton MAIF : outil de référence pour les familles
---	--	--	--

Tableau de synthèse – Répartition des responsabilités par acteur

Acteur	Responsabilité principale	Leviers
Collectivités	Organisation de la voirie, sécurité des espaces publics	Aménagement, réglementation (zones 30, zones de rencontre, rues scolaires), signalisation, contrôle
Établissements scolaires	Encadrement lors des sorties, sensibilisation des élèves	Pédagogie (permis piéton, SRAV), organisation des déplacements, PDES
Parents	Surveillance, comportement et équipement des enfants	Éducation, assurance scolaire, exemple comportemental aux abords des établissements
Enfants	Respect des règles de base selon l'âge	Apprentissage progressif dans le continuum éducatif

Annexe 4 : Tableau collaboratif – Cadre réglementaire et points d'attention par situation

Sources : échanges et contributions des participants au paperboard collaboratif du 21/05/2026

	Sorties à pied	Sorties scolaires à vélo / vélobus	Transport en car scolaire	Abords des établissements
Cadre réglementaire	- Groupe assimilé à un ensemble de piétons encadrés - Taux d'encadrement à vérifier selon la sortie - Responsabilité de l'enseignant/encadrant — Code de l'éducation - Pas de dérogation au Code de la route - Sorties sécurité piéton : petits groupes avec parents ou	- Vélos conformes à la réglementation (freins, éclairage, catadioptrés) - Casque obligatoire pour les < 12 ans - Art. R431-1-3 - Itinéraire anticipé et sécurisé, adultes en tête et en queue de groupe - Taux d'encadrement : pas de règle unifiée dans les textes de l'EN	- Responsabilité partagée : organisateur, transporteur, établissement - Règles applicables au transport de personnes - Points de vigilance sur les abords des arrêts de car - Ressources Anatep à mobiliser	- Zones 30, zones de rencontre, aires piétonnes : leviers disponibles - Rues scolaires = aires piétonnes temporaires → vélo pied à terre, EDPm non autorisé - Stationnement encadré - Art. R417-10 - Arrêtés municipaux : signalisation, fermeture chrono-spatiale

	animateurs agréés possibles	- Accès aux vélos : mutualiser les parcs achetés par les collectivités		
Remarques & points d'attention	- Idée d'un « agrément piéton » pour les parents bénévoles (modèle agrément piscine/ski/vélo délivré par l'EN) - Ressources : école du dehors (Réseau Canopé, académie de Strasbourg, classedehors.org) - Challenge piétons de Metz : mise en situation pratique des écoliers	- Contradiction sur l'encadrement des sorties à vélo par l'Éducation nationale : à clarifier - Format vélobus : organisation rigoureuse, coordination avec les services de voirie, information des familles	- Bus scolaires arrêtés sur les pistes cyclables : conflits d'usage fréquents - Ressources Anatep à explorer pour l'encadrement du transport scolaire	- Passage piéton mal placé (trop loin) → traversées hors passage piéton - Éléments masquant la visibilité à hauteur d'enfant (buissons, voitures) - Stationnement sécurisé des vélos (élèves et personnels) pour rejoindre l'établissement - Vitesse excessive sur les pistes cyclables : décourage parents et enfants - Guyane : distances très longues, transport fluvial (pirogues scolaires), réseau insuffisant