

Sur le chemin de l'école...

Favoriser des déplacements autonomes en modes actifs

Cahier site démonstrateur Lormont Paul Fort

Octobre 2024



Sur le chemin de l'école...

Favoriser des déplacements autonomes en modes actifs

Intervention dans le cadre de la mise en œuvre du Plan marche de Bordeaux Métropole

Secteur de Paul Fort à Lormont



La stratégie globale, incluant les enjeux, la méthodologie et les outils permettant la mise en œuvre de la démarche est consultable dans l'étude « **Sur le chemin de l'école** » *Favoriser des déplacements autonomes en modes actif.*

<https://www.aurba.org/productions/sur-le-chemin-de-lecole-cahier-strategie-dintervention-et-boite-a-outils/>



Sommaire

1. Préambule > Rappel des objectifs de l'étude > Périmètre de réflexion	p. 5	3. Vers un plan d'actions > Méthodologie > Pour un quartier plus marchable - Parcours 1 / La rue aux écoles - Parcours 2 / Le quartier apaisé - Parcours 3 / Le sentier pédestre	p. 17
2. Éléments de diagnostic et leviers pour un espace public favorable à la marche > Éléments de cadrage > Polarités et marche à pied > Espaces publics et mobilités	p. 9	4. Des dispositifs pour encourager l'écomobilité scolaire > Des outils pour sensibiliser > Des outils pour changer les habitudes > Des outils pour accompagner > Pour aller plus loin	p. 30

Introduction



Issue du plan marche métropolitain, la démarche d'écomobilité scolaire s'inscrit progressivement dans les territoires en ayant **pour ambition de « prendre soin » de ses habitants au travers de leur mobilité et des espaces publics.**

Aussi, la marche questionne le lien social, le bien-être dans l'espace public, l'intergénéralité, les loisirs, les pratiques sportives, la culture, la santé, l'éducation et la nature en ville. Elle est en ce sens un outil de transversalité dans les démarches, les projets et les organisations afin de **proposer de nouvelles manières d'aménager nos villes, nos territoires au plus près des attentes des citoyens et de répondre ainsi aux enjeux de demain.**

L'étude proposée par l'a-urba élargie le champ de l'écomobilité scolaire à **une réflexion sur la réappropriation de l'espace public autour de la marche.**

Marcher pour se rendre à l'école génère du lien social intergénérationnel, permet de nouvelles appropriations (usages ludo-sportifs et pratiques culturelles) et accompagne la mise en place de nouveaux partenariats adaptés.

Par un travail innovant et expérimental, de l'échelle du quartier au local, **le projet collaboratif se veut mobilisateur pour les forces vives du territoire (élus, techniciens, citoyens, actifs, scolaires, associations, etc.) et ainsi faire évoluer les comportements.**



PARTIE 1

Préambule

Rappel des objectifs de l'étude	p.6
Périmètre de réflexion	p.8

Rappel des objectifs de l'étude

THÉORIE

Dépasser « l'impensé »

=

Consolider le volet théorique des apports de la marche dans la fabrique de la ville :

- > Ses bénéfices en termes de lien social intergénérationnel, de santé publique, de stratégie de mobilité et d'environnement.
- > Ses particularités dans la façon de réfléchir aux usages et à l'aménagement des espaces.
- > Le distinguer entre marche-loisir/plaisir et marche-active.

PRATIQUE

Structurer des modes de faire

=

Développer une stratégie « marchabilité/apaisement » sur un ou des secteur(s) « pilote(s) », représentatifs de tissus très différents :

- > constitués/historiques ;
- > faubourgs/échoppes ;
- > pavillonnaire ;
- > grands ensembles ;
- > zones d'activités/commerciales ;
- > espaces de nature ;
- etc.

Accompagner les porteurs de projets

=

Localement, donner à voir l'intérêt de fédérer l'ensemble des acteurs autour de la (dé)-marche :

- > Encourager à tester les manières de faire, pour réajuster.
- > En tirer des pratiques reproductibles afin d'étendre progressivement le dispositif.

Rappel des objectifs de l'étude

La production par l'a-urba de cette étude doit permettre de définir une stratégie communale en faveur des modes doux autour de son groupe scolaire Paul Fort, à destination des écoliers et par extension pour l'ensembles usagers.

Pour cela :

Le travail réalisé doit conduire à déterminer **une politique modes doux mettant en cohérence, articulant et faisant converger les différentes actions menées sur le territoire de Lormont** (actions métropolitaines et communales) afin d'enclencher un véritable effet levier sur le développement des pratiques.

La réflexion doit esquisser **un programme d'actions** synthétisé en **trois ambitions majeures** qui répondent à la fois aux volontés municipales mais aussi aux attentes émanant des usagers.

L'étude doit **identifier les actions et les démarches qui pourraient être mises en œuvre à l'échelle du quartier** de Carriet pour favoriser la marche comme mode de déplacement du quotidien ayant pour épicerie le groupe scolaire Paul Fort.

Les trois axes du plan d'actions en faveur de l'écomobilité scolaire :



Périmètre de réflexion

- Un quartier résidentiel extra-rocade.
- À proximité du tramway.
- Cerné par des voies de circulation importantes (rocade, côte de la Garonne et quai Carriet).
- Bénéficiant de la présence de plusieurs établissements scolaires et d'équipements sportifs et de loisirs.
- Maillé par de nombreux espaces verts de rayonnement local ou métropolitain (Parc des coteaux).





PARTIE 2

Éléments de diagnostic et leviers pour un espace public favorable à la marche

Éléments de cadrage [p.10](#)

Polarités et marche à pied [p.11](#)

Espaces publics et mobilités [p.13](#)

Éléments de cadrage

Une place accordée aux piétons

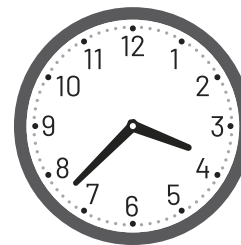


43 % des élèves déclarent se rendre à pied à l'école soit près d'un enfant sur deux.

Constat : une importante mobilisation des élèves qui souhaitent se rendre à l'école par leur propre moyen, accompagné ou en autonomie.

Enjeux :

- Réenchanter la ville pour les enfants.
- Encourager les échanges entre les populations par le biais des enfants et des structures éducatives.
- Augmenter leur dépense physique et leur capacité de concentration par le sport et le jeu.



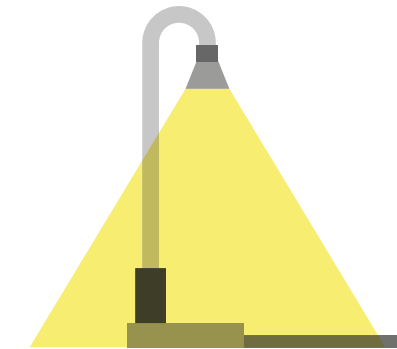
83 % des élèves déclarent mettre entre 5 et 10 minutes pour se rendre à l'école.

64 % des élèves déclarent parcourir moins de 500 mètres pour se rendre à l'école.

Constat : une part importante d'élèves habite à proximité de l'école Paul Fort.

Enjeux :

- S'appuyer sur les chemins informels (ligne de désir) pour économiser du temps de trajet.
- Encourager la pratique de la marche, dernier lien vers l'extérieur, pour contribuer à la santé des élèves.



43 % des élèves considèrent que leur trajet n'est pas sécurisé.

