



dynamique nationale pour l'écobilité
des jeunes dans les territoires

**SÉCURITÉ
ROUTIÈRE VIVRE,
ENSEMBLE**

Compte-rendu - 3e réunion - Groupe de travail Sécurité routière et écobilité scolaire

Pédagogie et continuum éducatif à la sécurité routière

Mardi 30 juin de 14h à 16h

Participant.es :

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

- **Gaëlle Le Bars**, chargée d'études Sécurité routière - Rennes Métropole
- **Maude Masclaux** - Police municipale de Montpellier
- **Virginie Zimmermann**, Coordinatrice des centres d'éducation routière - Ville et Eurométropole de Strasbourg
- **Héloïse Plaut**, cheffe de projet écobilité scolaire - Région Pays de la Loire
- **Nadine Goncellin**, éducatrice vélo, créatrice d'outils pédagogiques de mobilités - Cyclodoux
- **Vanessa Parker**, ancienne élue de Bois-le-Roi (77), fondatrice du bus pédestre « le Mille-pattes »
- **Jean-Pascal Costes**, délégué général - Vélo Vallée
- **Anne-Laure Tournier**, chargée de mission marche du quotidien, cohabitation piétons-cyclistes et sécurité routière - Réseau vélo et marche
- **Michel Gilbert**, conseiller municipal délégué aux mobilités douces - Bures-sur-Yvette, membre du CA du Réseau vélo et marche
- **Camille Boceno**, chargée de mission mobilité - Communauté de communes Erdre et Gesvres (CCEG)
- **Romane Eveillard**, chargée de projet mobilité indépendante, en mission pour la CCEG
- **Sandrine Gibet**, chargée de projets transversaux, direction Enfance-Éducation - Ville de Vannes
- **Vincent Dubuc**, chargé de mission Conseil établissement scolaire / Inclusion - Syndicat des mobilités Pays Basque Adour
- **Marie Betremieux**, responsable nationale mobilités, déplacements, transports - CNFPT
- **Elie Chambon Corniglion**, représentant de l'association **Vélocité Montpellier**
- **Axel Genoud-Prachex**, représentant de l'association Respire

Introduction

La première réunion du groupe de travail (28 avril 2026) avait dressé le constat : les abords des établissements scolaires et, plus largement, l'ensemble des parcours de mobilité des enfants concentrent des situations de danger réel, bien identifiées et récurrentes. Les données

d'accidentologie présentées avaient montré que les accidents surviennent majoritairement lors des déplacements de loisirs (75 %) plutôt que sur les trajets scolaires (14 %), et que les collégiens constituent un public particulièrement exposé du fait de leur autonomie croissante. Cette première séance avait permis d'identifier les situations à risque et les réponses possibles en matière d'infrastructure et d'aménagements.

La deuxième réunion (21 mai 2026) avait ensuite exploré le cadre juridique applicable à chaque mode de déplacement et la répartition des responsabilités entre acteurs. Elle avait mis en évidence une tension centrale : une réglementation existante mais dense et mal connue, des responsabilités partagées mais mal articulées, et des vides juridiques qui laissent certaines situations sans réponse claire. Sa conclusion ouvrait directement sur la présente séance : le chemin vers une sécurisation effective des déplacements scolaires passe nécessairement par l'éducation et la pédagogie. Cinq enseignements du GT2 ont ainsi été rappelés en ouverture, comme autant de points d'appui pour construire le continuum éducatif : traduire la complexité réglementaire en messages accessibles et gradués selon l'âge, le mode et le contexte ; nommer les vides réglementaires plutôt que les ignorer ; différencier les messages par acteur (enfant, collégien, parent, enseignant) ; valoriser l'autonomie sans culpabiliser ; et s'appuyer sur les situations concrètes (sorties à pied, vélobus, abords d'établissements) comme supports de séquences pédagogiques.

C'est dans ce prolongement que s'inscrit cette troisième réunion, consacrée à la pédagogie et au continuum éducatif à la sécurité routière. Après le « dur » de l'aménagement (GT1) et le cadre de la réglementation (GT2), il s'agit d'aborder le troisième volet : l'accompagnement et la sensibilisation. La séance visait à répondre à une question structurante : comment accompagner, de manière progressive et cohérente, l'apprentissage de la mobilité autonome chez les enfants et les jeunes ? Car si les dispositifs éducatifs existent, ils restent fragmentés selon les âges, portés par des acteurs différents et inégalement déployés selon les territoires - le rapport Barbe relève par exemple que seulement 5 % des classes bénéficient du Savoir Rouler à Vélo (SRAV) dans les communes de moins de 150 000 habitants. L'enjeu est donc de passer d'une logique d'actions ponctuelles à un parcours éducatif continu.

