

Les collégiens et la pratique du vélo

**Observatoire
des mobilités et
des rythmes
de vie**

11/2021



Introduction	p.3
Méthodologie	p.4
1 Le déplacement vers le collège : un arbitrage entre contraintes parentales, territoriales et désir d'autonomie	p.5
13 % des trajets vers le collège se font en vélo	p.5
Un déplacement fortement contraint	p.9
L'âge de la fabrique de l'autonomie... Et de la fabrique du genre	p.10
Deux fois plus de cyclistes chez les garçons que chez les filles	p.11
La grande majorité des collégiens fait du vélo de temps en temps pour le loisir et la balade	p.12
En synthèse : sept profils d'adolescents	p.13
2 Perception du danger, conditions de déplacements et pistes d'actions	p.19
Un mode jugé dangereux, notamment vers le collège	p.19
La présence de pistes cyclables : un effet majeur sur le choix modal	p.21
Des conditions de stationnement plutôt bonnes	p.22
3 Des « pionniers » aux « hostiles » : cinq grands types de collèges pour identifier des pistes d'actions	p.23
4 Conclusions et perspectives	p.27

La capacité à se déplacer sur un territoire est une faculté indispensable¹, qui se construit à la fois socialement et dans la sphère familiale² et dont l'adolescence est sans doute une étape clé. Dès lors, le déplacement entre le domicile et le collège est un espace-temps charnière entre deux lieux de vie quotidienne sous contrôle. Selon le



© a-urba

mode de transport et le contexte, il peut être un moment de pleine autonomie ou rester sous surveillance, un lieu d'expérimentation et de découverte, ou de danger et d'appréhension. Garantir des aménagements pour modes doux sécurisés permet d'assurer à chaque enfant et chaque parent une liberté de choix modal et une égalité dans l'apprentissage de l'autonomie. Avec son plan vélo-collèges, lauréat de l'appel à projet « Vélo et Territoires » de l'Ademe, le département de la Gironde s'investit dans le développement des aménagements cyclables, participe à résorber des points noirs à proximité des collèges, à renforcer le stationnement vélo et à mettre en place des mesures pédagogiques d'accompagnement au changement en concertation avec les territoires et les collèges. Pour sa mise en application, le département a réalisé en 2017 un diagnostic sur le stationnement vélo dans les 105 collèges publics girondins, complété en 2020 d'une enquête mobilité auprès des collégiens pour connaître leurs habitudes et modes de déplacement. En parallèle, il a réalisé un état des lieux des conditions de déplacements des collégiens pour identifier les freins à l'usage du vélo, son potentiel et proposer des leviers d'action visant à définir un schéma cyclable collégiens et une programmation pluriannuelle d'investissements.

Dans ce contexte, il paraissait intéressant pour l'a-urba d'analyser finement les résultats de cette enquête afin de poursuivre les réflexions déjà engagées dans le cadre de l'observatoire des mobilités et des rythmes de vie sur les déplacements des jeunes publics, et notamment des déplacements vers l'école, ainsi que les travaux initiés depuis le Grenelle des mobilités de la métropole bordelaise dont une des dix-huit mesures invite à aller « à l'école sans voiture ». Les principaux enseignements de cette enquête sont présentés dans cette synthèse.

1. Eric Le Breton, *Bouger pour s'en sortir - Mobilité quotidienne et intégration sociale*, Armand Colin, 2005, 247 p

2. Vincent Kaufmann, Éric D. Widmer « L'acquisition de la motilité au sein des familles », *Espaces et sociétés*, 2005/1-2, n° 120-121, p. 199-217

Méthodologie

Le conseil départemental a réalisé une enquête en ligne entre mars 2019 et juin 2020 auprès des élèves de l'intégralité des 105 collèges publics de Gironde. Au total 12 959 collégiens sur 65 840 ont répondu, soit 20 %. Au niveau des établissements, entre 1 et 454 réponses ont été obtenues : soit des taux de participation variant de 0 % à 88 % par collège.