Constat : des aménagements qui ne sont pas propices à la marche à pied ou adaptés à la pratique du vélo, du skate ou de la trottinette.

Enjeux :

- Concevoir des aménagements adaptés et sécurisés aux modes actifs.
- Aménager des espaces publics partagés où la place de la voiture est encadrée afin que l'enfant puisse se sentir en sécurité.

Polarités et marche à pied

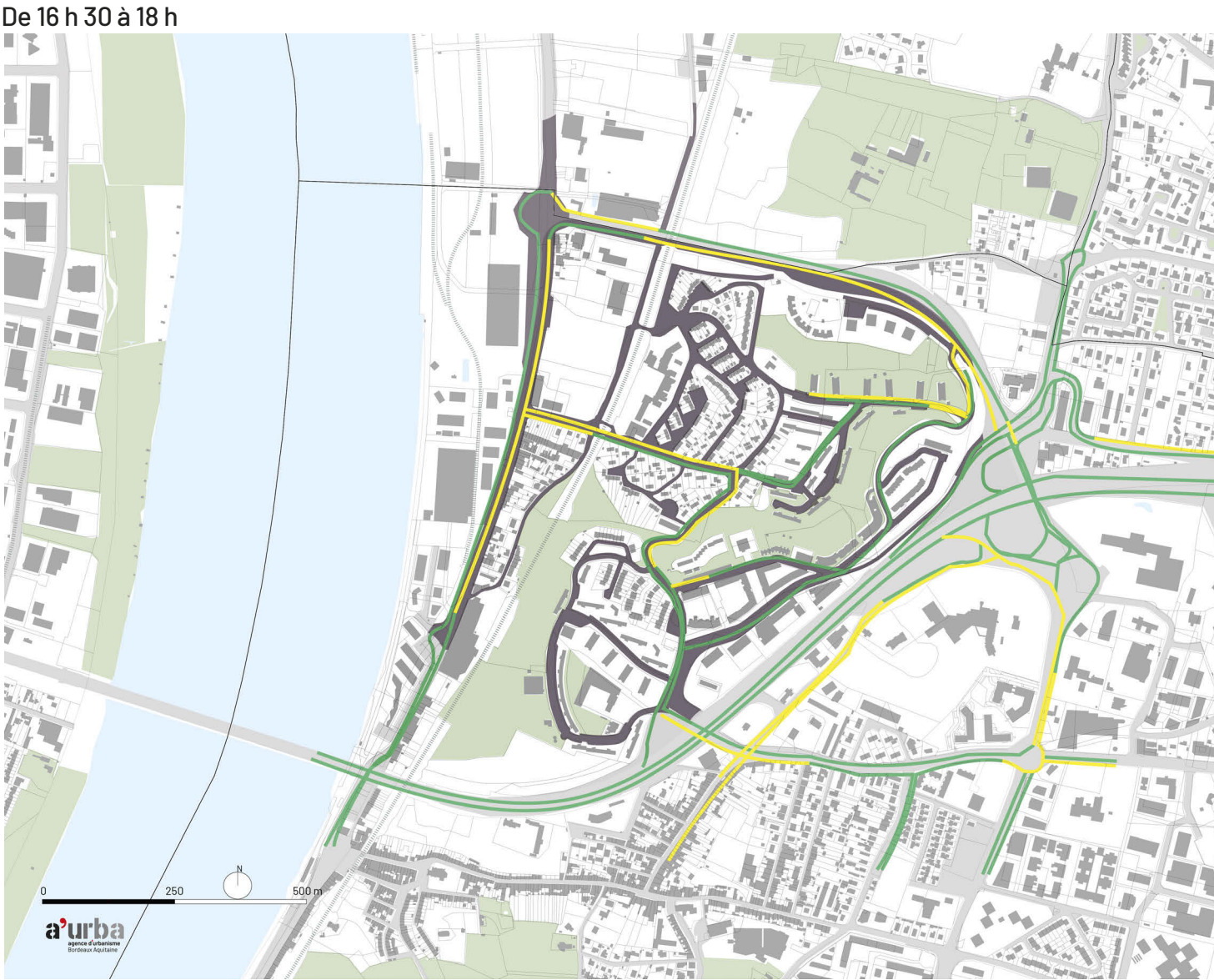
Un territoire du quart d'heure

Une circulation automobile fluide aux heures d'entrée et de sortie des scolaires

Sur une distance pouvant être effectuée à pied en 15 minutes depuis le groupe scolaire Paul Fort (maternelle et élémentaire), le trafic automobile demeure relativement faible et le trafic ne présente pas de saturation aux heures de pointe (identifiées comme étant celles de 8 h du matin et de 16 h 30 et 18 h).

Une possibilité de couvrir à pied la totalité du quartier Carriet / Paul Fort avec une part importante du territoire étudié dans des temps de déplacements admissibles, c'est-à-dire qui n'excède pas 15 minutes à pied.

-  Périimètre de 15 minutes à pied depuis le groupe scolaire
-  Trafic fluide
-  Trafic ralenti
-  Trafic saturé



