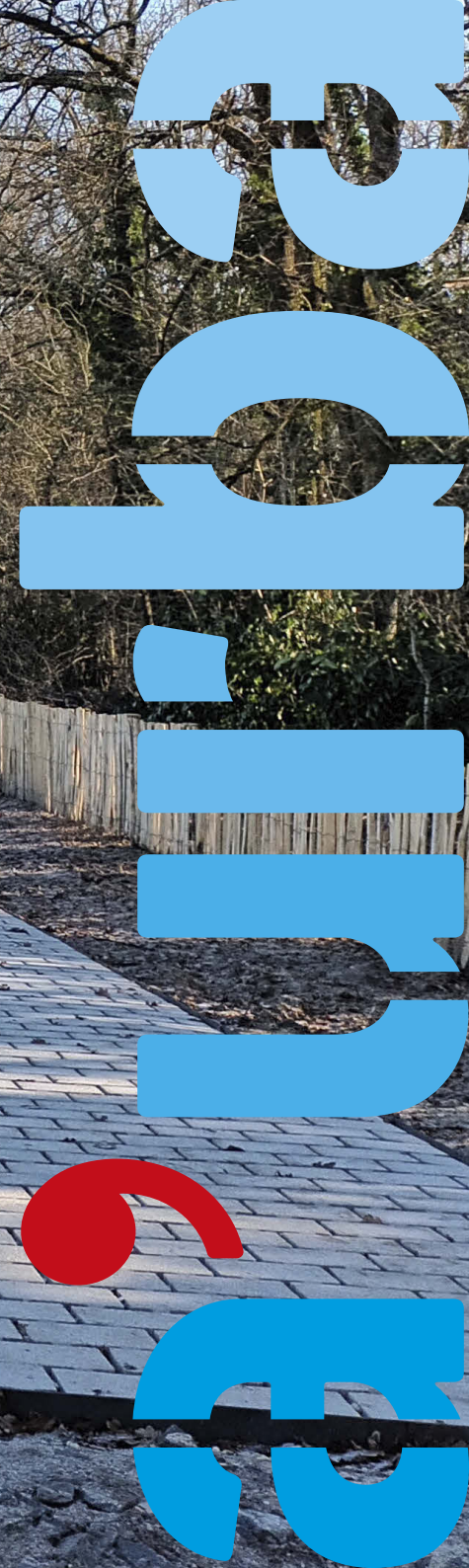


Sur le chemin du collège...

Favoriser des déplacements autonomes en modes actifs

Cahier du Taillan-Médoc

07 / 2026



Regard sur les pratiques d'écomobilité scolaire



45% des enfants (- de 18 ans) dans l'Hexagone utilisent la marche tous les jours ou presque. Il s'agit, devant la voiture, du premier mode de déplacement chez les enfants. (ADEME, 2025).

85% d'entre eux disposent d'au moins un vélo ; **6%** l'utilisent quotidiennement. Ce mode reste en majorité associé aux loisirs. (ADEME, 2025)

34% des jeunes Girondins se rendent seuls au collège (sans adultes, frères, sœurs ou amis). (a'urba, 2021)



8% des collégiens girondins viennent tous les jours à pied. La distance au collège reste un facteur déterminant. (a'urba, 2021)

13% des trajets quotidiens vers les collèges girondins sont effectués à vélo (a'urba, 2021). Le territoire fait mieux que la moyenne nationale métropolitaine de 4% (ADEME, 2025).



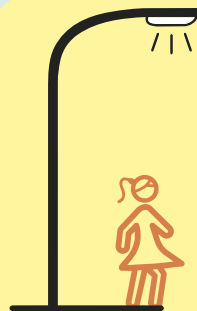
L'âge du premier déplacement autonome a **reculé d'un an** entre la génération actuellement au collège (**11,6 ans**) et celle de leurs parents (**10,6 ans**). (ADEME, 2025).

90% des parents considèrent que le vélo n'est pas un mode de déplacement sûr (ADEME, 2025). **66%** ont une opinion similaire de la marche.

53% des collégiens girondins estiment que venir à vélo au collège est **dangereux**. (a'urba, 2021)



Entre 2020 et 2024 à Bordeaux Métropole, **2,2%** des morts, blessés graves et légers avaient entre 10 et 14 ans (256 victimes) : **23%** étaient des piétons, **12%** des cyclistes, et **6%** des usagers d'engins de déplacements personnels motorisés. (Bordeaux Métropole, 2025)



40% des parents ayant plusieurs enfants considèrent que leur fille est exposée à **plus de risques** lors de déplacements autonomes, notamment celui d'une mauvaise rencontre. (ADEME, 2025).

30% des filles viennent seules au collège, contre 39% des garçons. Elles choisissent également moins leur mode de déplacement. (a'urba, 2021).
Toutefois, seulement **7%** des collégiennes craignent de faire une mauvaise rencontre sur le trajet. (a'urba, 2021).

48% des collégiens girondins disposent d'une piste cyclable sur tout ou partie de leur trajet domicile / établissement. (a'urba, 2021).

La présence d'une piste cyclable divise par **4** le pourcentage de collégiens considérant un trajet comme dangereux. (a'urba, 2021)



Cette différence s'accroît avec l'âge. (a'urba, 2021)



On dénombre environ **2,5** fois moins de cyclistes chez les filles que chez les garçons.

On dénombre environ **2,5** fois

4,7% des élèves français sont en situation de handicap en 2024. (DEPP, 2025). Qu'il soit physique ou mental, visible ou non, l'accessibilité des parcours leur est primordiale.



73% des adolescents ne pratiquent pas une activité physique aux niveaux recommandés. (INJEP, 2025.) Selon l'OMS (2019)



56 % des collégiens pas ou peu sportifs déclarent que le sport n'est pas agréable à pratiquer seul. Il semble s'agir du principal frein à leur pratique (INJEP, 2025). L'écomobilité scolaire pourrait encourager une pratique collective.



La stratégie globale écomobilité scolaire 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 actifs** ».

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

1	Préambule	p.7
2	Éléments de diagnostic pour un espace public favorable aux modes actifs	p.15
3	Développement de la logique de parcours	p.19
4	Prospective déplacements domicile-collège	p.27
5	Initiatives inspirantes	p.31



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.

La marche questionne le lien social, le bien-être dans l'espace public, l'intergénérationnalité, 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 territoires au plus près des attentes des citoyens et de répondre ainsi aux enjeux de demain.

L'étude proposée ici par l'a-urba, en lien étroit avec ses partenaires, élargit le champ de l'écomobilité scolaire à une réflexion sur la réappropriation de l'espace public autour des mobilités actives (marche, vélo, glisse) dans le cadre de l'arrivée du nouveau collège du Taillan-Médoc prévue pour la rentrée 2026-2027 et du travail de suivi du schéma de déplacements communal datant de 2018. L'ambition partenariale est d'agir dès la première année d'ouverture de l'établissement sur les habitudes de mobilités des adolescents en faveur d'une pratique régulière des modes actifs.

Par un travail innovant et expérimental, de l'échelle de l'équipement au quartier élargi, ce projet collaboratif se veut mobilisateur pour les forces vives du territoire (élus, techniciens, citoyens, actifs, scolaires, associations, etc.) afin de permettre et d'accompagner le changement vers des trajets quotidiens actifs et décarbonés.



©a'urba

PARTIE 1

Préambule

Construction de la démarche

p.8

La carte scolaire comme socle de réflexion

p.10

Une répartition des effectifs diffuse

p.12

Construction de la démarche

Cette réflexion revisite les bienfaits de la marche et du vélo et les modalités de leur développement afin de proposer un cadre propice à ces pratiques.

THÉORIE

Dépasser « l'impensé »

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

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

PRATIQUE

Structurer des modes de faire

Développer une stratégie « marchabilité/apaisement » sur des secteur(s) « pilote(s) » :

- > constitués/historiques ;
- > faubourgs/échoppes ;
- > pavillonnaires ;
- > 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.

La production par l'a-urba de cette étude doit permettre aux partenaires du projet - ville du Taillan-Médoc, services métropolitains, département de la Gironde - de définir une stratégie en faveur des modes actifs autour du collège, à destination des futurs élèves, personnels et autres usagers du collège et par extension de l'ensemble des usagers des espaces publics de proximité.

Le travail réalisé permet d'**articuler les différentes actions menées sur le territoire favorables aux modes actifs** afin d'enclencher un véritable effet levier sur le développement des pratiques.

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

L'étude a pour but d'**identifier les actions qui pourraient être mises en œuvre en fonction des compétences des acteurs à l'échelle du Taillan-Médoc** pour favoriser la marche et le vélo comme modes de déplacement du quotidien ayant pour épicerie le collège.

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



La carte scolaire comme socle de réflexion

Le périmètre d'étude porte sur la **carte scolaire du futur collège du Taillan-Médoc** dont la livraison est prévue pour septembre 2026.