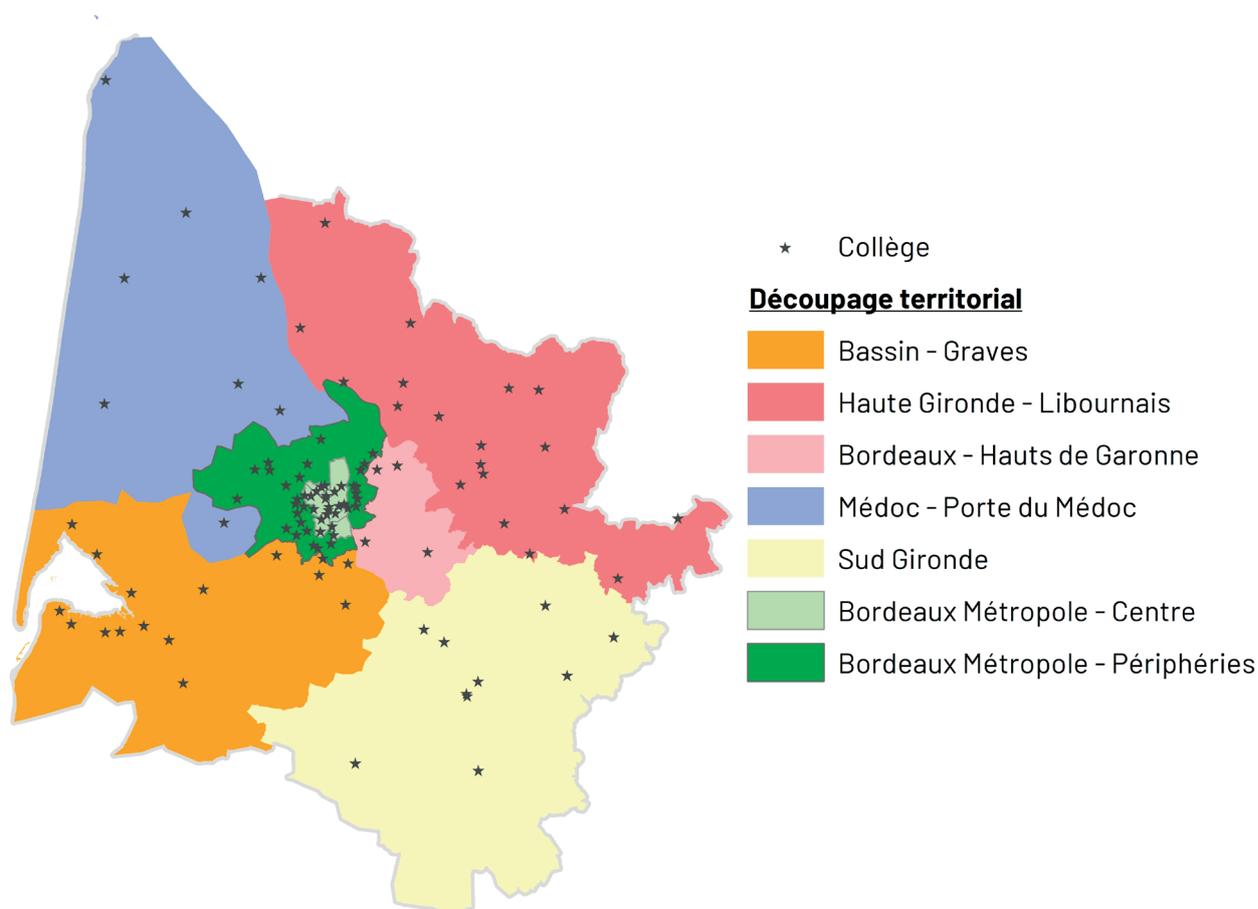
Afin d'assurer la représentativité des réponses sur l'ensemble du territoire, un redressement des données a été réalisé selon les critères suivants :

- La zone géographique en 3 classes – Bordeaux Métropole centre, reste de Bordeaux Métropole, reste du département.
- La part de collégiens vivant à moins de 3 km en 4 classes : moins de 50 %, de 50 à 70 %, de 70 à 90 %, plus de 90 %.
- La taille du collège en 4 classes : moins de 400 élèves, 400 à 600, 600 à 800 et plus de 800.
- Le niveau des élèves en 2 classes : 6^e -5^e et 4^e -3^e.