Donnée GoogleMaps

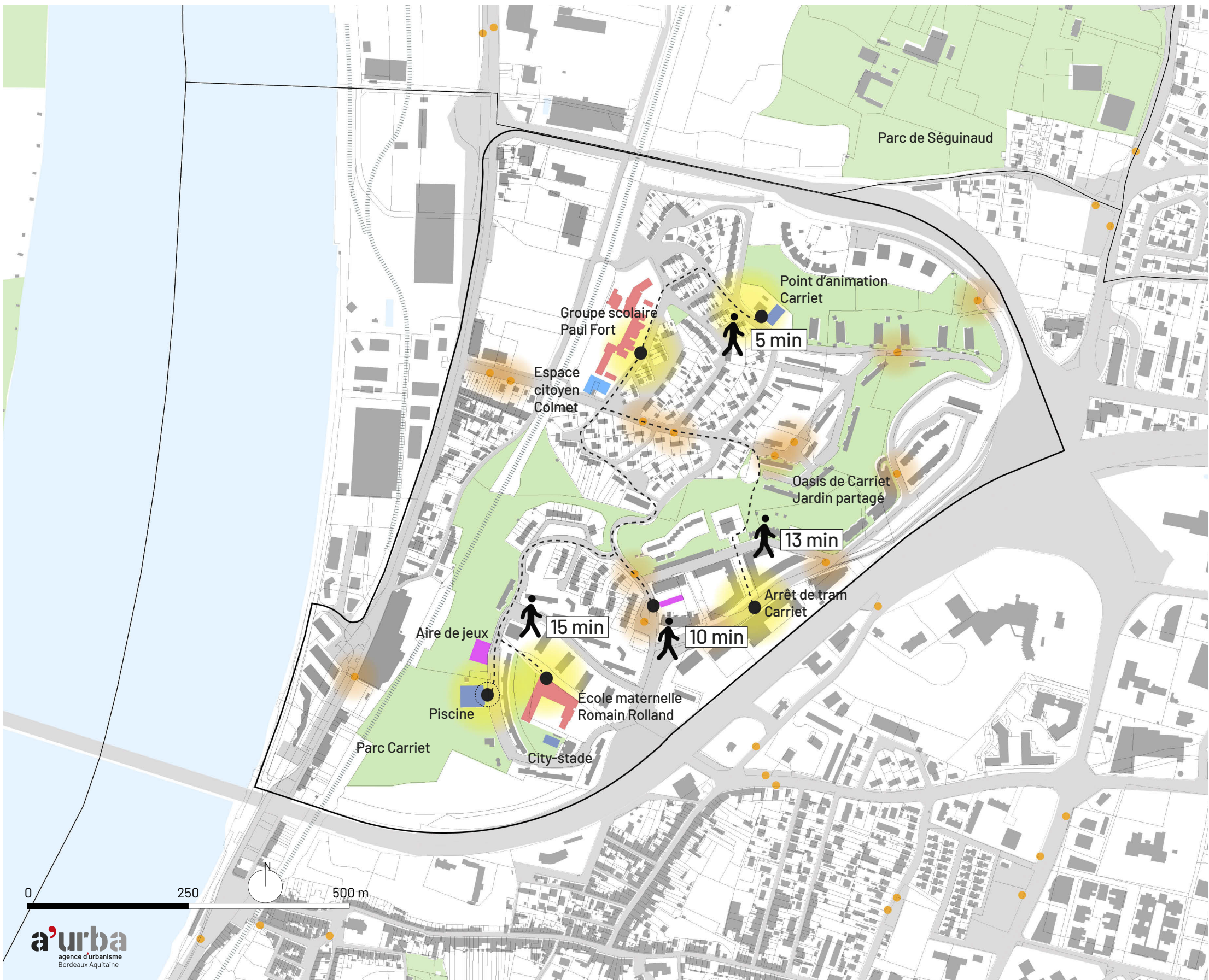
Polarités et marche à pied

Un territoire du quart d'heure

Des **attracteurs** à l'échelle du quartier (station tramway, gare, commerces et services, collège, équipements sportifs/culturels, espaces verts, etc.) pour lesquels les déplacements oscillent entre 5 à 15 minutes à pied.

À noter que la piscine, en cours de rénovation et dont la livraison est prévue à l'été 2025, constitue un équipement phare, à l'attractivité intercommunale voire métropolitaine.

-  POLARITÉ MÉTROPOLITAINE / INTER-COMMUNALE
-  POLARITÉS DE QUARTIER
-  ÉTABLISSEMENTS SCOLAIRES
-  ESPACES VERTS ACCESSIBLES
-  ÉQUIPEMENTS SPORTIFS
-  AIRE DE JEUX POUR ENFANTS
-  ESPACE POLYVALENT
-  ARRÊT DE BUS



Espaces publics et mobilités

Des endroits propices à la marche

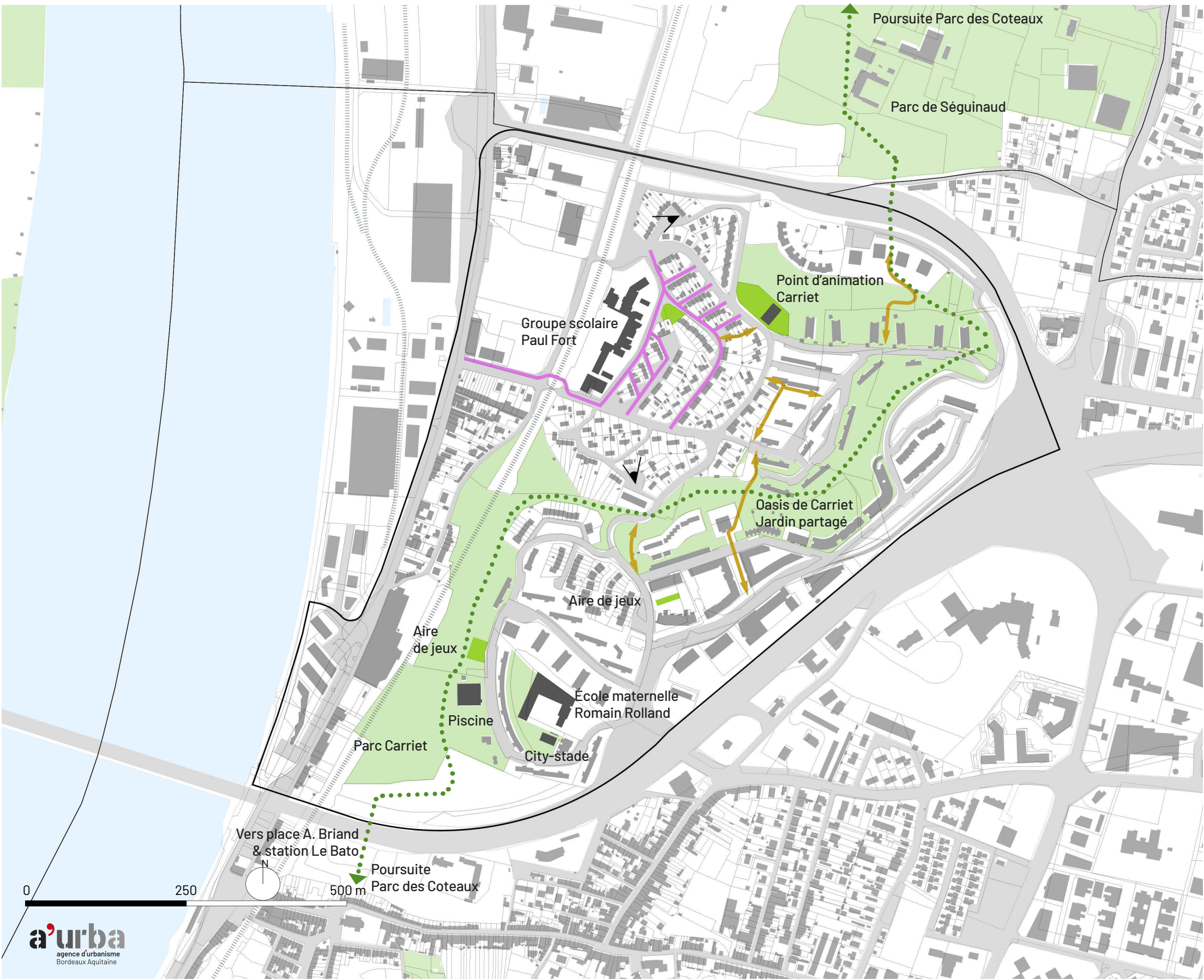
Constats

- Le Fil vert des coteaux dessert le secteur et constitue la charpente principale des itinéraires de marche. Il intègre le GR métropolitain (circuit de randonnée de la métropole bordelaise) et complète la boucle locale en traversant le bourg ancien. Il s'inscrit plus globalement dans la logique du Parc des Coteaux reliant les quelque 400 hectares de nature sur les communes de Bassens, Lormont, Cenon et Floirac.
- D'autres itinéraires préférentiels irriguent le quartier, notamment empruntés par les marcheurs et joggeurs pour rallier les espaces de loisirs et de ressourcement.
- Ces itinéraires sont parfois aménagés, d'autres ne sont pas toujours adaptés à la marche (trottoirs étroits, matériaux inadéquats).
- Des accès aux espaces verts identifiés mais pour certains confidentiels.

Enjeux

- Permettre une meilleure lisibilité de ces itinéraires directs d'accès aux espaces d'agrément.
- Mieux baliser les accès aux espaces d'agrément de proximité (aires de jeux pour enfants, parcs).
- Aménager une armature pour des espaces publics ludo-sportifs, connectant espaces ouverts, équipements, services, commerces et quartiers résidentiels.