Le SRAV en quelques chiffres (COPIL national - juin 2026)

- 265 000 enfants formés en 2025, soit une progression continue depuis 2019.
- Près d'un million d'enfants formés depuis le lancement du dispositif.
- 32 % d'une classe d'âge bénéficie aujourd'hui du SRAV.
- 94,4 % des formations se déroulent sur le temps scolaire.
- 106 174 attestations déjà enregistrées en juin 2026.
- 1,27 % des bénéficiaires sont des enfants en situation de handicap.
- 13 M€ mobilisés par l'ANS depuis 2019, ayant permis de financer 3 699 actions.

Points de vigilance

- Fin du programme Génération Vélo et des financements CEE.
- Données nationales encore incomplètes (attestations déclaratives).
- Généralisation du SRAV encore loin d'être atteinte malgré la progression.

Les objectifs de la séance étaient les suivants :

- Identifier les étapes clés de l'apprentissage de la mobilité ;
- Mettre en cohérence les dispositifs existants ;
- Clarifier le rôle des acteurs (Éducation nationale, collectivités, associations, familles) ;
- Faire émerger des leviers concrets pour structurer une stratégie territoriale.

Partie I - Le continuum éducatif à la sécurité routière : de quoi parle-t-on ?

1. Rappel des dispositifs existants

La première partie de la séance a été consacrée à un rappel des dispositifs qui composent aujourd'hui le continuum éducatif à la sécurité routière, en milieu scolaire et tout au long de la vie [Annexe 1] :

- **École - cycles 1 à 3 (3-11 ans)** : l'APER (Attestation de première éducation à la route), obligatoire et validée en CM2, construit les rôles d'usager de l'enfant (piéton, passager, « rouleur » à vélo, roller ou trottinette) ; le permis piéton (dispositif Prévention MAIF, en CE2) et le SRAV (Savoir Rouler à Vélo, 6-11 ans, ~10h, recommandé par la loi LOM) viennent en complément. À ce stade, l'approche est multimodale : il s'agit d'apprendre à l'enfant à être un acteur de la route et de l'espace public ;
- **Collège - cycle 4 (11-15 ans)** : les ASSR 1 (5e) et ASSR 2 (3e), obligatoires, approfondissent la connaissance des règles pour tous les types d'usagers et des facteurs de risque. L'ASSR 2 est un prérequis à l'obtention d'un premier titre de conduite ;
- **Lycée / CFA (15-18 ans)** : la demi-journée de sensibilisation obligatoire pour tous les entrants, le permis AM (ex-BSR, accessible dès 14 ans) et l'apprentissage anticipé de la conduite (AAC, dès 15 ans). Les dispositifs se recentrent alors nettement sur l'accès à la motorisation et la conduite automobile.

Deux constats de synthèse ont été soumis aux participants : le continuum éducatif actuel s'inscrit dans une pédagogie centrée autour de l'utilisation de la voiture, et il demeure fragmenté, chaque dispositif étant piloté par un acteur différent.

2. Apports et réactions des participants

Trois grands sujets ont émergé des échanges :

- **Un continuum réellement centré sur la voiture ?** La formulation a été débattue : l'approche paraît multimodale sur les premiers cycles, mais la finalité du parcours reste le passage du permis de conduire, avec une progression enfant piéton et cycliste, puis jeune en deux-roues motorisé, et in fine automobiliste. Le permis demeure le « sésame » de ces apprentissages, et la voiture est le mode avec lequel tous les usagers ont le plus d'interactions : au-delà d'apprendre à conduire, il s'agit d'apprendre à interagir avec les véhicules motorisés. À terme, le continuum gagnerait à être recentré sur la sécurité routière et la cohabitation des usages plutôt que sur la conduite d'un véhicule. Deux points de nuance ont toutefois été apportés. Former de bons conducteurs demeure un objectif légitime du continuum, car l'enjeu de cohabitation joue dans les deux sens. La réflexion ne doit pas non plus oublier les territoires périurbains et ruraux, où la voiture reste souvent indispensable au quotidien ;
- **Un basculement générationnel à anticiper.** Une part croissante d'adolescents et de jeunes adultes ne souhaite plus passer le permis, pour des raisons écologiques et de coût, jusque dans leurs choix d'études et d'emploi. À l'inverse, en zone périurbaine et rurale, de nombreux lycéens se tournent vers la voiture sans permis, accessible dès 14 ans. Ce recours semble difficile à considérer comme solution de mobilité satisfaisante. Ces véhicules exposent leurs jeunes conducteurs à des risques accrus, notamment sur les routes départementales. La formation exigée reste minimale au regard des dangers rencontrés. Cet usage entretient en outre la dépendance automobile au lieu de développer une autonomie multimodale. Le continuum éducatif risque d'être rapidement dépassé si les pouvoirs publics restent « derrière la courbe ». Ce basculement sera intégré comme point de vigilance au rapport final, en s'appuyant sur les sondages existants sur le rapport des nouvelles générations à la voiture ;

- **L'explosion de la trottinette électrique.** Les comptages réguliers dans les parkings vélos des lycées montrent une explosion de l'usage, avec une méconnaissance du danger : engins débridés, absence d'équipement et d'éclairage, circulation sur routes départementales. Le phénomène « ruisselle » vers les collégiens. Les enquêtes menées dans les lycées des Pays de la Loire montrent par ailleurs que la grande majorité des lycéens attend avant tout de pouvoir conduire une voiture et d'être autonome dans sa mobilité (enquêtes à transmettre pour objectiver le rapport final). Une question de fond reste par ailleurs posée. La trottinette électrique motorisée est un mode non actif et accidentogène. Souhaite-t-on l'intégrer pleinement au continuum éducatif ou uniquement la traiter sous l'angle de la prévention des risques ?