Les réponses ont été analysées par l'a-urba en s'appuyant sur le découpage territorial utilisé par le département (cinq pôles jeunesse territoriaux) duquel a été extrait le territoire de Bordeaux Métropole, subdivisé en deux zones supplémentaires : les communes centrales (Bordeaux, Bègles, Le Bouscat et Talence) et les autres. Regroupant trop peu de réponses en dehors de la métropole, les quatre collèges du territoire de « Bordeaux Haute Gironde » situés hors Bordeaux Métropole ont été rapprochés du territoire de « Haute Gironde-Libournais ».

Ce zonage permet d'isoler les comportements spécifiques des élèves métropolitains, assurant la visibilité des caractéristiques de mobilités propres à chaque territoire.

Le travail d'analyse de cette enquête a été mené en étroite collaboration avec la direction des infrastructures du département de la Gironde.



1 Le déplacement vers le collège : un arbitrage entre contraintes parentales, territoriales et désir d'autonomie

13 % des trajets vers le collège se font en vélo

Près de la moitié des collégiens utilisent les transports collectifs pour se rendre au collège et seulement 23 % la voiture¹ : à titre de comparaison, en Gironde, 78 % des déplacements domicile-travail et 70 % des déplacements tous motifs sont réalisés en véhicule individuel². Les trajets des collégiens vers le collège ont donc un impact environnemental relativement faible.

Naturellement, la répartition modale du déplacement vers le collège change d'un territoire à l'autre. Concernant la voiture, c'est au sein de Bordeaux Métropole que les écarts sont les plus forts : elle représente 14 % des déplacements dans les communes centrales contre 25 % dans les communes périphériques. En dehors de la métropole les écarts sont plus faibles, la part de la voiture allant de 21 % dans le Médoc à 27 % dans le Sud Gironde. Les différences territoriales sont plus marquées en ce qui concerne les transports collectifs et les modes doux.

Dans les territoires où le vélo est très présent, comme sur le bassin d'Arcachon (19 % des déplacements), le poids de la voiture est le même que dans le Libournais, où le vélo n'est utilisé que pour 7 % des déplacements, mais où les transports collectifs prennent le relais. Le développement des modes doux semble donc permettre une moindre fréquentation des transports collectifs (parfois saturés), mais pas nécessairement un usage moindre de la voiture.

Dans les communes centrales de Bordeaux Métropole (pour mémoire ici Bordeaux, Bègles, Le Bouscat et Talence), c'est avant tout le poids de la marche qui augmente : 47 % des élèves vont au collège à pied, 13 % en vélo et 7 % en trottinette, rollers ou skate. Il s'agit du seul territoire où les modes de glisse dépassent les 2 %.

En cumulant la pratique journalière avec la pratique épisodique, 22 % des collégiens viennent de temps de temps au collège à vélo : 7 % en Sud Gironde, 13 % en Haute Gironde et dans le Libournais, 20 % au centre de Bordeaux Métropole, 26 % dans le reste de la métropole, 30 % dans le Médoc et 35 % sur le Bassin et les Graves. Les collégiens sont donc quatre fois plus nombreux à se rendre à l'école en vélo sur le Bassin que dans le sud du département.

Si l'on étudie la répartition modale en fonction de l'éloignement au collège³, la marche est majoritaire pour tous les déplacements d'une portée inférieure ou égale à 1 km.

C'est entre 1 et 2 km que la concurrence des modes est la plus forte. L'usage du vélo chez les collégiens est maximal entre 500 m et 2 km, soit sur des distances un peu moindres que sur l'ensemble de la population, où le choix du vélo est maximal autour de 2 km⁴. À partir de 2 km, les transports collectifs deviennent largement majoritaires. La voiture est finalement assez stable, quelle que soit la portée du déplacement avec un point culminant entre 2 et 3 km.