- ◀...▶ FIL VERT
- ↔ RACCOURCIS CONFIDENTIELS
- ITINÉRAIRES PRIVILÉGIÉS PAR LES PIÉTONS
- ESPACES D'AGRÉMENTS DE PROXIMITÉ (AIRES DE JEUX, PARCS)
- POINTS DE VUE DE QUALITÉ



Espaces publics et mobilités

Des endroits propices à la marche

Des aménagements de voirie adaptés aux modes doux ou limitant la vitesse automobile



Des espaces d'agrément à proximité



Des points de vue dégagés sur des points d'intérêts



Espaces publics et mobilités

Des endroits peu amènes pour le marcheur

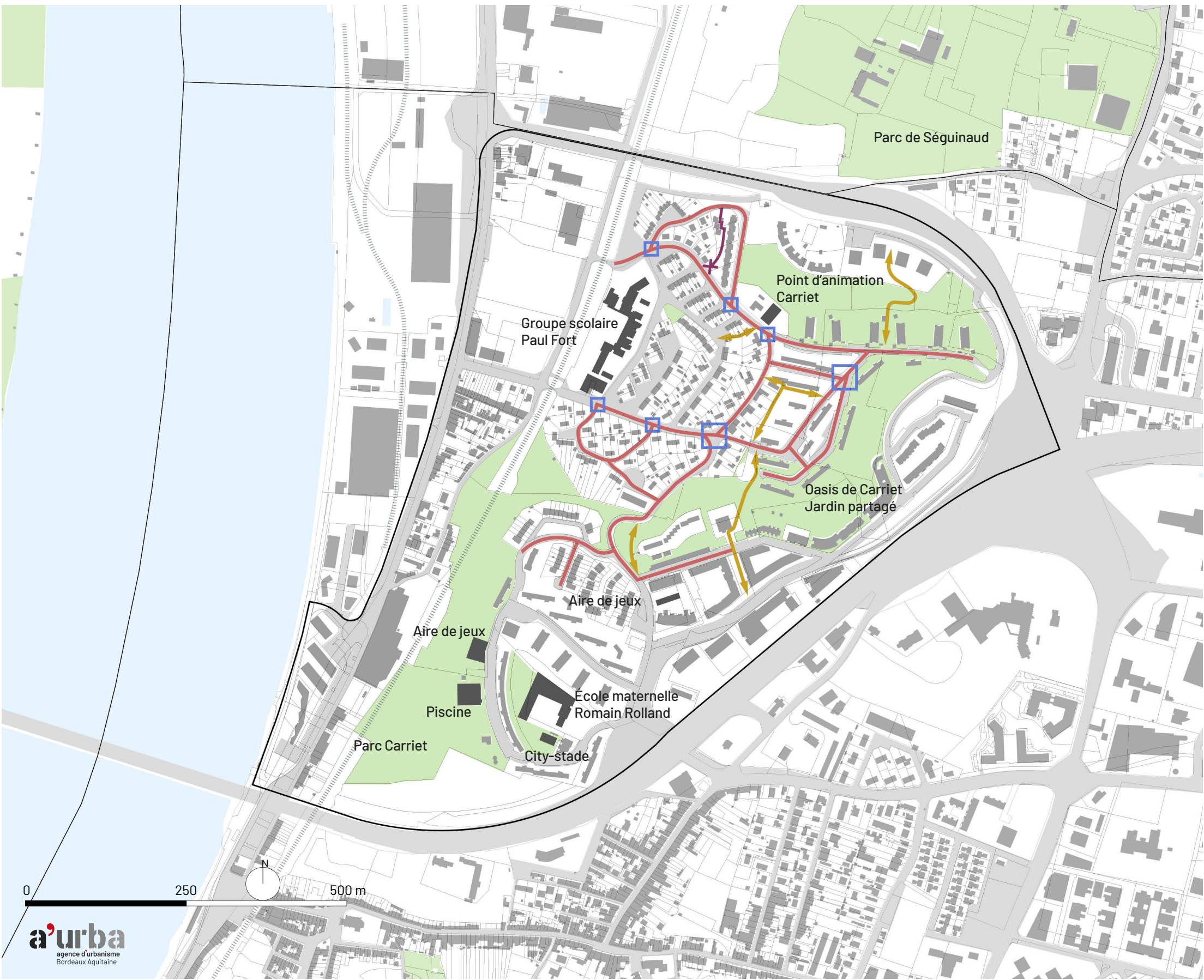
Constats

- Des axes difficilement franchissables nuisant à la sécurité du piéton.
- Des espaces en retrait générant un sentiment d'insécurité ou des difficultés de repérage.
- Des aménagements pas toujours adaptés aux pratiques piétonnes (visibles aux lignes de désirs).

Enjeux

- Sécuriser les voies et certains espaces peu incitants, notamment les carrefours.
- Permettre une meilleure lisibilité des espaces piétons.
- Aménager au regard des pratiques (choix des cheminements les plus courts, les plus confortables, les plus visibles, les plus ombragés l'été, les plus éclairés la nuit, etc.).

- ↔ RACCOURCIS CONFIDENTIELS
- ITINÉRAIRES PEU AMÉNAGÉS POUR LE PIÉTON
- FRANCHISSEMENTS NON SÉCURISÉS
- ✕ RUPTURES / ESPACES EN IMPASSES



Espaces publics et mobilités

Des endroits peu amènes pour le marcheur

Des espaces publics minéralisés et encombrés par la voiture en stationnement



Des voies larges et peu aménagées pour les modes actifs



Des espaces cloisonnés et confidentiels





PARTIE 3

Vers un plan d'actions

Méthodologie p.18

Pour un quartier plus marchable, plus vivant,
plus agréable autour de l'école p.19

Pour un quartier plus marchable
Parcours 1 / La rue aux écoles p.20
Parcours 2 / Le quartier apaisé p.23
Parcours 3 / Le sentier pédestre p.27

Méthodologie

Pour un quartier plus marchable

= **Faire du groupe scolaire Paul Fort, un « catalyseur » des pratiques piétonnes au sein du quartier.**

À partir de l'école, mailler le territoire étudié pour diffuser et connecter les polarités existantes et futures par un réseau de voies propices à la marche, aux activités ludo-sportives et aux échanges : recherche d'un « effet tache d'huile ».

= **Développer des espaces publics qui bénéficient aux enfants mais aussi à tous.**

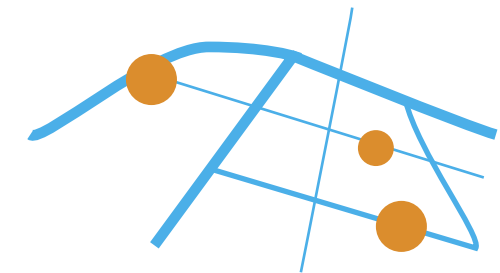
De la rue au quartier, de l'écolier à tous les usagers.

= **Promouvoir un bien-être quotidien dans les espaces publics de demain.**

Une démarche d'éco-mobilité scolaire à croiser avec d'autres politiques publiques, permettant, en partant de l'école, de développer des actions fortes en faveur de l'apaisement de la circulation automobile, de la végétalisation, du confort des espaces publics, de la lutte contre les îlots de chaleur...

1° S'appuyer sur des PONCTUELS

École + autres lieux spécifiques (équipements, services, micro-polarités, traversées, etc.) comme catalyseurs de la pratique piétonne : des interventions ponctuelles et variées mais dans une vision d'ensemble pour améliorer les usages.