3. Retours d'expérience : Montpellier et Strasbourg

Montpellier (police municipale). La police municipale fait passer l'APER (avec un volet théorique vélo renforcé d'1h15 en complément, essentiellement en CM1-CM2) et un « permis vélo » - et non le SRAV, qui nécessiterait une formation complémentaire - ainsi que beaucoup de prévention, y compris auprès des plus petits. La trottinette électrique a été intégrée à l'APER, mais les règles (interdiction avant 14 ans notamment) restent largement méconnues et peu respectées, les parents ayant souvent eux-mêmes acheté les engins.

Strasbourg (centres d'éducation routière). La trottinette électrique est intégrée au programme dès le plus jeune âge, certains enfants étant déjà déposés à l'école maternelle en trottinette par leurs parents. En CP : sensibilisation au comportement passager (45 minutes, avec de réels problèmes constatés sur les ceintures et les sièges rehausseurs) ; en CE1-CE2 : demi-journée sur le comportement piéton suivie d'une sortie en milieu réel pour appliquer les règles de traversée ; en cycle 3 : passage sur piste routière, avec les blocs 1 et 2 du SRAV en régie et le bloc 3 assuré par une association partenaire. Les deux retours d'expérience apparaissent très convergents et méritent d'être valorisés dans le rapport final.

Les consensus qui se dégagent de la partie I

- La nécessité de faire évoluer le continuum éducatif vers un véritable parcours mobilité, multimodal et continu
- L'intégration des nouveaux usages dans ce parcours, notamment la trottinette électrique et la voiture sans permis

Partie II - Enjeux et limites du continuum éducatif actuel

Un premier travail collaboratif sur tableau blanc [Annexe 2] a permis d'identifier, cycle par cycle, les enjeux actuels de sécurité routière auxquels le continuum répond peu ou pas, ainsi que les limites des dispositifs existants. L'objectif de ce travail est d'identifier la manière d'encourager l'accompagnateur et le parent pour qu'ils aient des déplacements plus actifs.

Cycle 1 (3-6 ans)

- Le bus pédestre, dès la maternelle, offre une pédagogie « vivante » avec les bénévoles et entre pairs ;
- Enjeu : apprendre à se déplacer en sécurité autour des véhicules (affluence de voitures aux abords des écoles aux mêmes horaires) ;

- Limites : temps d'attention réduit et besoin de répétition des apprentissages ; nécessité d'outils et d'intervenants adaptés à cette tranche d'âge ;
- Piste évoquée : un « plan draisienné » national en maternelle - voire avant 3 ans, l'apprentissage de la draisienne pouvant commencer très tôt.

Cycle 2 (6-9 ans)

- Le poids du cartable est identifié comme un véritable frein aux mobilités douces (des pesées récentes dépassent 7 kg pour des enfants de CP) - un problème dénoncé depuis des décennies sans solution ;
- Limites : interventions ponctuelles, besoin de récurrence ; besoin de renforts d'accompagnateurs pour permettre le travail en petits groupes et plus d'autonomie ; craintes des enseignants ;
- Enjeu : mieux intégrer les déplacements accompagnés en trottinette.

Cycle 3 (9-12 ans)

- Enjeu : donner envie aux enfants de se déplacer seuls de manière active, pour diminuer l'attraction de la « facilité voiture » ; en fin de primaire, l'enfant du bus pédestre est « formé » et demande à poursuivre en autonomie ;
- Limites : formation d'animateur SRAV jugée trop lourde ; dépendance à la volonté des parents ; intérêt variable des enseignants et tension entre leurs souhaits et le rythme des programmes ;
- Pistes : création de centres d'éducation routière dans les métropoles ; faire connaître [l'article R412-6 du code de la route](#) ; sensibilisation à la gestion des conflits et au partage de l'espace public.

Cycle 4 (12-15 ans)

- L'entrée au collège change les trajets et les distances, avec des déplacements autonomes plus longs : quel accompagnement possible par l'établissement (travail de cartographie, lecture de paysage) ?
- Âge où l'application des règles devient compliquée, avec une volonté de s'affranchir des consignes ;
- Pistes : confirmer le SRAV au collège (consolidation du bloc 3, création d'un bloc 4 « savoir réparer, se déplacer seul à vélo ») ; intégrer la compétence mobilité dans les programmes de plusieurs matières (EPS notamment) ; apprendre à se déplacer en transports en commun ; repenser les déplacements de classe (sorties culturelles, sportives) autrement qu'en car ; création de brigades de police spécialisées en sécurité routière.