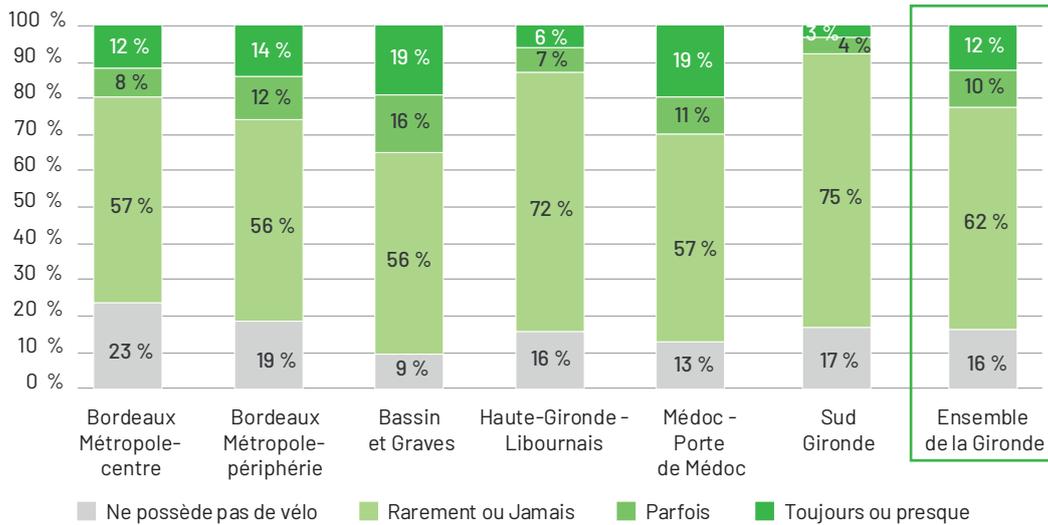
1. Les parts modales indiquées ici concernent le mode principal. 17 % des élèves ont des pratiques intermodales. Pour ces élèves, le mode principal est le mode le plus lourd utilisé. Pour la grande majorité, les déplacements multimodaux sont liés aux transports collectifs : les élèves vont en voiture, à pied ou en trottinette jusqu'au bus, au car ou au tramway. Leur mode principal est alors les transports collectifs. La marche est le mode le plus léger. Les élèves ayant pour mode principal la marche sont donc ceux venus intégralement à pied.

2. cf. EMD 2009, <https://www.aurba.org/wp-content/uploads/2011/11/syntheseplacementsgirondins.pdf>

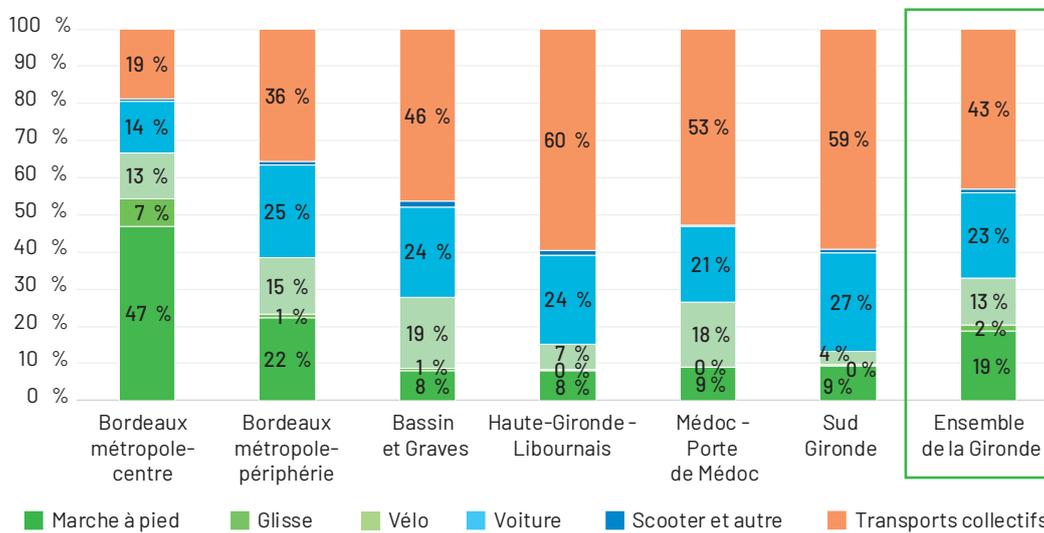
3. La distance est calculée à vol d'oiseau. Par ailleurs, les élèves n'indiquaient pas leur adresse complète dans l'enquête, afin de garantir leur anonymat. La distance a donc été calculée à partir d'un numéro de rue moyen.