2° Développer des PARCOURS

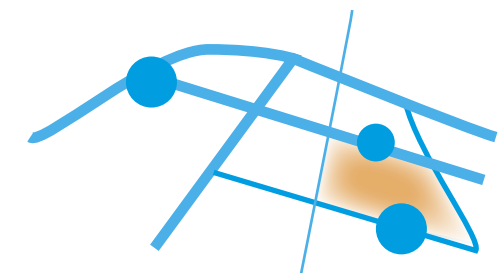
= « **CHEVELU LORMONTAIS** » des mobilités douces encourageant la marche, la pratique du vélo et du skate grâce à une circulation apaisée des modes motorisés.

« **Rues aux écoles** » confortables + **autres réseaux marchables** (boulevards, avenues, rues inter-quartiers, voies vertes, rues intra-quartier, impasses, sentes, venelles, passages, ruelles...).



3° Élargir à des QUARTIERS

Des secteurs à traiter pour pacifier la circulation automobile (plans de circulation, zones 30, zones de rencontre, secteurs piétonniers...).



Pour un quartier plus marchable, plus vivant, plus agréable autour de l'école

Le quartier est rythmé par la vie éducative du groupe scolaire Paul Fort dont les entrées et les sorties des élèves viennent marquer les temps forts journaliers.

Afin de favoriser la pratique de la marche au-delà du public scolaire ciblé, c'est toute la population du quartier qui est encouragée à **utiliser la marche comme mode de déplacement principal**.

Pour cela, l'identification des rues à réaménager en parcours doit **répondre aux enjeux de sécurisation, de confort des usagers et d'apaisement du quartier**.

PARCOURS 1 →

La rue aux écoles

Offrir un espace piétonnisé, sécurisé et ludique aux écoliers et aux parents.

PARCOURS 2 →

Le quartier apaisé

Permettre aux enfants et aux parents de marcher en toute sécurité en limitant la place de la voiture aux horaires concernés.

PARCOURS 3 →

Le sentier pédestre

Relier des polarités structurantes haut & bas Lormont au travers d'un sentier pédestre éloigné du trafic automobile et ramifié avec les autres attracteurs piétons, via le Fil vert et le cheminement dit à 4%.

 Espaces publics à valoriser

 Système de barrière à implanter

 Arrêt ramassage scolaire à aménager



Pour un quartier plus marchable

Parcours 1 / La rue aux écoles

La rue aux écoles (rue Primevères) vient **reconquérir l'espace public au bénéfice du piéton et des autres modes actifs**, tels que les cyclistes et trottinettistes.

Le dispositif de rue aux écoles doit permettre aux heures d'entrée et de sortie des élèves de **disposer d'un espace sécurisé, apaisé, végétalisé, inclusif et ludique**.

Les aménagements préconisés, tels que la mise en place d'un système de barrière, d'une signalétique au sol (temporaire ou définitif_cf : catalogue de marquage d'animation en cours d'élaboration par Bordeaux Métropole), voire d'un reprofilage de la chaussée, contribueront à **la recomposition de la rue des Primevères en place piétonne où de nouveaux usages et de nouvelles pratiques peuvent être initiés** à destination des habitants du quartier. Le travail pourra s'appuyer sur les «forces vives» du territoire, via la communauté éducative et les habitants déjà investis.

La desserte en bus scolaire est maintenue sur la rue des Primevères.

Phasage (à titre indicatif)

> **Fermeture de la rue et mise en place d'un système de barrière sur la rue Primevères.**

(Rentrée 2024)

⋮

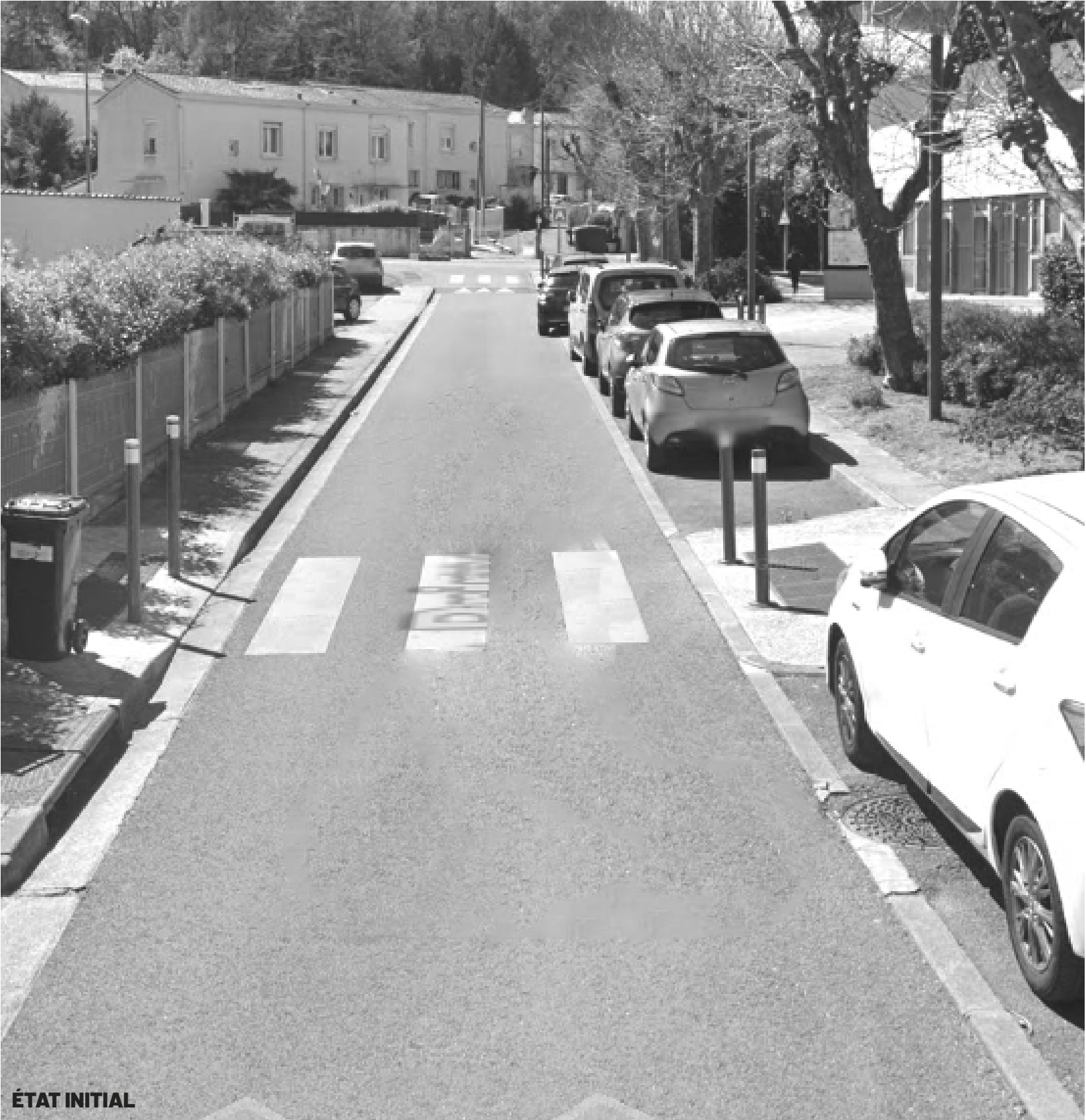
> **Mise en place d'un marquage d'animation au sol temporaire pour expérimenter et initier de nouvelles pratiques et usages sur la rue.**

(Fin 2024 / début 2025)

⋮

> **Pérennisation du dispositif d'animation au sol en aménageant la bande roulante et ses accotements par une résine.**

(Été 2025)



Pour un quartier plus marchable

Parcours 1 / La rue aux écoles



ÉTAT PROJÉTÉ DE LA RUE DES PRIMEVÈRES_image d'ambiance : aménagements indicatifs

Pour un quartier plus marchable

Parcours 1 / La rue aux écoles

Sécuriser les traversées et apaiser les entrées du groupe scolaire

- > Mise en place d'un système de barrièrage pour fermer la rue des Primevères à la circulation aux horaires d'entrée et de sortie des élèves.
- > Préfigurer des usages en utilisant des marquages au sol favorisant l'imaginaire des enfants. Cet outil de préfiguration permet dans un premier temps d'identifier les aspirations des enfants et des parents avant une pérennisation du dispositif.