Lycée / CFA (15-18 ans)

- Préparer l'obtention du permis tout en ouvrant aux enjeux de cohabitation avec les autres modes ;
- Trouver un format d'intervention adapté à la tranche d'âge ; anticiper les changements de pratiques de mobilité des nouvelles générations ;
- Limites : manque de stationnement vélo ; connaissance partielle des règles (gilets réfléchissants pour le car, le vélo, la trottinette) ; faible connaissance de l'offre de mobilité existante, qui ne permet pas de concurrencer le côté pratique de la voiture ; permettre de comprendre les dangers de la route et transmettre les réflexes de sécurité quel que soit le mode de déplacement.

Enjeux transversaux à tous les cycles

- Le danger que font courir les parents motorisés aux enfants en mobilités actives (dépose-minute, stationnement sur passages piétons) ;
- Sortir d'une vision où la voiture est « l'alpha et l'oméga » ; éduquer à la gestion des conflits entre usagers et au partage de l'espace public, l'espace commun étant partagé ;
- La formation des formateurs et la disponibilité d'acteurs formés et compétents ;
- Les moyens humains et le temps nécessaires pour faire vivre les dispositifs dans la durée ;
- Cibler tous les publics et assurer un suivi de l'enfant à travers les différents dispositifs, par exemple via un « carnet mobilité » recensant les acquis et les compétences restant à confirmer, qui débiterait dès le SRAV.

1. Points saillants de la mise en commun

- **La cohabitation comme fil rouge de tous les cycles.** L'éducation au partage de l'espace public et à la gestion des conflits d'usage, préconisée par le rapport Barbe, ne devrait pas attendre le lycée : elle peut être intégrée dès le plus jeune âge, d'autant que des formes d'agressivité apparaissent chez des adolescents de plus en plus jeunes. L'expérience du « code de la rue » menée à Rennes, qui faisait évoluer le code de la route vers une approche moins routière et plus favorable aux modes actifs, a été citée en exemple ;
- **La formation des formateurs, angle mort du continuum.** La difficulté centrale identifiée est la disponibilité d'acteurs formés et compétents pour promouvoir et accompagner tous les cycles. Plusieurs questions en découlent : l'homogénéité de la pédagogie entre les différents types d'intervenants (fédérations sportives, associations de mobilité du quotidien, polices municipales, bénévoles - formés ou simplement informés selon leur statut), l'intégration de l'enjeu de cohabitation dans les certifications (type CQP EMV), et la création de réseaux d'échanges entre intervenants, dont les policiers municipaux sont eux-mêmes demandeurs ;
- **Les centres d'éducation routière : un outil précieux mais fragile.** Ces centres permettent de centraliser la logistique et d'optimiser les moyens. La logistique constitue en effet l'un des principaux freins aux interventions, comme l'illustre le SRAV. Ils développent également une réelle autonomie chez les enfants. Ceux-ci savent souvent suivre leurs parents à vélo, mais se retrouvent démunis dès qu'ils circulent seuls. Le modèle reste néanmoins fragile. Peu de centres existent à l'échelle nationale et leur création demande des batailles de longue haleine. Les effectifs sont par ailleurs difficiles à maintenir. À Strasbourg, l'équipe est ainsi passée de dix à trois personnes, les emplois aidés et les services civiques successifs ne permettant pas de stabiliser des personnels formés. Consolider ce modèle suppose donc de sécuriser son financement. L'Agence nationale du sport, qui a déjà mobilisé 13 M€ depuis 2019 pour le déploiement du SRAV, apparaît comme un partenaire naturel pour soutenir de tels sites d'apprentissage, au même titre que d'autres dispositifs de financement à identifier ;
- **Le suivi de l'enfant à travers les dispositifs.** Aucun document ne permet aujourd'hui de suivre facilement l'ensemble des dispositifs d'apprentissage suivis (ou non) par un enfant ; l'idée d'un « passeport mobilité » est évoquée comme recommandation possible. Un livret scolaire existe bien pour valider les étapes de l'APER (sur le modèle du savoir-nager) et suit l'enfant jusqu'au collège, mais son accès et la manière dont il est renseigné restent très inégaux, certains enseignants ne connaissant pas l'APER. Le niveau de connaissances des élèves s'est par ailleurs nettement dégradé en dix ans (des classes de troisième où deux élèves seulement savent expliquer une priorité à droite, alors que tous détiennent l'ASSR), ce qui plaide pour la répétition des apprentissages tout au long du parcours.

Les consensus qui se dégagent de la partie II

- L'importance d'éduquer à la cohabitation dès le plus jeune âge, comme fil rouge de tous les cycles.
- La formation des formateurs comme principal levier de développement du continuum.
- La nécessité de répéter les apprentissages tout au long de la scolarité.
- La mise en place d'un suivi de l'enfant à travers les dispositifs, par exemple grâce à un carnet ou un passeport mobilité.