La commune du Taillan-Médoc est une commune extra-rocade de la métropole bordelaise structurée autour de l'avenue de Soulac et de la route de Lacanau. Elle est très majoritairement constituée par un **tissu pavillonnaire organisé en lotissements**.

Elle se compose de **cinq quartiers qui font tous partis du périmètre étudié à l'exception du quartier de la Boétie**, au sud de la route de Lacanau, dont les élèves-habitants restent rattachés au collège de Saint-Aubin-du-Médoc.

Plusieurs **pôles sportifs et culturels ainsi que quatre groupes scolaires et un lycée** sont présents sur la commune. Les habitants bénéficient également de la présence de petits **espaces verts et bois de proximité** ainsi que de vastes forêts et espaces agricoles sur les franges communales.

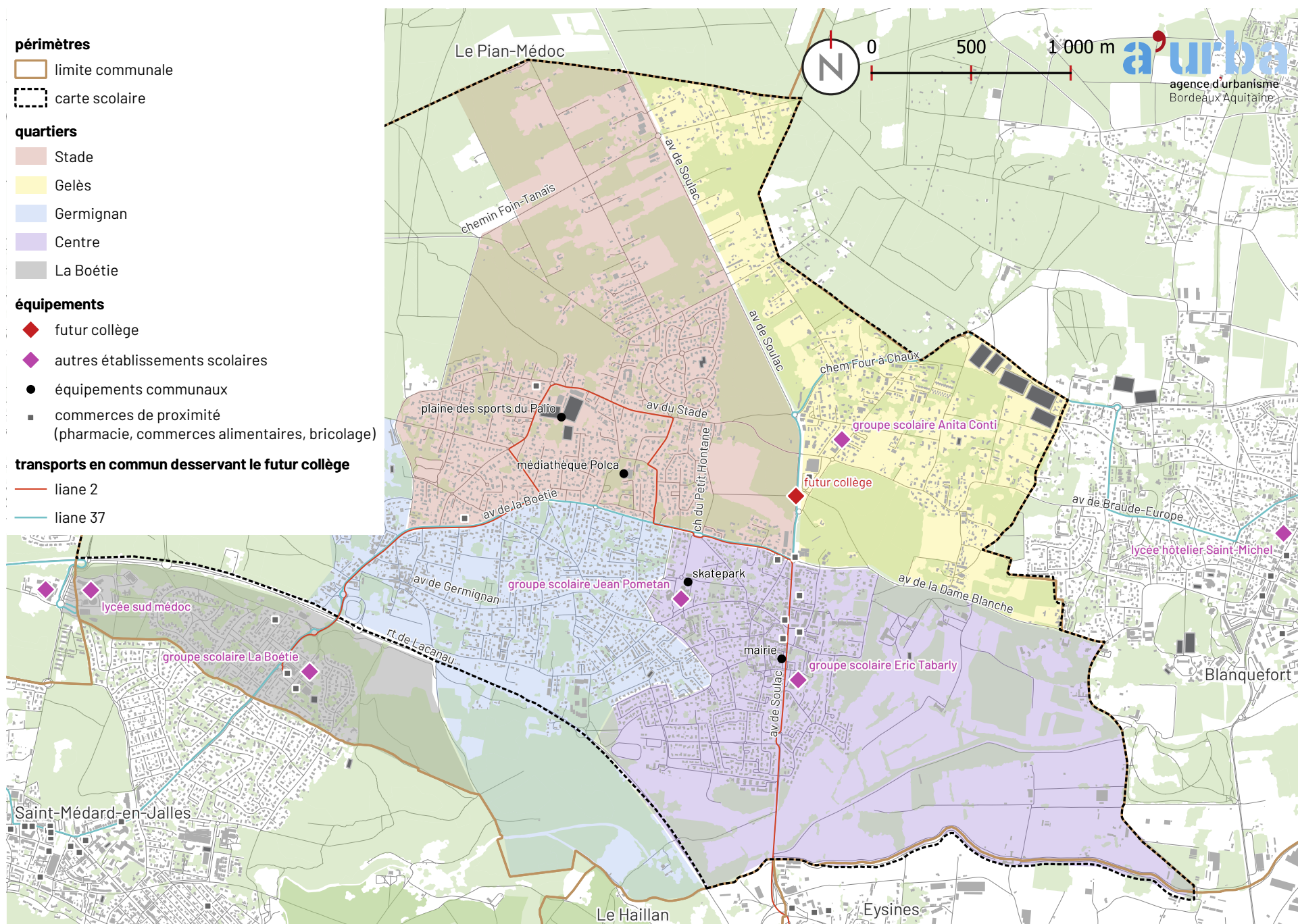
Le Taillan-Médoc est desservi par des lignes de bus vers le centre de Bordeaux et sur ses communes voisines par le tramway et le bus express (tram D à Eysines, tram E à Blanquefort et bus G à Saint-Médard-en-Jalles).

Plus spécifiquement, le **futur collège est desservi localement par plusieurs lignes de bus** empruntant l'avenue de Soulac ;

- La liane 2 couvre l'avenue de la Boétie et effectue une boucle dans le quartier du Stade puis rejoint le centre de Bordeaux via le sud de la commune.

- La liane 37, passant également par l'avenue de la Boétie, s'inscrit vers le chemin de Four à Chaux et le quartier Gelès au nord.

En complément, Keolis réalise un travail sur **la desserte en transport scolaire** avec une boucle projetée passant par les quartiers de Germignan et du Stade jusqu'au chemin du Foin et finissant son parcours par l'avenue de Soulac.