Créer un espace de sociabilisation aux abords du groupe scolaire

- > Implanter du mobilier modulable pour offrir un temps récréatif aux enfants et aux parents lors des heures de sortie.
- > Élaborer des événements en lien avec l'équipe pédagogique pour ponctuer l'année de temps d'animation dédié sur la rue des Primevères (kermesse, compétition sportive, projection en plein air, etc.).



Végétaliser et contribuer à l'amélioration de la qualité de l'air et au confort thermique

- > Accompagner le réaménagement de la rue en augmentant les surfaces de pleine terre et en y plantant de la végétation (arbre, arbuste, couvre-sol).
- > Désimperméabiliser les places de stationnement en privilégiant des pavés enherbés et contribuer ainsi à la gestion des eaux pluviales.



Pour un quartier plus marchable

Parcours 2 / Le quartier apaisé

Afin de garantir un trajet domicile-école sécurisé, il semblait nécessaire d'étendre l'**apaisement de la rue des Primevères à une zone restreinte du quartier d'habitation.**

Pour cela, la zone de circulation apaisée doit pouvoir s'étendre jusqu'à la rue des Glaieuls incluant de fait **une restriction dans la vitesse des véhicules motorisés, voire un partage de la rue avec les modes actifs (vélos, piétons).**

Le dispositif de zone 30 doit évoluer en zone de rencontre, réduisant la vitesse à 20 km/h, en systématisant le double sens cyclable ; le stationnement est à délimiter par des emplacements aménagés.

Pour cela, deux scénarios se dessinent :

- Le premier, avec la pose de deux barrières, l'une au nord de la rue des Primevères, une seconde au sud de la rue des Tulipes.
- Le second scénario ne prévoit qu'une barrière au nord de la rue des Primevères et la mise en sens descendant des rues Lilas et Capucines (sortant vers la rue des Tulipes).

> **Ce second scénario est à l'heure retenu.**

Phasage (à titre indicatif)

> **Mise en place d'une zone de rencontre étendue (de la rue des Primvères à la rue des Glaieuls) avec marquage au sol pour double-sens cyclable et délimitation du stationnement.**

(Fin 2024 / début 2025)

⋮

> **Pérennisation de la zone de rencontre et du marquage au sol en réaménageant le profil de la voirie et en associant l'aménagement de placettes à la réflexion.**

(2026)



Pour un quartier plus marchable

Parcours 2 / Le quartier apaisé



ÉTAT PROJETÉ DE LA RUE DES TULIPES image d'ambiance : aménagements indicatifs

Pour un quartier plus marchable

Parcours 2 / Le quartier apaisé



ÉTAT PROJETÉ DE LA PLACE DU COSMOS. Image d'ambiance : aménagements indicatifs

Pour un quartier plus marchable

Parcours 2 / Le quartier apaisé

Aménager de manière à encadrer la place de la voiture et à ralentir son allure

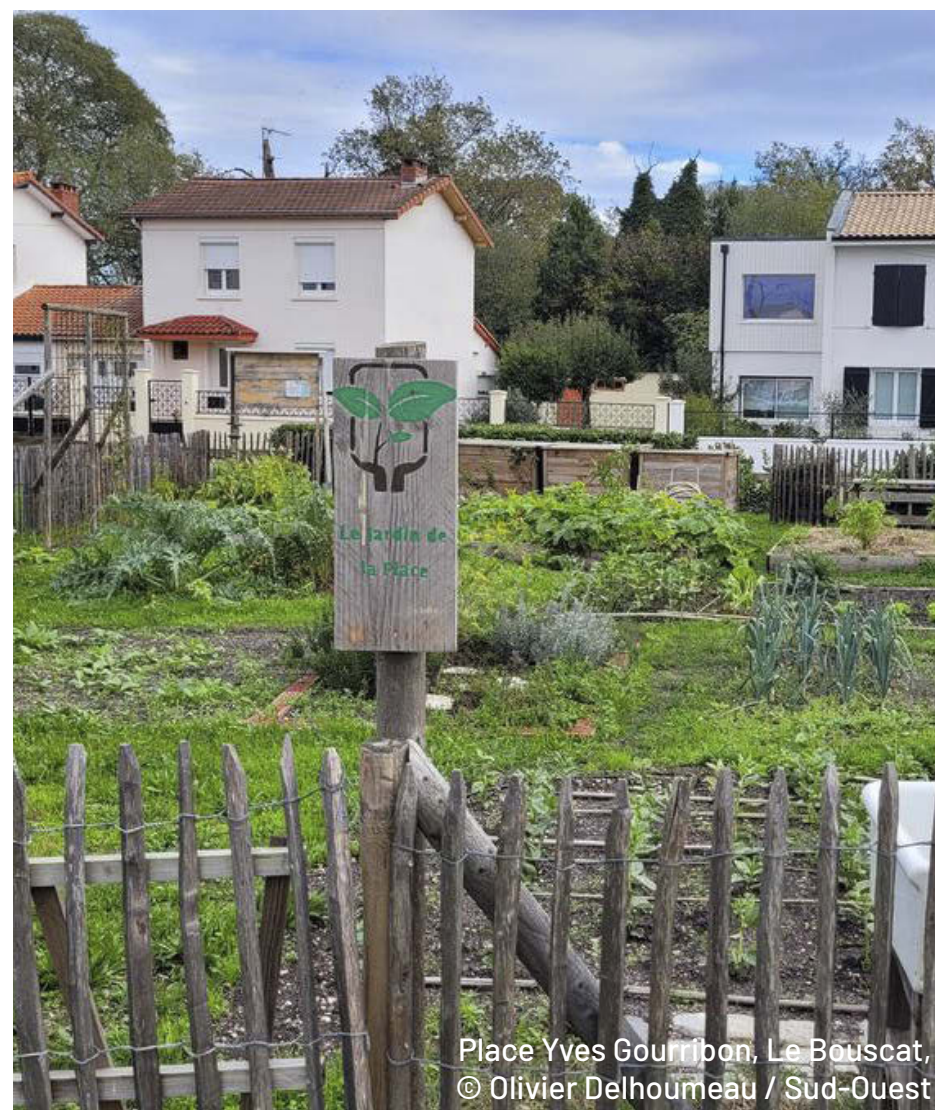
- > Réflexion à avoir sur le sens de circulation et/ou le passage à sens unique. Une mise en sens descendant (et à sens unique) de la rue des Capucines et de la rue des Lilas est prévue dès la rentrée 2024.
- > Maintien du double-sens sur la rue des Tulipes avec délimitation des places de stationnements et désencombrement des trottoirs.