Partie III - Nouvelles pistes : objectifs et indicateurs

Sur la base des échanges précédents, les propositions suivantes de nouveaux objectifs et indicateurs pour le continuum éducatif ont été formulées :

- **Cycles 1 et 2 – nouvel objectif** : formation et information sur l'usage de la trottinette électrique (prévention, règles de sécurité, équipement). Strasbourg l'aborde déjà dès le CE1-CE2, Montpellier plutôt à partir du cycle 3, la législation et l'âge des enfants imposant d'adapter le niveau d'intervention ;
- **Cycle 3 - nouvel objectif** : sensibilisation à la gestion des conflits d'usage et au partage de l'espace public, avec des indicateurs associés sur la cohabitation ;
- **Nouveau public cible - les parents et les adultes** : l'éducation populaire se déroulant tout au long de la vie, les participants proposent d'ajouter les parents comme public à part entière du continuum, avec pour objectif la sensibilisation et la prévention auprès des parents d'élèves (rappel des règles de sécurité au dépose-minute notamment) ;
- **Indicateurs** : peu d'indicateurs de réussite existent au-delà des attestations (la moyenne exigée à l'ASSR est citée) ; le besoin d'indicateurs permettant de suivre, en termes de politique publique, l'acquisition réelle des compétences tout au long des dispositifs est souligné.

Les échanges ont toutefois fait remonter plusieurs points de vigilance issus du terrain :

- Les actions en direction des parents ne touchent le plus souvent que les parents déjà sensibilisés ; les intervenants de terrain (police municipale, éducateurs) font face à des comportements de déni, y compris après rappel du danger et de la réglementation ;
- Les moyens de contrôle restent limités : la mise en fourrière d'une trottinette débridée nécessite un radar ou un banc de test, et la caractérisation juridique d'une « conduite dangereuse » (ou le recours à l'article R412-6 pour les distances aux piétons) demeure délicate.

Les consensus qui se dégagent de la partie III

- L'intégration des nouveaux usages dans les objectifs du continuum, avec la trottinette électrique dès les cycles 1 et 2 et la cohabitation au cycle 3.
- L'élargissement des publics cibles aux parents, au handicap, aux territoires ruraux et périurbains.
- La construction d'indicateurs de suivi des compétences au-delà des attestations.

Partie IV - Quels moyens et quelles ressources mobiliser ?

Un second travail collaboratif [Annexe 3], sous forme de cible, a permis de positionner les moyens et ressources mobilisables selon leur facilité ou difficulté de mobilisation.

1. Moyens et ressources plutôt faciles à mobiliser

- **Les partenariats associatifs et institutionnels** : actions de la Prévention MAIF ; convention tripartite à Montpellier entre la mairie, l'association Prévention routière et un site privé disposant d'une piste routière équipée à l'année (~1 700 € annuels versés par la ville, en échange de matériel et d'un accès prioritaire pour faire passer le permis vélo aux CM1-CM2) - un modèle sans doute réservé aux grandes villes ;
- **Les transporteurs et opérateurs de mobilité** : à Rennes Métropole, le délégataire Keolis propose aux scolaires de fin de cycle 3 des sessions de découverte des vélos en libre-service et du bus. La proposition est faite de systématiser ce type d'engagement chez chaque délégataire de transport ;
- **Les campagnes et formats ludiques** : campagne « Cyclistes, brillez » à proximité des établissements scolaires (au changement d'heure, avec désormais des comptages d'éclairage permettant d'objectiver la situation des vélos d'enfants) ; concours et challenges (exemple d'un lycée ayant organisé le concours de « la classe la plus brillante » sur la visibilité hivernale) ; défis à l'échelle des régions ou départements ; jeux de rôle sur les conflits et la cohabitation (sur le modèle des mises en situation cyclistes proposées aux conducteurs de bus) ; réseaux sociaux des lycées pour diffuser les messages ;
- **Les acteurs mobilité du territoire** (associations, centres de ressources et de partenaires) ;
- **Le bus pédestre municipal**, très peu coûteux lorsqu'il est porté par la commune (assurance municipale, chasubles) et reposant sur le bénévolat ;
- **Les financements fléchés** : appels à projets des PDASR (Plans départementaux d'actions de sécurité routière), financements d'État gérés par les préfetures/DDTM : ils peuvent financer des actions variées (pièces de théâtre, escape games...) et les coordinateurs sécurité routière ont une excellente connaissance des acteurs du territoire, mais les dossiers sont longs et complexes, ce qui décourage certains établissements ; les contrats locaux de santé (CLS), qui ont par exemple financé des dispositifs de rues aux écoles à Strasbourg, et les financements de l'ARS via les PRSE (Plan régional santé environnement) ; enveloppes mobilisées par les SDJES ((Service Départemental à la Jeunesse, à l'Engagement et aux Sports) (exemple de l'Ille-et-Vilaine pour déployer le SRAV, via une enveloppe numérique et des CLS) ; FDVA (Fond de développement à la vie associative) pour la formation des bénévoles ; budgets participatifs dédiés (budget participatif « spécial jeunes » du département de Loire-Atlantique, budget participatif « enfants » à Rennes et dans d'autres communes de la métropole) ;
- **Le programme TIMS** : la CCEG mène, grâce à ce financement, une expérimentation de diagnostic de territoire sur la mobilité des enfants tout au long de la scolarité. Le livrable, attendu pour fin août, sera soumis à Mobiscol et partagé largement afin de servir au niveau national.