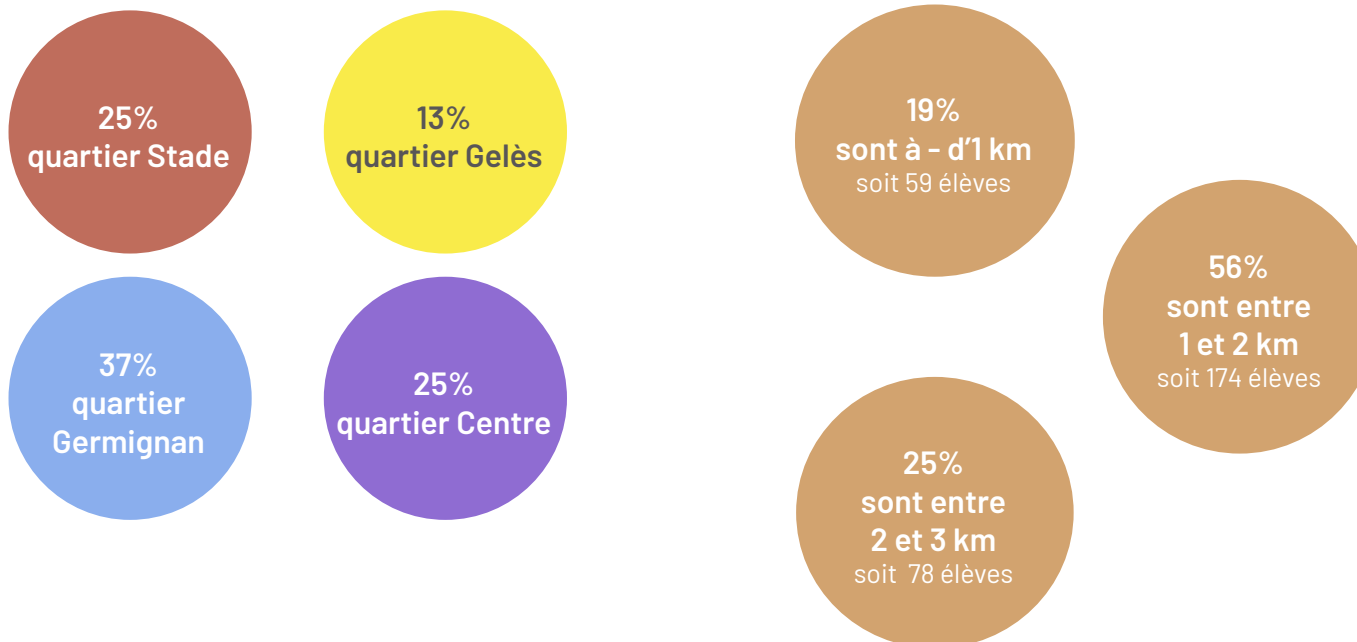
Une répartition des effectifs diffuse

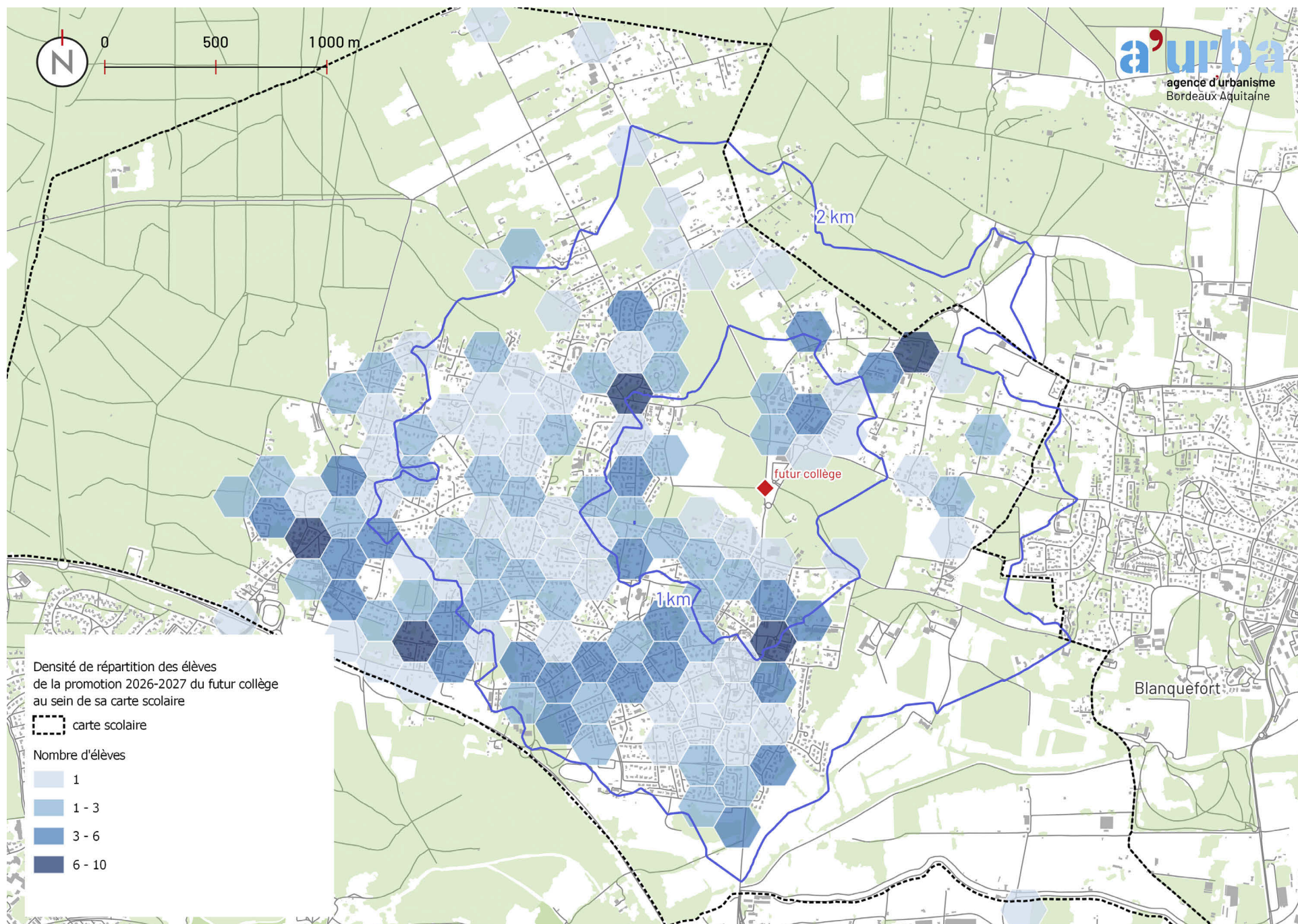
Les adresses des **313 élèves de la promotion 2026-2027 du futur collège du Taillan-Médoc** ont pu être intégrées afin d'analyser leur répartition au sein de la carte scolaire.

Les chiffres par quartier donnent une répartition spatiale globale hétérogène avec une prédominance en nombre d'élèves au quartier de Germignan :

A l'échelle de la carte scolaire, **75% des élèves sont à moins de 2 km** du futur établissement (*distance du parcours calculée en suivant le réseau viaire*).

Sur les 25% d'élèves restant, **la presque totalité est concernée par une distance de parcours entre 2 et 3 km** à l'exception de 2 élèves en limite de carte scolaire. Ce groupe à plus de 2 km habite principalement à l'ouest des quartiers de Germignan et du Stade.







PARTIE 2

Éléments de diagnostic pour un espace public favorable aux modes actifs

Un territoire marqué par la pratique automobile

p.16

Des temps de trajet en modes actifs compétitifs ?

p.17

Un territoire marqué par la pratique automobile

Les comptages réalisés sur la commune illustrent la hiérarchisation des axes selon deux voies principales : la route de Lacanau et l'avenue de Soulac.

L'avenue de la Boétie-Dame Blanche joue elle aussi un rôle de connexion intercommunale important tandis que l'avenue du stade-Braude supporte un trafic moins conséquent.

Cependant, bien que l'avenue du stade-Braude soit moins identifiée dans le réseau intercommunal, il est constaté un fort taux d'infractions et des vitesses excessives sur ces rues inscrites en zone 30. En grande proximité des abords du futur collège, elles sont donc à regarder particulièrement attentivement afin de sécuriser les modes actifs ou d'orienter les usagers vers des itinéraires alternatifs, sachant qu'elles ne sont pas toujours équipées de trottoirs et d'équipements cyclables suffisants.

Comparativement avec les niveaux de trafics communaux relevés, le *Design Manual for bicycle traffic*, édité par la CROW en 2016 et qui sert de doctrine aux services métropolitains, ne recommande la mixité des cycles dans le trafic automobile qu'en dessous de certains niveaux de vitesses réelles et de flux automobiles. D'autres critères doivent également être étudiés en complément : présence de dispositifs de modération de la vitesse pour les véhicules motorisés, topographie de la voirie, étalement ou resserrement de l'heure de pointe.

Ces recommandations d'aménagement ne tiennent cependant pas compte du ressenti d'insécurité que peut induire la proximité avec la voiture pour un public vulnérable comme les adolescents et démotiver le passage à l'acte.

Un fort taux de motorisation au Taillan-Médoc : 96% contre 77% pour Bordeaux Métropole dont 53% de multi-motorisé contre 26% pour Bordeaux Métropole.

Taux de motorisation : % de ménages disposant au moins d'une voiture. A partir de 2 véhicules le ménage est dit multi-motorisé

source : INSEE - 2022

 V85 VITESSE LIMITE RÉELLEMENT PRATIQUÉE	 TRAFFIC MOTORISÉ EN UNITÉS DE VÉHICULE PARTICULIER PAR JOUR (DANS LES DEUX SENS)	DÉBIT CYCLISTE SOUHAITÉ (EN NOMBRE DE VÉLOS PAR JOUR)				
		 RÉSEAU CYCLABLE SECONDAIRE (TRAFFIC INFÉRIEUR À 750 CYCLISTES/JOUR)	 RÉSEAU CYCLABLE PRINCIPAL (TRAFFIC COMPRIS ENTRE 500 ET 3000 CYCLISTES/JOUR)	 RÉSEAU CYCLABLE À HAUT NIVEAU DE SERVICE (TRAFFIC >2000 CYCLISTES/JOUR)		
30 KM/H OU MOINS	< 2000	Trafic mixte	Vélorue ou trafic mixte	Vélorue ou piste cyclable	Piste cyclable	
	2000 À 4000		Bande cyclable ou trafic mixte			
	> 4000	Piste ou bande cyclable				
 50 KM/H	< 1500	Trafic mixte				
	1500 À 6000	Piste ou bande cyclable				
	> 6000					
70/80 KM/H	< 1000	Trafic mixte	Piste cyclable/voie verte/bande cyclable/bande dérasée de droite	Piste cyclable		
	1000 À 4000	Piste cyclable/voie verte/bande cyclable/bande dérasée de droite	Piste cyclable ou voie verte			

source : Design Manual for bicycle traffic - CROW - 2016

Des temps de trajet en modes actifs compétitifs ?

Regard sur les temps de trajet en fonction du mode actif choisi

Le collège n'étant pas directement connecté à des quartiers d'habitation, les élèves ayant un temps de parcours rapide à pied - moins de 15 minutes - sont ceux habitant directement les franges du site (la Landote, chemin de Gelès, Dr Romefort). Pour des temps de trajets allant plutôt jusqu'à **20 minutes à pied**, **l'ensemble des élèves du 1^{er} kilomètre a accès à l'établissement.**

L'ensemble des élèves des deux premiers kilomètres a accès à l'établissement en trottinette ou en skate en moins de 15 minutes, ce qui fait de ces sports de glisse un mode intéressant pour se rendre au collège.

Le vélo est, pour l'ensemble des élèves de la carte scolaire, **le mode le plus compétitif avec un temps de parcours de moins de 10 minutes**, y compris pour les élèves au-delà des deux kilomètres de distance.

L'emplacement du collège du Taillan-Médoc, en raison d'une carte scolaire circonscrite, est propice au développement de l'écomobilité scolaire et particulièrement à la pratique du vélo.

Les modes actifs ont toute leur pertinence pour les déplacements quotidiens des collégiennes et collégiens ; cependant, ces pratiques ne peuvent se développer qu'avec des parcours qualitatifs et sécurisés.