Rue Paul Camelle, Bordeaux,
© a'urba

Offrir de nouveaux usages et contribuer ainsi à diversifier les pratiques

- > S'appuyer sur les surlargeurs, les redans pour proposer une offre supplémentaire d'espaces et d'aménités aux habitants du quartier.
- > Adapter l'aménagement aux besoins et aux attentes des habitants incluant non seulement les enfants mais également les adultes.



Place Yves Gourribon, Le Bouscat,
© Olivier Delhoumeau / Sud-Ouest

Marquer des seuils en aménageant de manière à accueillir tous les usages sur le domaine public

- > Aménager les entrées et sorties de rue avec un revêtement signalant la zone de rencontre.
- > Adapter la bande roulante en réduisant sa largeur et en offrant des accotements plus généreux et végétalisés.



Rue Paul Camelle, Bordeaux,
© a'urba

Pour un quartier plus marchable

Parcours 3 / Le sentier pédestre

Les lignes de désir qui se dessinent dans le quartier sont la démonstration que, **en dépit du relief, les habitants empruntent des raccourcis pour parcourir à pied le quartier du Haut-Carriet depuis le groupe scolaire Paul Fort** et ainsi rejoindre un certain nombre de polarités en bas, au sein ou en haut des coteaux – dont l’arrêt de tram Carriet, la piscine, le centre-historique du bas Lormont, la station Le Bato. Ces parcours s’inscrivent dans la dynamique du Fil vert, reliant les différents parcs des Coteaux, pour poursuivre la déambulation plus au nord ou plus au sud.

Pérenniser ces lignes de désir comme sentier pédestre aurait pour objectif **d’identifier des itinéraires de substitution éloignés des axes les plus empruntés tout en proposant un caractère à la fois plus bucolique et plus paysager, dans une inscription du quartier à une échelle plus vaste, plus territoriale.**

Situés à l’interface avec le périmètre du NPNRU Carriet, le réaménagement des ces espaces doit venir s’accrocher à ceux prévus dans le cadre du renouvellement urbain de Carriet. Pour cela, une attention doit être portée sur la mise en cohérence d’une signalétique commune entre le secteur de Carriet et celui de Paul Fort.

Le travail mené sur une signalétique commune doit **permettre aux élèves de se rendre à l’école seuls ou accompagnés par d’autres camarades**. L’itinéraire devra être balisé, sécurisé et présentant peu de carrefours « à risque ».

Phasage (à titre indicatif)

> Identification des sentiers empruntés par les scolaires et les parents d’élèves.

(Fin 2024)

⋮

> Mise en place d’une signalétique au sol et aux murs balisant les sentiers et identifiant les temps de parcours et les distances.

Travail devant s’inscrire dans le prolongement de celui du Cabanon Vertical dans le cadre de sa mission sur le périmètre NPNRU Carriet et d’un plan marche à plus grande échelle.

(Courant 2025)



Pour un quartier plus marchable

Parcours 3 / Le sentier pédestre



ÉTAT PROJETÉ image d'ambiance : aménagements indicatifs

Pour un quartier plus marchable

Parcours 3 / Le sentier pédestre

Proposer des raccourcis et activer plus largement les rez-de-villes

- > Définir un trajet continu entre plusieurs polarités structurantes (arrêts de transport en commun, pôle éducatif).
- > Utiliser du design actif pour rendre visibles les espaces poreux au sein d'un tissu d'habitat (interfaces public/privé, ouvert/fermé, etc.).



Baliser l'itinéraire

- > Mise en place d'une signalétique au sol et en hauteur pour ponctuer le parcours et informer sur les temps de parcours (emploi du *nudge*¹).
- > S'inscrire dans une signalétique commune à l'échelle de la Ville pour contribuer à une lecture efficace des parcours des modes actifs. Cela doit contribuer à une identification immédiate des parcours.



Aménager le sentier avec des lieux de pause

- > Ponctuer le sentier par des aménagements permettant de s'asseoir à l'ombre, de s'hydrater et de se reposer.
- Ces aménagements peuvent être modulables, temporaires ou pérennes et encouragent tout particulièrement la mobilité des seniors.

¹ Le *nudge* ou « coup de pouce » en français vise à influencer le comportement d'un individu pour son propre intérêt. Ici, l'idée est de favoriser la pratique de la marche en faisant appel au design actif tout au long du trajet.





PARTIE 4

Des dispositifs pour encourager l'écomobilité scolaire

Des outils pour sensibiliser	p.31
Des outils pour changer les habitudes	p.32
Des outils pour accompagner	p.33
Pour aller plus loin	p.34

Des outils et des dispositifs pédagogiques pour sensibiliser

FRESQUE DE LA MOBILITÉ

Sensibiliser les enfants comme les adultes sur les enjeux de mobilité au travers d'atelier à destination du grand public.

- > Nécessite l'identification d'un porteur de projet pour initier ces ateliers.
- > Nécessite au préalable la mobilisation du public concerné.

Les atouts de ce dispositif :

- > Réplicabilité du dispositif par établissement.
- > Facilité de mise en œuvre et tarification préférentielle.
- > Adaptés au grand public, à tous les âges.
- > Mobilisation sur des temps courts (séance d'1 à 2 heures).
- > Des retours qualitatifs sur le dispositif.

Exemples de dispositifs :

- > Fresque de la Mobilité : <https://fresquedelamobilite.org/>

DISPOSITIFS LUDIQUES

Éveiller les enfants et les adultes sur leurs pratiques de mobilités par des outils ludiques (numérique, jeu de plateau, etc.) et humoristiques.

- > Nécessite une implication de l'enfant dans le dispositif mobilisé.
- > Nécessite l'accompagnement d'un adulte.

Les atouts de ce dispositif :

- > Facilite les échanges et développe des coopérations entre enfants au cours du jeu.
- > Demande peu de temps d'attention (ex : du clip TV de sensibilisation).
- > Inclus tous les enfants et les adultes au débat.
- > Accessible (à portée de main) et économique.

Exemple de dispositif :

- > Fresque de la mobilité : <https://fresquedelamobilite.org/>
- > Optimove : <http://mobilite.wallonie.be/home/outils/outils-pedagogiques/optimove-junior.html>
- > Clip « Les pieds » TV : <https://www.youtube.com/watch?v=EAKm773d7RQ>
- > Portail national de l'écomobilité scolaire (clip) : <https://mobiscol.org/culturemobilite/>



Des outils et des dispositifs pédagogiques pour changer les habitudes

ÉMILE LE SERPENT MOBILE

Faire travailler les enfants sur l'évolution de leurs mobilités à travers des défis ludiques collaboratifs.

- > Nécessite un portage par la communauté éducative et son implication, ainsi que celle des enfants sur une durée de deux semaines.
- > Nécessite une enquête préalable au défi sur la mobilité actuelle par enfant afin de calibrer les objectifs et les réponses au cas par cas.

Les atouts de ce dispositif :

- > Réplicabilité du dispositif par établissement.
- > Attractivité du dispositif qui se veut ludique et stimulant pour les enfants qui sont récompensés pour leurs efforts (une récré plus longue, une journée sans devoir, un livre offert, etc.)
- > Facilité de mise en œuvre et économique.
- > Adapté à toutes les générations d'enfants.

Exemples de dispositifs :

- > Émile, le serpent mobile : <https://www.youtube.com/watch?v=20f00ssCzPo>
https://www.ecomobilité.org/FTP/boiteOutilsPDES/Défi-Emile_manuel-de-lenseignant_TSGN_fr.pdf



KIT PÉDAGOGIQUE

Kit pédagogique qui interroge les pratiques, accompagne l'enfant dans le changement de son mode de déplacement par des défis ludiques.