4. Moyenne sur l'ensemble des habitants de 5 ans et plus de Bordeaux Métropole, <https://www.bordeaux-metropole.fr/var/bdxmetro/storage/original/application/ac86e87708517be8a5a2e6796a43d402.pdf>

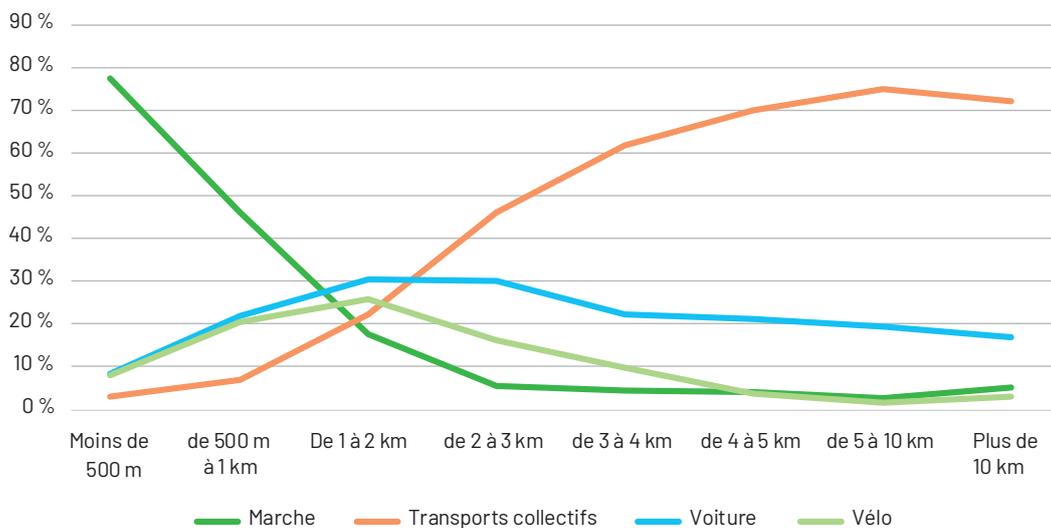
Viens-tu au collège à vélo ?