Temps à pied	Nombre d'élèves concernés
- de 10 minutes	5
entre 10 et 15 minutes	28
entre 15 et 20 minutes	65
plus de 20 minutes	215

Temps à trottinette	Nombre d'élèves concernés
- de 10 minutes	165
entre 10 et 15 minutes	115
entre 15 et 20 minutes	33
plus de 20 minutes	0

Temps à vélo	Nombre d'élèves concernés
- de 10 minutes	302
entre 10 et 15 minutes	11
entre 15 et 20 minutes	0
plus de 20 minutes	0



PARTIE 3

Développement de la logique de parcours

Méthodologie générale	p.20
Analyse des itinéraires prévisionnels des élèves	p.21
Orientations pour développer des parcours	p.22
Sensibiliser pour encourager les pratiques actives	p.24

Méthodologie générale

= Faire du futur collège, un « catalyseur » des pratiques piétonnes et cyclables au sein des quartiers.

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

= Développer des espaces publics qui bénéficient aux adolescents mais aussi à tous les publics.

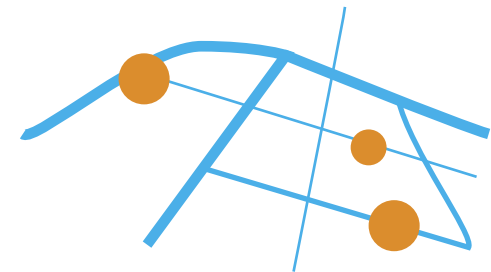
De la rue au quartier, de l'adolescent à tous les usagers.

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

La démarche d'écomobilité scolaire est à croiser avec d'autres politiques publiques, permettant, en partant du collège, 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

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



2° Développer des PARCOURS

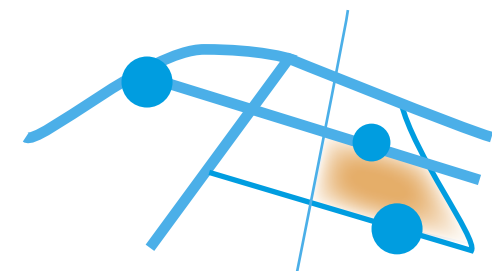
= « CHEVELU TAILLANAIS » des mobilités actives encourageant la marche et la pratique du vélo grâce à une circulation apaisée des modes motorisés.

Réseaux marchables (rues aux écoles, 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...).



Analyse des itinéraires prévisionnels des élèves

L'a-urba a développé sur le site démonstrateur du Taillan-Médoc une **application de terrain permettant de qualifier la qualité des itinéraires au regard des enjeux de l'écolomobilité scolaire**. Elle permet d'analyser les sections linéaires géoréférencées (une section = un segment de voie entre deux croisements) et d'indiquer les traversées par un ponctuel sur un parcours marchable ou cyclable.

Afin de **prioriser l'enquête de terrain sur les sections potentiellement les plus fréquentées par les élèves** intégrant le futur établissement à la rentrée 2026-2027, une cartographie théorique de leur itinéraire le plus court a été réalisée à partir de leurs adresses. L'enquête de terrain a ainsi été réalisée sur **les sections supportant des flux supérieur à 11 élèves** et sur l'ensemble des sections où des élèves sont susceptibles de passer dans le kilomètre autour du futur établissement.

Les indicateurs renseignés dans l'application pour le relevé terrain sont les suivants :

Sections linéaires	Traversées marchables	Traversées cyclables	Obstacles circonstanciels
• vitesse réglementaire • aménagements pour limiter la vitesse • état des trottoirs • largeur des trottoirs • état des aménagements vélo • nature des aménagements vélo	• traversée existante • traversée existante non qualitative • traversée manquante	• traversée existante • traversée existante non qualitative • traversée manquante	• végétation • stationnement • poubelle

L'analyse de la base de données de terrain repose sur les trajets domicile-collège des futurs élèves de la rentrée 2026/2027 qui couvrent un large nombre de voiries. Elle sera donc **en grande partie adaptée à de nouvelles domiciliations des futurs collégiens à moyen & long termes**.

À la suite de cette analyse, ont été formalisées **des orientations par secteur enquêté afin de proposer des parcours qualitatifs pour les modes actifs**.

Celles-ci sont classées selon leurs temporalités de mise en œuvre prévisionnelle :

- **court terme** : 1^{ère} année de fonctionnement du collège
- **moyen terme** : jusqu'à 5 ans après l'ouverture du collège
- **long terme** : plus de 5 ans après l'ouverture du collège

Il s'agit d'une enquête des espaces publics puis d'une analyse qui pourraient être **poursuivies à l'aune d'autres attracteurs communaux et intercommunaux**, tels que les écoles, la médiathèque, les équipements sportifs ou encore les pôles de services et d'emploi afin de mettre en lumière d'autres orientations prioritaires.

Orientations pour développer des parcours

Une cohérence entre vitesse automobile et ambiances à trouver

Lors de l'enquête de terrain réalisée par l'a-urba et les partenaires du projet, la donnée agrégée sur les vitesses réglementaires a révélé **des incohérences entre ces vitesses et les ambiances ressenties**. Afin de capitaliser sur ces constats, ceux-ci sont associés à des orientations échelonnées dans le temps pour des parcours favorables aux modes actifs.

Plus largement, la **notion d'ambiance apparaît comme un levier pour encourager le passage aux modes actifs** et peut intégrer de façon récurrente les réflexions sur la requalification des espaces publics : ombrage et fraîcheur par la plantation, éclairage selon les usages, etc.

Des continuités à établir au service du parcours piéton

La majorité des rues concernées par des flux significatifs d'élèves est aménagée d'au moins un trottoir de + d'1m40 avec des niveaux de qualité hétérogènes, de l'excellent avec des voies vertes récentes à des trottoirs aux revêtements dégradés.

Quelques sections présentes sur les itinéraires à flux significatifs d'élèves sont **dépourvues de trottoirs d'une largeur suffisante** pour être à distance de la circulation et nécessitent donc des actions d'aménagement (zone de rencontre etc.) ou la préconisation d'itinéraires alternatifs :

- rue de Sandillan
- rue du Dr. Romefort
- Est de l'avenue de Germignan
- jonctions à l'av de Soulac pour Four à chaux et Braude

Du circonstanciel au permanent : résorber les obstacles

Lors de l'enquête de terrain, des **obstacles circonstanciels (poubelle sur le trottoir, stationnement gênant, végétation)** ont été recensés sur certaines sections dus à des habitudes de vie des riverains.

La question de l'**accessibilité** s'est également posée avec la présence de poteaux électriques sur trottoirs étroits sans que la présente étude approfondisse le relevé des obstacles fixes et discontinuités problématiques. La transversalité du sujet des parcours en modes actifs invite **à créer du lien avec le Plan de mise en Accessibilité de la Voirie et des Espaces publics (PAVE)**.