2. Moyens et ressources difficiles à mobiliser

- **Les financements pérennes** : le « ticket gagnant de l'Euromillions », placé avec humour au centre de la cible, illustre la disparition des enveloppes fléchées (fin de Génération Vélo notamment) ; à l'échelle locale, la parade consiste à élargir les budgets « sécurité routière » vers des budgets « sécurité des déplacements » ;
- **La mutualisation à l'échelle des EPCI** des intervenants, des flottes de vélos et de l'équipement, jugée pertinente mais difficile à mettre en place ;
- **Les moyens humains dans la durée** (cf. la réduction des équipes des centres d'éducation routière de Strasbourg) ;

- **La mobilisation et la formation des enseignants** : on demande de plus en plus aux enseignants d'être autonomes sur ces apprentissages (SRAV notamment) sans qu'ils en aient les compétences ni le temps. La réforme de la formation continue (seules les formations aux savoirs fondamentaux restent obligatoires, les autres étant renvoyées aux vacances scolaires) a conduit à l'abandon de plans de formation existants (exemple des plans académiques PDES dans les Hauts-de-France). Des leviers alternatifs existent : le « tuilage » expérimenté par deux communautés de communes, où l'intervenant extérieur assure le SRAV une première année, puis une séance sur deux, avant de laisser les enseignants en autonomie (hors bloc 3, qui nécessite un renfort d'encadrement) ; les outils pédagogiques clés en main (ex. « le code vu du ciel ») ; et le travail engagé par Mobiscol avec la haute fonctionnaire au développement durable de l'Éducation nationale pour mieux valoriser l'éducation à la mobilité - aujourd'hui « parent pauvre » - dans les programmes d'éducation au développement durable, avec un guide à paraître.

Les consensus qui se dégagent de la partie IV

- La formation des formateurs et l'accompagnement des enseignants comme principal levier de déploiement.
- La diversité des ressources mobilisables localement, sans financement pérenne dédié à ce jour.
- La pérennité des moyens humains comme condition de la continuité du parcours.

Partie V - Le rôle des collectivités territoriales

Les échanges de la séance ont confirmé le rôle central des collectivités territoriales, qui apparaissent comme les acteurs pivots pour structurer le continuum. Quatre dimensions d'action sont identifiées :

- **Coordination** : mise en réseau des acteurs éducatifs et associatifs ; inscription dans les politiques locales (mobilité, éducation, santé) ; gouvernance EPCI/communes - un vaste sujet, seulement esquissé, qui mériterait un groupe de travail à part entière, notamment sur la mise en commun de moyens en zone rurale pour pallier le manque de ressources ;
- **Déploiement** : généralisation du SRAV (compétence partagée communes/EPCI, objectif fragilisé par la fin de Génération Vélo mais toujours présent dans de nombreuses collectivités) ; soutien aux actions de sensibilisation et de communication ;
- **Aménagement** : sécurisation des trajets et création des conditions favorables à l'autonomie - il ne suffit pas de former et de sensibiliser, il faut aussi des villes apaisées et à hauteur d'enfants (lien direct avec les travaux du GT1) ;
- **Planification** : intégration dans les Plans de Déplacements Établissement Scolaire (PDES) et approche globale à l'échelle du territoire.

Les échanges montrent que les collectivités disposent de nombreux leviers d'action, mais qu'elles ne peuvent agir seules. Leur rôle consiste avant tout à coordonner les acteurs, inscrire la mobilité dans les politiques éducatives locales et garantir la cohérence entre infrastructures, pédagogie et accompagnement.

Les participants sont invités à transmettre leurs retours d'expérience et livrables sur ces différentes dimensions (coordination, mécanismes de financement, intégration dans les politiques locales), afin qu'ils soient capitalisés dans le rapport final.

Les consensus qui se dégagent de la partie V

- Le rôle central des collectivités dans la coordination des acteurs.
- Leurs quatre leviers d'action, la coordination, le déploiement, l'aménagement et la planification
- L'adaptation nécessaire de leur intervention aux disparités territoriales, notamment rurales et périurbaines.

Conclusion et prochaines étapes

En résumé, cette troisième réunion montre que la sécurité routière ne peut plus être pensée uniquement sous l'angle de la réglementation ou des infrastructures. Elle suppose un véritable parcours éducatif, progressif, multimodal et partagé entre les familles, l'Éducation nationale, les collectivités et les associations. Ce constat constitue l'un des principaux enseignements du groupe de travail et guidera la rédaction des recommandations finales.