- > Nécessite une mobilisation sur temps plus long.
- > Nécessite la mobilisation de l'équipe pédagogique et l'instauration de temps dédié pour travailler avec les enfants sur l'écomobilité.

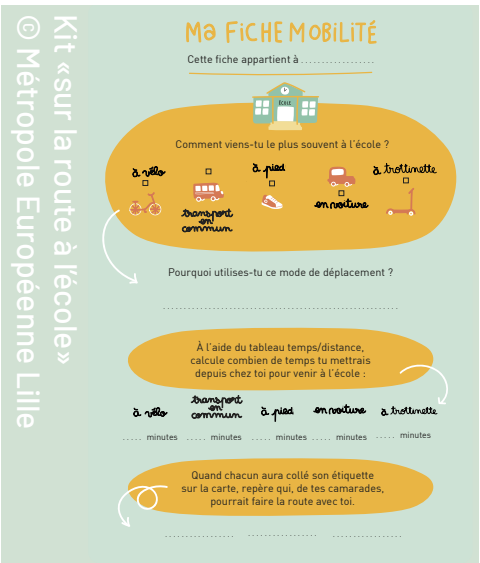
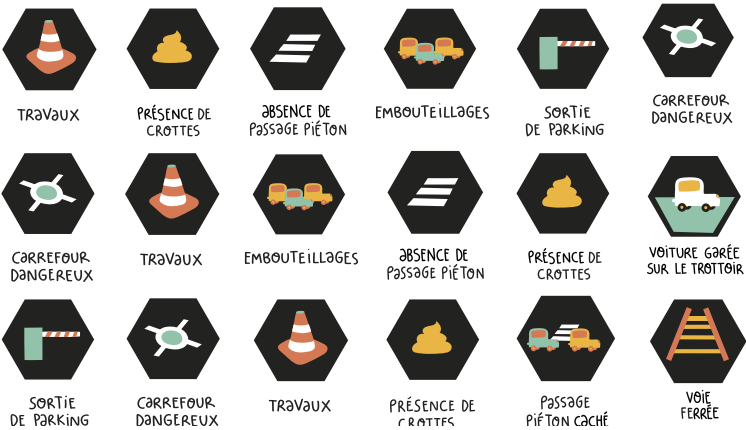
Les atouts de ce dispositif :

- > Initie un débat entre les enfants et leur permet de tous s'exprimer.
- > Développement de l'esprit critique des enfants et prise de position en se mobilisant au travers d'une « manifestation sur l'écomobilité » organisée.
- > Initie par le jeu (système de « bons points » pour récompenser) de nouvelles pratiques en expérimentant progressivement la pratique du vélo, de la marche pour se rendre à l'école.
- > Économique.

Exemple de dispositif :

- > Kit « sur la route à l'école » de Métropole Européenne de Lille : <https://www.lillemetropole.fr/sites/default/files/2020-06/sur%20la%20route%20de%20l%20ecole.pdf>

Les points NOIRS



Des outils et des dispositifs pédagogiques pour accompagner

LE PÉDIBUS OU VÉLOBUS

Organise le ramassage groupé des enfants sur un itinéraire défini pour accompagner les enfants à pied ou à vélo jusqu'à leur école.

- > Nécessite un/des adultes bénévoles (parents d'élèves, grands-parents, etc.) ou la mobilisation d'un agent communal.
- > Nécessite l'anticipation de la mise en place et l'identification d'itinéraires desservant le maximum de domiciles des enfants.

Les atouts de ce dispositif :

- > Régularité de l'utilisation de la marche ou du vélo.
- > Vecteur de lien social entre les enfants et les parents.
- > Formation des plus jeunes aux bonnes pratiques et à la sécurité routière.
- > Ne nécessite pas un accompagnement quotidien par chacun des parents d'élèves (système de rotation).
- > Économique.

Exemples de dispositifs :

- > Réseau Mille-pattes : <https://reseaumillepattes.org/>
- > dispositif car à pattes <https://www.bordeaux.fr/p49078/aller-a-l-ecole-en-car-a-pattes>



Pédibus (école des Peupliers) à Saint-André,
© La Voix du Nord



Vélobus,
© Grand Chambéry

LE BUS ALTERNATIF ROSALIE CALÈCHE

Organise le ramassage groupé des enfants par un moyen de locomotion partagé, ludique et écologique.

- > Nécessite un/des adultes bénévoles (parents d'élèves, grands-parents, etc.) ou la mobilisation d'un agent communal.
- > Nécessite l'achat et l'entretien du matériel (ex: 8 000€ pour une rosalie à assistance électrique).

Les atouts de ce dispositif :

- > Vecteur de lien social entre les enfants et les parents.
- > Formation des plus jeunes à la sécurité routière par la pratique du vélo.
- > Approche ludique d'une activité physique.
- > Sécurisation du trajet domicile-école.

Exemples de dispositifs :

- > Rosalibus : <https://www.ecomobilite.org/Le-Rosalibus-de-Dunkerque>
https://www.francetvinfo.fr/economie/transports/transports-la-rosalie-et-la-caleche-des-moyensecologiquespour-aller-a-l-ecole_5343769.html
- > Calèche (Hippobus) : <https://www.vendargues.fr/hippomobilite/>



Calèche, Ville de Vendargues,
© ChevalMag



© Rosalie Bus Bordeaux Facebook

Pour aller plus loin



Le travail mené avec les premiers concernés, c'est-à-dire les scolaires, la communauté pédagogique, les parents d'élèves, ainsi qu'avec les élus et les techniciens communaux et métropolitains a permis d'élaborer et de mener une démarche autour de la marche qui soit pourvoyeuse d'apaisement, de cohésion sociale, de bien-être tout en répondant aux enjeux de santé publique et de sécurité.

Faire croître la part d'enfants se déplaçant à pied pour se rendre à l'école représente un véritable challenge, de même que la sécurisation des parcours reste une priorité pour l'acceptabilité des projets en cours et à venir.

Cette démarche évolutive nécessite un investissement constant à tous les niveaux pour mener efficacement une écomobilité durable, à l'attention des élèves, des parents d'élèves, des professionnels du milieu scolaire (animateurs, personnels de restauration, enseignants, etc.) ou encore des associations et acteurs de la vie du quartier, des techniciens comme des élus.

Les actions décrites dans cette étude initient une démarche qui s'élargit à l'échelle communale et qui se veut répliquable, non seulement à l'échelle de la Ville de Lormont mais également aux autres quartiers et communes présentant un contexte urbain et paysager semblable et une même ambition en matière de politique publique en faveur de l'écomobilité scolaire et de l'accompagnement au changement pour modifier durablement nos pratiques et notre cadre de vie.

Chef de projet : Guillaume Bernard
Sous la direction de : Sophie Haddak-Bayce
Équipe projet : Valérie Diaz, Antonin Dubernard, Emmanuelle Goïty et Maxime Pauvert
Avec la collaboration de Christine Tachaires

Photographies © a'urba sauf mention contraire. Bien que tous les efforts possibles aient été effectués pour entrer en contact avec les propriétaires des droits d'auteurs des illustrations et photos figurant dans cette étude, nous n'avons pas toujours réussi à les retrouver. Si une de vos illustrations ou photos apparaît ici sans copyright, veuillez-nous en avertir.