L'infrastructure routière comme premier support cyclable

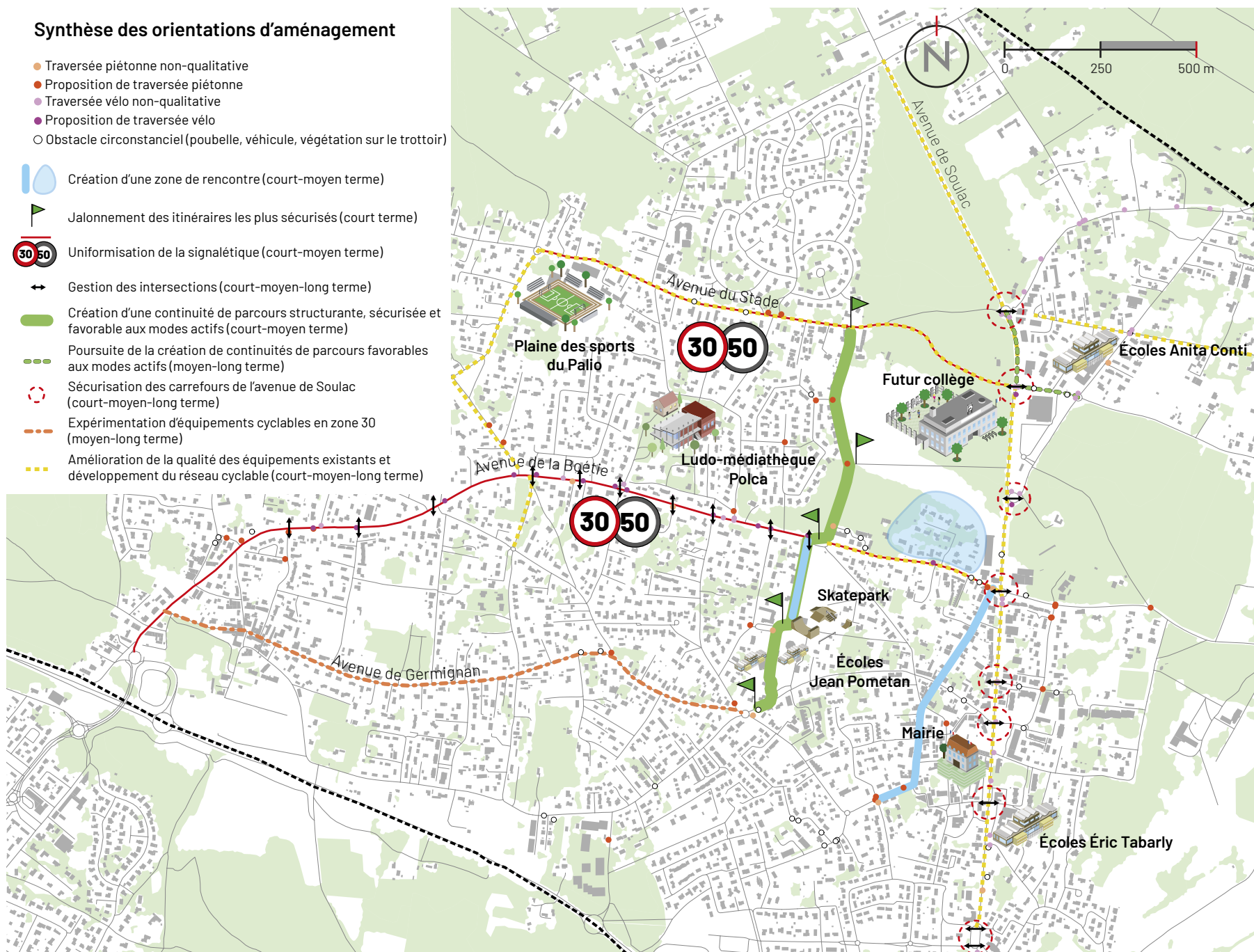
L'avenue de Soulac et l'avenue de la Boétie sont les deux principales sections d'itinéraires équipées à destination du cyclistes complétées par quelques voies vertes. Ces propositions de bonne qualité sont peu nombreuses proportionnellement aux nombres de sections à flux significatifs. **La route est ainsi la première infrastructure cyclable pour les collégiens à vélo.**

L'importance **des traversées perpendiculaires à l'infrastructure cyclable linéaire** permet de sécuriser la rencontre entre cyclistes et automobilistes aux intersections.

Synthèse des orientations d'aménagement

- Traversée piétonne non-qualitative
- Proposition de traversée piétonne
- Traversée vélo non-qualitative
- Proposition de traversée vélo
- Obstacle circonstanciel (poubelle, véhicule, végétation sur le trottoir)

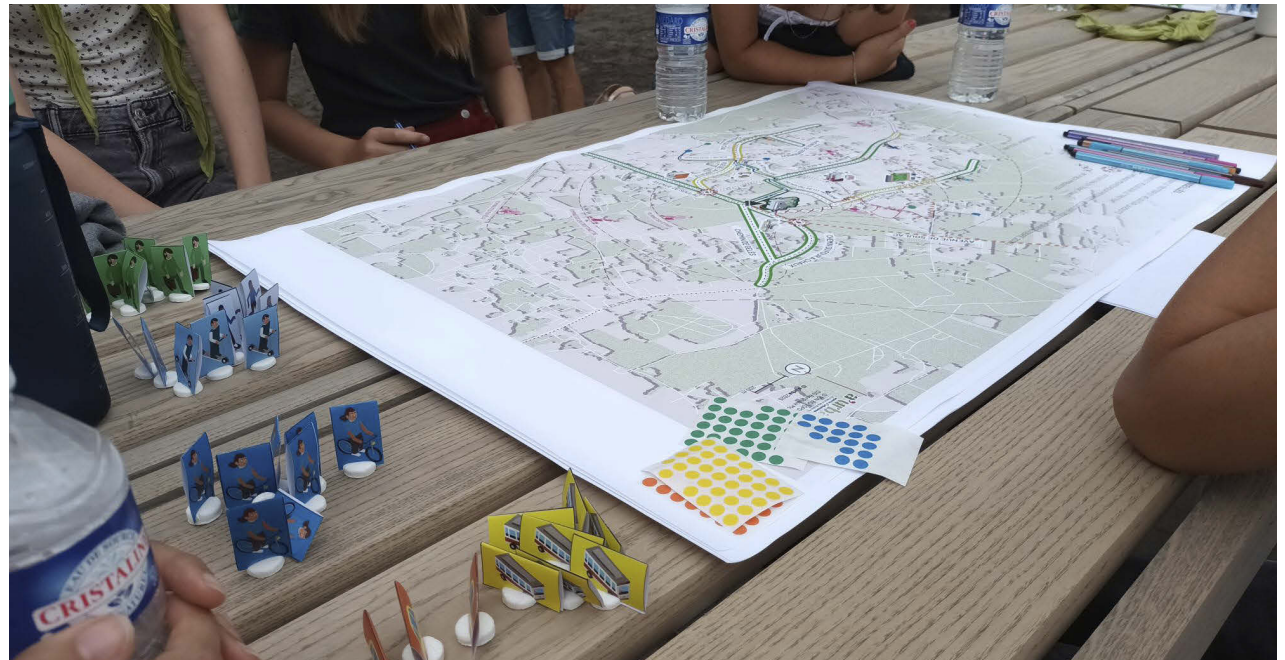
-  Création d'une zone de rencontre (court-moyen terme)
-  Jalonnement des itinéraires les plus sécurisés (court terme)
-  Uniformisation de la signalétique (court-moyen terme)
-  Gestion des intersections (court-moyen-long terme)
-  Création d'une continuité de parcours structurante, sécurisée et favorable aux modes actifs (court-moyen terme)
-  Poursuite de la création de continuités de parcours favorables aux modes actifs (moyen-long terme)
-  Sécurisation des carrefours de l'avenue de Soulac (court-moyen-long terme)
-  Expérimentation d'équipements cyclables en zone 30 (moyen-long terme)
-  Amélioration de la qualité des équipements existants et développement du réseau cyclable (court-moyen-long terme)

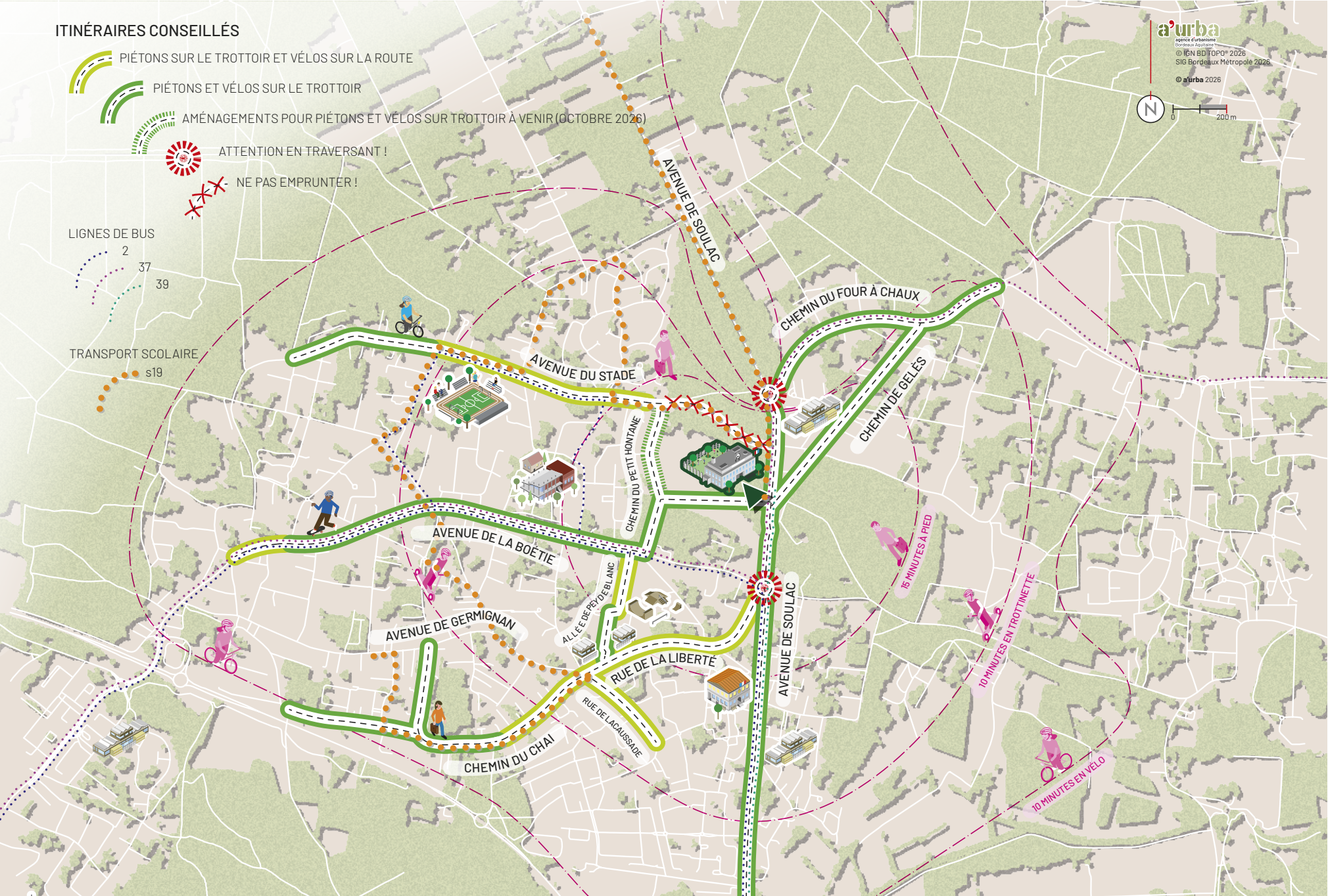


Sensibiliser pour encourager les pratiques actives

L'a-urba, en lien étroit avec les partenaires du projet, a développée **une cartographie pédagogique** autour de l'écomobilité scolaire à destination du grand public et plus particulièrement des adolescents sur le territoire du Taillan-Médoc.