Cette troisième session clôt également le cycle des trois groupes de travail, qui auront permis de traiter les trois volets complémentaires de la sécurité routière des enfants et des jeunes : l'aménagement (GT1), la réglementation (GT2) et la pédagogie (GT3). Elle confirme la nécessité de faire évoluer le continuum éducatif actuel - obligatoire mais fragmenté, centré sur l'accès à la conduite automobile et inégalement mis en oeuvre - vers un véritable parcours éducatif à la mobilité : continu, multimodal, intégrant les nouveaux usages (trottinette électrique), la cohabitation entre usagers et l'ensemble des publics, parents compris.

Les grands consensus issus des trois groupes de travail

- La sécurisation des déplacements des enfants et des jeunes repose sur le triptyque aménagement, réglementation de la voirie et éducation. Les trois groupes de travail ont traité successivement ces trois volets
- Les collectivités territoriales jouent un rôle pivot dans la coordination des acteurs et l'ancrage territorial des actions.
- Le continuum éducatif doit devenir un véritable parcours de mobilité, multimodal et continu. Les apprentissages doivent être répétés tout au long de la scolarité plutôt que de rester des actions ponctuelles.
- Les recommandations devront être adaptées aux nouveaux usages, comme la trottinette électrique et la voiture sans permis, ainsi qu'aux disparités territoriales entre l'urbain, le périurbain et le rural.

Suites au groupe de travail :

- Diffusion et relecture du présent compte-rendu, et relecture des comptes-rendus précédents ;
- Poursuite de la veille sur les dispositifs, livrables et retours d'expérience à intégrer au rapport final (enquêtes lycéennes de la Région Pays de la Loire, sondages sur le rapport des jeunes à la voiture, diagnostic TIMS de la CCEG...) ;
- Collecte d'illustrations et de photos auprès des participants ;
- Réalisation d'un rapport de synthèse du groupe de travail, avec des recommandations sur les zones de flou identifiées (Juillet/Août 2026) ;

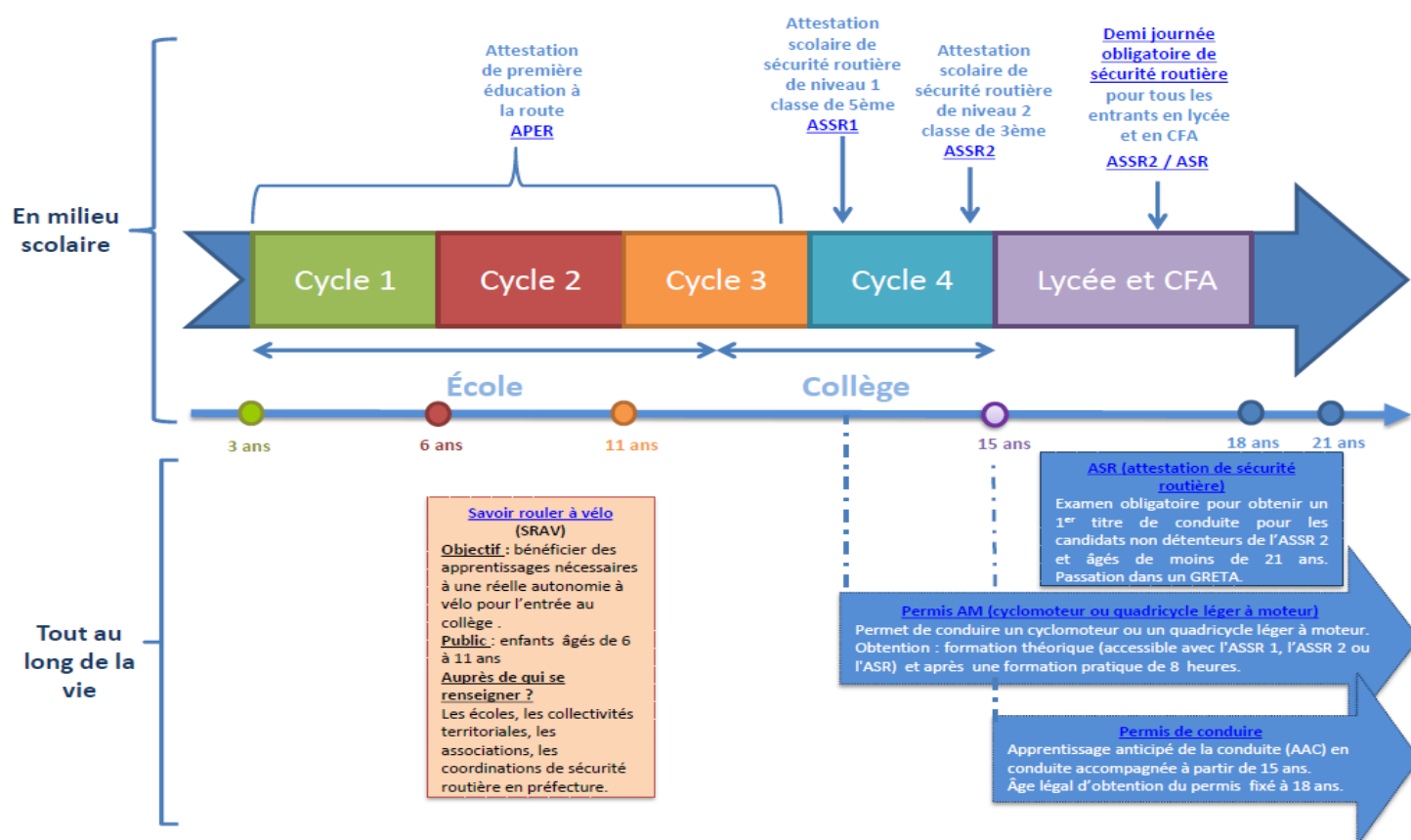
- Séance de relecture participative du livrable (Septembre 2026) ;
- Capitalisation des ressources produites aux Rencontres du Réseau vélo et marche à Nancy (fin septembre 2026) ;
- Restitution prévue lors d'un webinaire à définir avec le partenaire DSR (fin 2026).