Le 3 juillet 2026, des élèves de CM2, futures collégiennes et collégiens, ont visité le chantier de leur futur établissement et bénéficié d'ateliers autour de la mobilité. Dans ce cadre, ils ont pu utiliser une carte metro-minuto présentant les **options de mobilité pour se rendre dans leur nouveau collège** et ainsi être **sensibilisés aux temps de parcours en modes actifs**.







©Pixabay

PARTIE 4

Prospective déplacements domicile-collège

Synthèse des résultats

p.28

Synthèse des résultats

L'enquête sur les pratiques de mobilité domicile-futur collège a été menée auprès des élèves et leurs familles en mars 2026. Les répondants sont **les CM2 des écoles primaires de la ville du Taillan-Médoc (hors Boétie) et les 6e et 5e des collèges d'Eysines et de Saint-Aubin-de-Médoc amenés à changer d'établissement** pour intégrer le futur collège du Taillan-Médoc.

Il y a 313 inscriptions prévisionnelles d'élèves prévues pour septembre 2026 dans le nouvel établissement dont **201 élèves ont répondu à cette enquête** (taux de réponse global de 64,2%) :

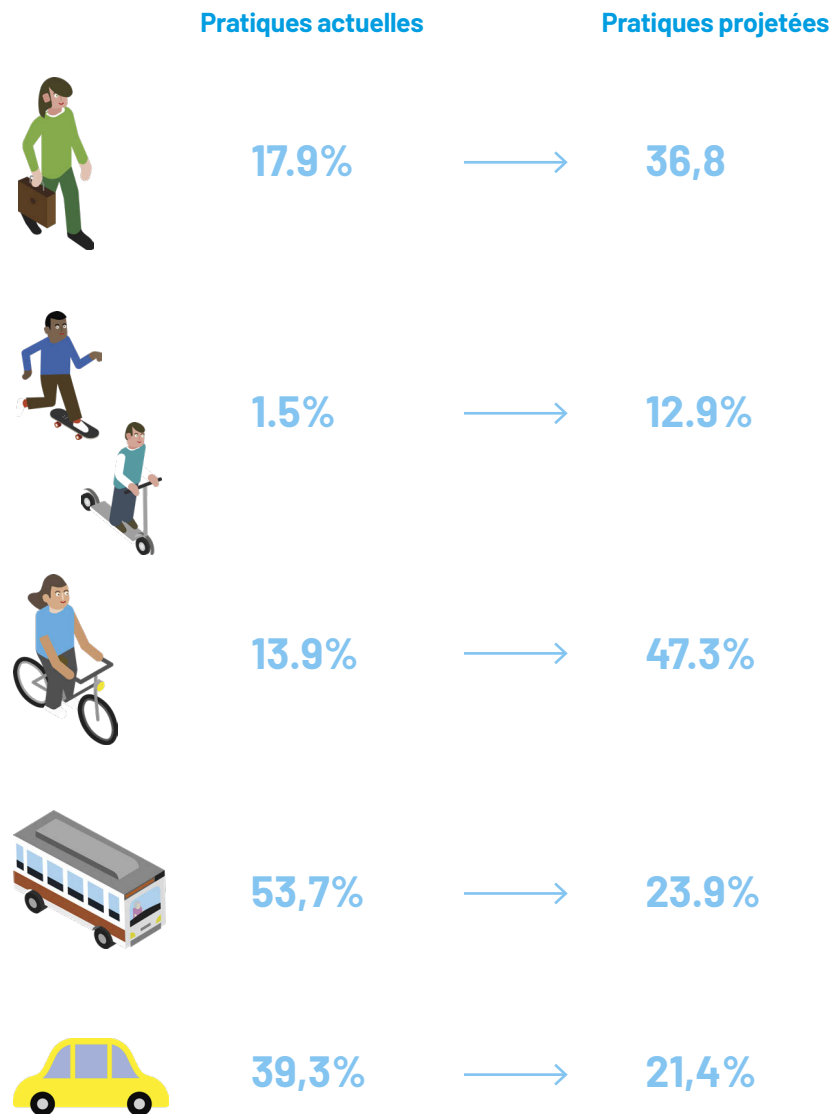
- 70 répondants CM2
- 131 répondants collégiens

Futurs niveaux d'inscription des répondants à la rentrée 2026

- 37,5% de 6ème
- 37,3% de 5ème
- 25,4% de 4ème

Les **CM2 ont été consultés par le biais de questionnaires papier ouvrant la possibilité de cocher des réponses multiples** à l'ensemble des questions tandis que **les collégiens ont eux été consultés par le biais d'un questionnaire numérique en ligne limitant la diversité des réponses** pouvant être sélectionnées. **De ce fait, un point de vigilance est porté à la lecture des résultats** : En effet, les graphiques et chiffres présentés sont bien souvent au delà d'un total égal à 100% car pour un répondant, il peut y avoir eu 3 réponses à la même question. Le total est donc égal au nombre total de réponses effectuées et non au nombre de répondants.

Pour 201 répondants, 255 réponses ont été capitalisées.
Les élèves utilisent donc parfois les modes suivants :



Synthèse des résultats

Sur 201 répondants, **7 n'ont pas de vélo** dont 4 n'ont aucun autre équipement de glisse.

Le vélo et la trottinette sont les modes considérés par les adolescents comme ceux où ils se sentent le plus à l'aise tandis que la pratique du roller et du skate est plus marginale.

Autonomie du trajet

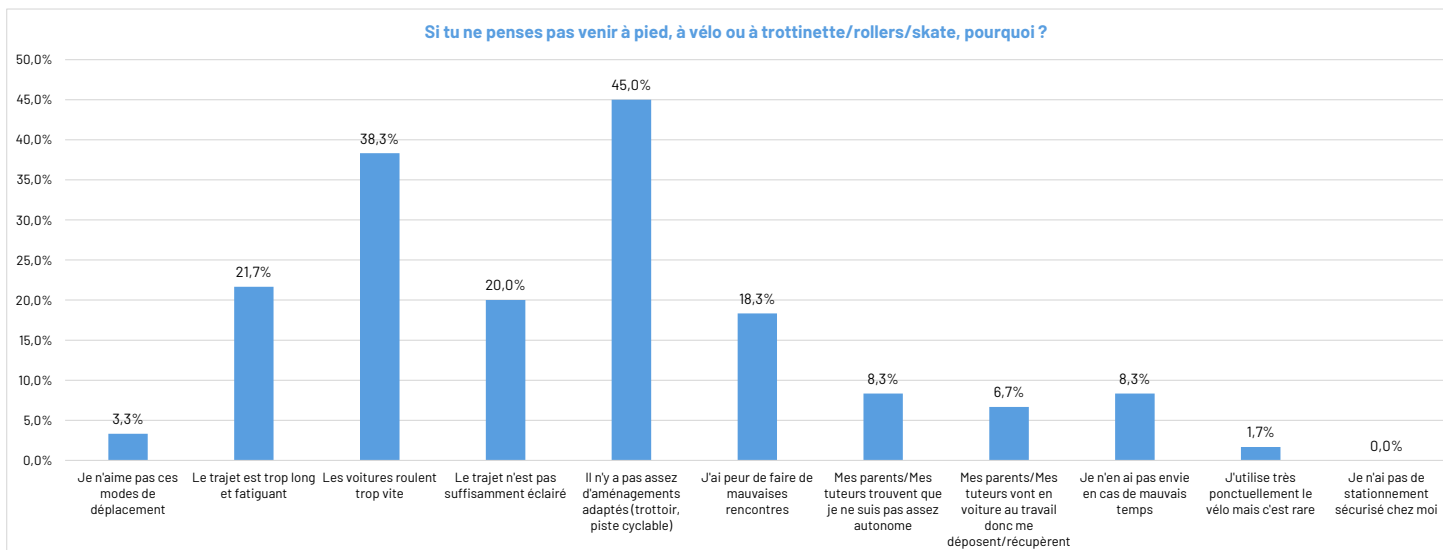
Pour 201 répondants, 262 réponses ont été capitalisées dont 131 des CM2 en raison de réponses multiples.

Sur 131 réponses des collégiens, **seuls 8,4% viennent accompagnés d'un adulte contre 37,1% viennent parfois accompagnés d'un adulte.**

Effectuer parfois le trajet avec des amis est plébiscité à hauteur de 47,8%. Il peut être intéressant de mettre en lien les familles riveraines afin d'organiser ces "pédibus autonomes".

Des pratiques genrées ?

Dans l'échantillon des élèves actuellement CM2, les filles se sentent tout aussi capables que leurs camarades garçons pour l'ensemble des modes de glisse sauf pour la trottinette. **Pour l'échantillon des élèves déjà collégiennes et collégiens, l'écart se crée de façon marqué avec des filles qui répondent se sentir moins capables en comparaison des garçons de circuler sur le trottoir ou sur la route pour l'ensemble des modes de glisse.**



Les réponses à la question "Si tu ne penses pas venir en modes actifs, pourquoi ?" sont présentées ci-contre.

Pour 201 répondants à l'enquête, **il y a 81 répondants pour cette question.** De nombreux élèves envisageant de marcher, utiliser le vélo ou les modes de glisse ont tout de même traité cette question. 42 réponses de CM2 pour 21 élèves et 103 réponses de collégiens pour 60 élèves ont été capitalisées **montrant la diversité des freins pour un même élève.**

Accompagnement à la lecture des résultats :

Parmi les 81 élèves ayant traité cette question, 2,5% des répondants inscrivent parmi les freins possibles qu'ils n'aiment pas ces modes de déplacements.



PARTIE 5

Initiatives inspirantes

Être formé à l'écomobilité pour générer des habitudes	p.32
Rendre l'écomobilité ludique	p.33
Agir sur les perceptions pour une écomobilité «cool»	p.34
Limiter les freins d'accès aux modes actifs	p.35
Favoriser l'autonomie dans les déplacements	p.36
Visibiliser les parcours des modes actifs	p.37
Aménager léger en faveur des modes actifs	p.38

Être formé à l'écomobilité pour générer des habitudes



«Savoir rouler à vélo» : une formation pour tous

- **Porteur de projet** : commune du Taillan-Médoc, mission déléguée à l'auto-école «Paré à rouler», par le biais de la mission créée en 2018 confiée par l'État (Comité Interministériel à la Sécurité Routière).
- **Public-cible** : élèves de primaire
- **Description** : apprentissage, sur dix heures et pendant le temps scolaire de la pratique du vélo, en site propre et en circulation.
- **Objectifs** : devenir autonome à vélo (en amont de l'entrée au collège), pratiquer quotidiennement une activité physique, se déplacer de manière écologique et économique.



Pédibus et Vélobus : cheminer ensemble et en sécurité

- **Porteur de projet** : pédibus – commune de Mérignac depuis 2014, en partenariat avec l'association Mérignac Association Services (MAS) ; vélobus – commune de Saint-Aubin-de-Médoc depuis 2021, formation sécurité dispensée par l'association Prévention MAIF.
- **Public-cible** : élèves du primaire.
- **Description** : organisation de convois d'élèves, encadrés par des employés municipaux, parents et/ou seniors pour se rendre et rentrer de l'école.
- **Objectifs** : sécuriser les trajets, rassurer, ancrer les habitudes, faire du vélo un mode de transport propice aux sociabilités.



La Fête du Vélo métropolitaine : se rassembler autour de la pratique cyclable

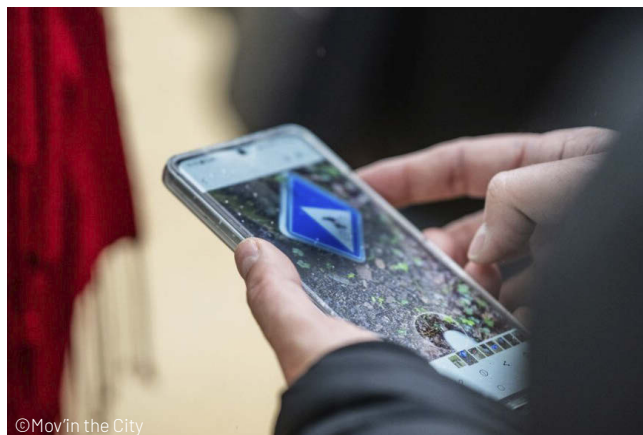
- **Porteur de projet** : association Vélo-cité, depuis les années 1990, en partenariat avec la Ville de Bordeaux, Bordeaux Métropole, l'ADEME, la préfecture, le conseil départemental de la Gironde, TBM, etc.
- **Public-cible** : tous publics
- **Description** : journée festive dédiée à la pratique du vélo : vélo-parade, bourse aux vélos, conférences, initiations et conseil, concerts etc.
- **Objectifs** : démocratiser la pratique du vélo et des modes actifs ; faire sauter les barrières financières et techniques.

Rendre l'écomobilité ludique



Le challenge Mai à vélo X Géovélo

- **Porteur de projet** : Initiative des ministères chargés de la Transition Ecologique et des Sports, depuis 2021.
- **Public-cible** : entreprises, territoires, établissements scolaires, associations.
- **Description** : compétitions inter-classes, établissements scolaires, entreprises... Ayant pour but d'enregistrer sur une application le plus de kilomètres effectués à vélo sur le mois de mai.
- **Objectifs** : générer un engouement durable pour la pratique par une approche ludique avec un enjeu de compétition pour se "challenger" entre jeunes.



Mov'in the City : une course d'orientation urbaine

- **Porteur de projet** : Bruxelles Mobilité, depuis 2017, délégation des interventions de formation à l'association ProVélo.
- **Public-cible** : collégiens de 5^e, 4^e et 3^e de la métropole bruxelloise.
- **Description** : formations théoriques et pratiques suivies d'une course d'orientation autonome en milieu urbain. Les participants, bénéficiant d'un accès illimité aux transports en commun et aux vélos en libre-service, doivent rallier différents lieux plus rapidement que les autres groupes.
- **Objectifs** : souligner la plus grande flexibilité et rapidité des modes actifs ; développer le sens de l'orientation et l'utilisation des applications cartographiques par des collégiens.



Le plan de déplacement scolaire BUCK-E

- **Porteur de projet** : Commune de Woluwe-Saint-Pierre (Belgique), lancement rentrée 2021, mise en pause pour raisons budgétaires.
- **Public-cible** : élèves de 5^e et 6^e primaire (10-12 ans).
- **Description** : rémunération des élèves (10 cts) pour chaque trajet domicile-école effectué à vélo avec une monnaie virtuelle locale, le Buck, dépensable uniquement dans les commerces locaux (cinéma, piscine, librairie, boulangerie...). Rémunération doublée par mauvais temps.
- **Objectifs** : inciter à adopter les modes actifs, permettre une prise d'indépendance en encourageant la consommation locale.

Agir sur les perceptions pour une écomobilité "cool"



Campagne publicitaire décalée en ligne

- **Porteur de projet** : Région Wallonie, via Wallonie Mobilité et le plan d'actions Wallonie Cyclable, octobre 2024.
- **Public-cible** : adolescents.
- **Nature de l'action** : diffusion d'un spot publicitaire intitulé « La love story de Bryan » reprenant les codes humoristiques et de format YouTube : un passionné de tuning devient cycliste, et exporte les codes de cette pratique dans cette nouvelle discipline.
- **Objectifs** : toucher un large public en reprenant les codes humoristiques et de format des réseaux sociaux.



Dé-ringardiser les équipements de sécurité

- **Porteur de projet** : Collège de l'Estey de Saint-Jean-d'Illac, en mai 2023, dans le cadre du programme national Mai à Vélo.
- **Public-cible** : collégiens.
- **Nature de l'action** : atelier de customisation avec venue d'un illustrateur dans l'établissement, sur le modèle de la culture skateboard ou des sports mécaniques, suivi d'un défilé de mode et shooting photo avec les casques créés.
- **Objectifs** : inciter les adolescents à ne pas négliger les équipements de sécurité, «renverser le stigmate» en en faisant des accessoires de mode.



Concours photographiques

- **Porteur de projet** : Cerema, média en ligne Gomet', (Concours «Re-cyclons nos rues», 2023)
- **Public-cible** : tous publics.
- **Nature de l'action** : concours photographique sur les thèmes de l'écomobilité/du vélo, peut être décliné pour la marche.
- **Objectifs** : encourager la création artistique, proposer un regard alternatif et original sur la ville, encourager les gagnants à la pratique (écomobilité + artistique) avec des cadeaux appropriés.