Annexes

Annexe n°1 : Continuum éducatif à la sécurité routière

Académie de Reims. Éducation à la sécurité routière (ESR). Disponible sur : <https://www.ac-reims.fr/education-a-la-securite-routiere-esr-122002>

Le continuum éducatif de sécurité routière



GT3 DSR - Enjeux et limites du continuum éducatif à la sécurité routière actuel

Consignes :

1. Réfléchir aux enjeux actuels auxquels le continuum éducatif a du mal à répondre
2. Réfléchir aux limites des dispositifs du continuum éducatif
3. Placer ses idées clés dans les cases correspondantes du tableau

	Cycle 1 (3 à 6 ans)	Cycle 2 (6 à 9 ans)	Cycle 3 (9 à 12 ans)	Cycle 4 (12 à 15 ans)	Licée/CFA (15 à 20 ans)
Les enjeux actuels	Des heures en sécurité autour des parents dans les écoles Se déplacer en sécurité autour des véhicules sur un périmètre de 500m Bénéficier de la présence de la police	Toujours le bus scolaire Possibilité de passer avec les enfants à vélo Possibilité de passer avec les enfants à vélo	Entrée au collège - changement de territoire Possibilité de passer avec les enfants à vélo Possibilité de passer avec les enfants à vélo	Entrée au lycée - changement de territoire Possibilité de passer avec les enfants à vélo Possibilité de passer avec les enfants à vélo	Préparer l'obtention du permis Possibilité de passer avec les enfants à vélo Possibilité de passer avec les enfants à vélo
Les limites du continuum éducatif	Peu de temps d'attente, peu de répétition des actions Peu de temps d'attente, peu de répétition des actions Peu de temps d'attente, peu de répétition des actions	Intervention ponctuelle, souvent à l'initiative de la police Intervention ponctuelle, souvent à l'initiative de la police Intervention ponctuelle, souvent à l'initiative de la police	Intervention ponctuelle, souvent à l'initiative de la police Intervention ponctuelle, souvent à l'initiative de la police Intervention ponctuelle, souvent à l'initiative de la police	Intervention ponctuelle, souvent à l'initiative de la police Intervention ponctuelle, souvent à l'initiative de la police Intervention ponctuelle, souvent à l'initiative de la police	Intervention ponctuelle, souvent à l'initiative de la police Intervention ponctuelle, souvent à l'initiative de la police Intervention ponctuelle, souvent à l'initiative de la police

Les moyens humains et le temps pour tenir dans le temps ces dispositifs

Cibler les publics

Cibler les publics

GT3 DSR - Quels moyens et ressources mobiliser?

Consignes :

À partir de vos connaissances et de vos expériences, identifiez et positionnez les moyens et les ressources pouvant être mobilisés pour atteindre les objectifs définis en amont.

Le centre de la cible correspond aux moyens et aux ressources les plus difficiles à mobiliser. À l'inverse, les éléments placés vers l'extérieur de la cible représentent les moyens et les ressources les plus faciles à mobiliser.

Facile à mobiliser

- Jeux de rôles sur les conflits et la
- Convention tripartite avec l'association de prévention
- Ticket gagnant de "Euromillions"
- Contrat local de santé
- acteurs mobilités du territoire (asso-)
- Sur Rennes BP spécifique enfant
- Transporteurs et opérateur
- Réseaux sociaux des lycées pour faire passer des essais //
- AAP PDASR // Ressource
- FDA formation
- Cyclistes briliés à proximité
- Organiser des concours // challenge //
- Un bus piédestre géré par une municipalité est très peu coûteux - le contrat d'assurance de la municipalité, les
- Challenges et défis à l'échelle des Régions ?
- Prévention MAIF // actions
- Avoir des centres de ressources d'acteurs / d partenaires

Difficile à mobiliser

- CCEG programme Tims sur le tout en commun
- Accompagner / former les enseignants