Limiter les freins d'accès aux modes actifs



La politique de prêts solidaires Vélo's Cool

- **Porteur de projet** : Communauté de communes du Territoire de Lunéville à Baccarat (54).
- **Public-cible** : collégiens et lycéens vivant à distance intermédiaire des établissements.
- **Nature de l'action** : suite à la suppression de lignes de bus, prêts gratuits de vélos de qualité et d'équipements de sécurité destinés à l'écomobilité scolaire ; formation obligatoire à l'usage de la route pour les plus jeunes.
- **Objectifs** : contourner la barrière financière à l'achat et l'entretien d'un vélo, réduire la dépendance aux transports en commun, aller chercher des usagers non sensibilisés à la pratique.



Encourager la pratique féminine : les Women's Freedom Rides

- **Porteur de projet** : Association London Cycling Campaign, depuis 2023.
- **Public-cible** : femmes cyclistes.
- **Nature de l'action** : «Manifestations» festives ; sorties collectives de femmes à vélo, parfois après le coucher du soleil.
- **Objectifs** : permettre à tous.tes de se déplacer à vélo en toute sécurité, rendre la pratique plus attractive, détecter les portions à risque, réduire le sentiment d'insécurité.



Les Festi'Run, des courses accessibles

- **Porteur de projet** : association APF France Handicap.
- **Public-cible** : tous publics.
- **Nature de l'action** : organisation, lors d'une journée dédiée, de marches et courses festives solidaires.
- **Objectifs** : temps festif de plaidoyer pour l'accessibilité et la visibilité des publics en situation de handicap dans l'espace public ; favoriser la pratique des modes actifs pour toutes et tous.

Favoriser l'autonomie dans les déplacements



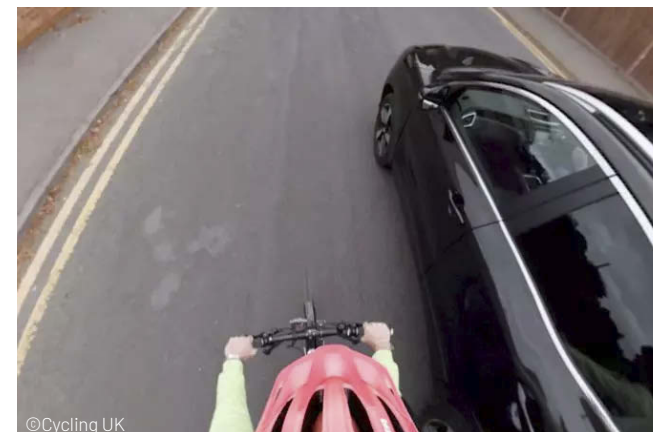
Les patrouilleurs scolaires : sécurisation autogérée des trajets

- **Porteur de projet** : initiative des communes suisses sous réserve d'autorisation par la police cantonale lancée en 1952.
- **Public-cible** : écoliers suisses.
- **Nature de l'action** : Employés municipaux ou écoliers volontaires, parfois rémunérés, formés par les municipalités pour sécuriser les points de danger dont les traversées sur les trajets en modes actifs.
- **Objectifs** : sécuriser les trajets indépendamment des adultes, permettre aux adolescents de gagner en responsabilité.



Les voyages à vélo : une école de la vi(II)e

- **Porteur de projet** : élèves de SEGPA du collège Boris Vian de Coudekerque-Branche (59) via la mini-entreprise «Les Vélos de Boris» (depuis 2023).
- **Public-cible** : collégiens.
- **Nature de l'action** : organisation à différents degrés d'autonomie par des collégiens de voyages scolaires à vélo.
- **Objectifs** : généraliser l'usage des modes actifs au-delà des trajets du quotidien ; réduire l'empreinte carbone des voyages scolaires ; responsabiliser les adolescents ; permettre la découverte en profondeur de son territoire.



Too Close for Comfort : campagnes immersives de sensibilisation pour les conducteurs

- **Porteur de projet** : association Cycling UK (depuis 2018).
- **Public-cible** : usagers de la route.
- **Nature de l'action** : ateliers de sensibilisation autour de la diffusion d'un film en réalité virtuelle illustrant le trajet d'un cycliste dans un environnement partagé.
- **Objectifs** : aider les automobilistes à se mettre dans la peau d'un cycliste, comprendre la fragilité de ce mode de transport, adopter des pratiques plus sécurisées.

Visibiliser les parcours des modes actifs



Walk [Your City] : jalonnement metro-minuto citoyen

- **Porteur de projet** : Matt Tomasulo, créateur de l'initiative citoyenne Walk [Your City], à Raleigh (USA)
- **Public-cible** : tous publics ; usagers de l'automobile.
- **Nature de l'action** : installation bénévole de panneaux indiquant les temps de trajet à pied vers des polarités importantes, dans des intersections majeures.
- **Objectifs** : illustrer la compétitivité de la marche à pied à chaque coin de rue, créer des panneaux faciles à installer et conçus pour être répliquables dans plusieurs langues, dans plusieurs pays ; inciter les pouvoirs publics à agir en faveur de l'écomobilité.



Jalonnement institutionnel ludique

- **Porteur de projet** : commune de Laillé (35) suite à l'ouverture de son collège, en septembre 2020.
- **Public-cible** : scolaires à l'origine ; tous publics.
- **Nature de l'action** : création d'itinéraires cyclables rapides, sécurisés et reconnaissables car assimilés à des animaux vers les établissements scolaires indiquant les temps de trajet pour chaque mode.
- **Objectifs** : inciter à la pratique en soulignant la compétitivité de ce mode de transport ; canaliser les flux et concentrer les aménagements sur certains tronçons stratégiques.



Raccourcis piétons dans les quartiers pavillonnaires

- **Porteur de projet** : ville de Saint-Denis-lès-Bourg (01).
- **Public-cible** : riverains.
- **Nature de l'action** : acquisition d'une bande de terrain en bordure de parcelle lors de la vente d'une maison riveraine ; aménagement d'un cheminement piéton entre deux lotissements pour favoriser un raccourci.
- **Objectifs** : réduire les coupures urbaines ; mieux connecter le quartier au centre-ville ; créer des itinéraires en modes actifs continus et en site propre.

Aménager léger en faveur des modes actifs



Les rues aux enfants : améliorer sécurité et convivialité

- **Porteur de projet** : Ville de Bordeaux, depuis 2021.
- **Public-cible** : tous publics ; particulièrement écoliers et parents d'élèves.
- **Nature de l'action** : installation de barrières amovibles fermant temporairement ou de manière permanente les axes de desserte de plusieurs dizaines d'écoles aux véhicules motorisés ; peinture de fresques sur la chaussée ; installation de bancs et de végétation.
- **Objectifs** : sécuriser la desserte en modes actifs ; donner confiance aux enfants pour plus d'autonomie en grandissant ; favoriser les échanges familiaux et amicaux sur le trajet et aux abords de l'école ; réduire la pollution sonore et les émissions de gaz à effet de serre.



Les baromètres cyclables : illustrer la pratique

- **Porteur de projet** : Bordeaux Métropole.
- **Public-cible** : tous publics.
- **Nature de l'action** : installation de baromètres cyclables, ou «totems compteurs».
- **Objectifs** : mettre en valeur la présence de cyclistes, normaliser la pratique, monitorer les infrastructures pour pouvoir les repenser en cas de flux trop faibles ou importants.



Le permis de piétonniser

- **Porteur de projet** : Ville de Bordeaux, depuis 2024.
- **Public-cible** : habitants de voies de desserte locale.
- **Nature de l'action** : possibilité de fermer, sur une journée, le week-end et sur demande d'une association ou d'un collectif d'habitants, une rue de desserte locale aux véhicules motorisés.
- **Objectifs** : favoriser la vie de quartier et l'échange entre voisins, sécuriser les animations proposées sur l'espace public, encourager l'usage des modes actifs, préfigurer l'aménagement d'une rue en zone piétonne ou de rencontre.

Faire croître la part d'adolescentes et d'adolescents se déplaçant à pied et à vélo pour se rendre au collège représente un véritable défi dans un territoire périurbain dont l'aménagement est encore en cours de mutation. La sécurisation des parcours reste une priorité pour l'acceptabilité de déplacements autonomes des jeunes dans la perspective de leur première rentrée.

Ce diagnostic, complété par des orientations de projet, initie une démarche collective afin de définir des parcours qualitatifs et privilégiés pour relier ce nouvel équipement aux quartiers de sa carte scolaire et ainsi permettre le développement de l'écomobilité scolaire.

Cette démarche va ainsi dans le sens d'espaces publics plus ergonomiques et conviviaux pour tous, de manière à faciliter les déplacements en modes actifs et favoriser la santé et le bien-être !



Sous la direction de : Sophie Haddak-Bayce

Cheffe de projet : Marie Duchêne

Équipe projet : Marcelin Boudeau, Olivier Chaput, Benjamin Corchuan, Aurélien Crespín, Margaux Darrieutort, Diego Mermoud-Plaza, Christine Tachoures, Sylvain Tastet

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.