Mode principal pour se rendre au collège



Choix modal selon la distance au collège



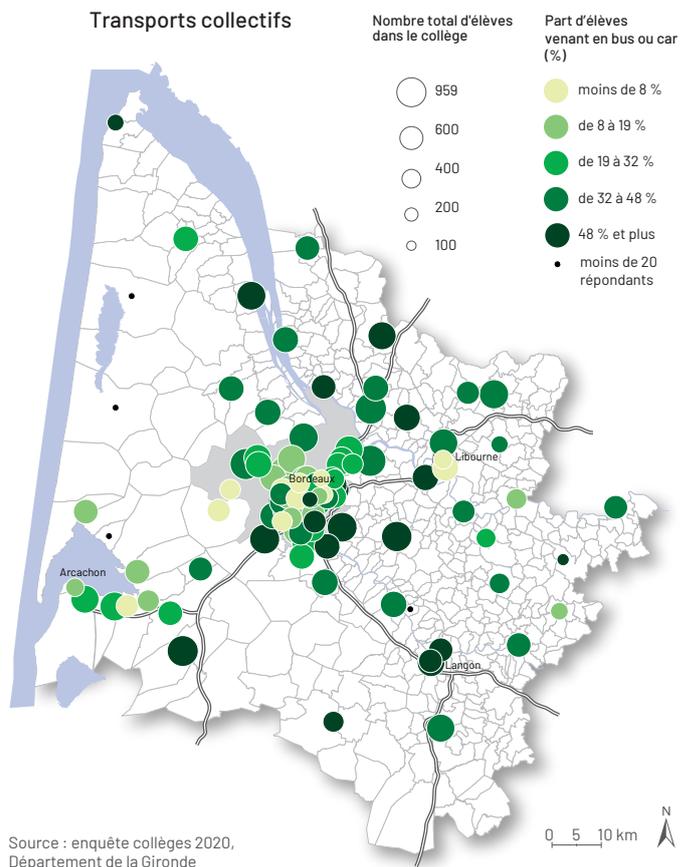
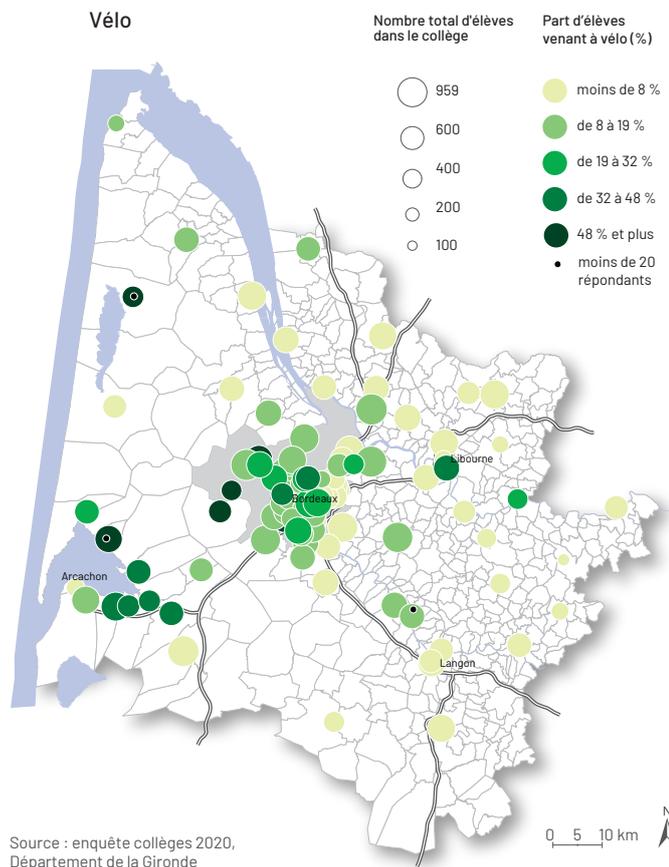
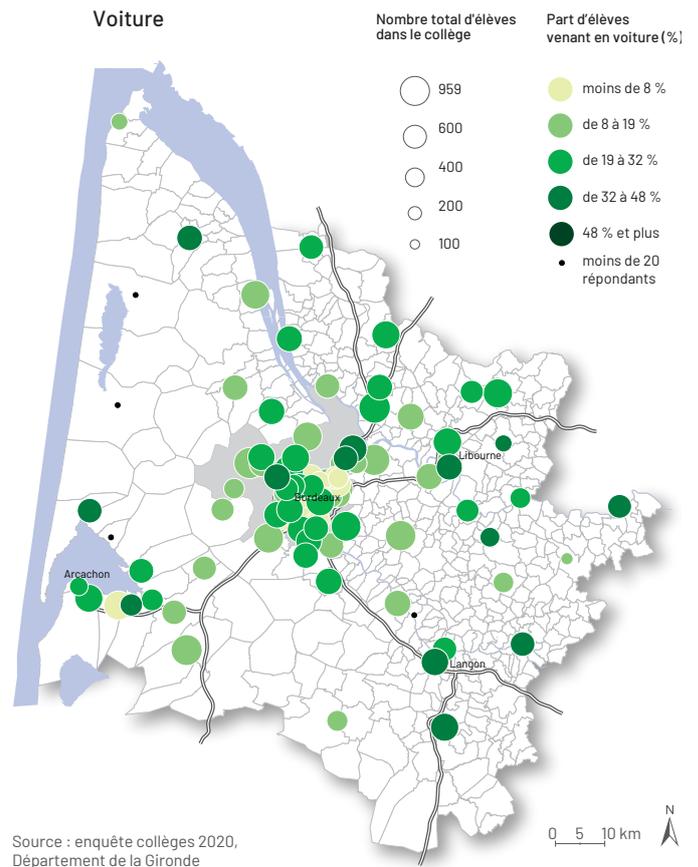
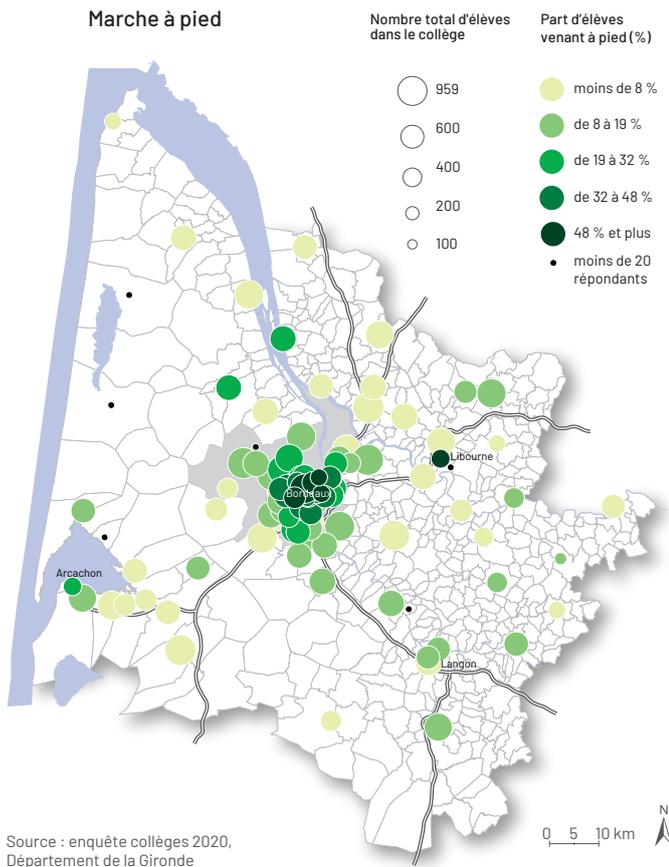


Collège de Carbon-Blanc @ a-urba



Mios - sortie de collège @ a-urba

Part des élèves se rendant au collège à pied, en voiture, à vélo ou en transports collectifs



Un déplacement fortement contraint

Comme le déplacement vers le lieu de travail, le déplacement vers le collège rentre dans un programme d'activités familial souvent largement optimisé.

Ainsi, parmi les collégiens venant en voiture, 61 % ont été déposés par un adulte se rendant ensuite sur son lieu de travail. Dans 25 % des cas, l'adulte est rentré chez lui et 11 % des accompagnants ont déposé un autre enfant.

L'organisation est par ailleurs souvent décidée par les parents : 38 % des enfants déclarent ne pas choisir leur mode de transport. Cette proportion monte à 61 % chez les élèves venant en transports collectifs, mode subi et jugé contraignant.

Lorsque le choix du mode incombe à l'enfant, qu'il vienne à pied, en vélo ou en voiture, celui-ci justifie son choix majoritairement par la rapidité du mode.

Pour 81 % des élèves, le mode de transport utilisé le jour de l'enquête est celui qu'ils utilisent tous les jours alors que 18 % alternent avec une autre solution. La marche est le mode le plus routinier à l'inverse de la voiture qui est le mode le plus souvent utilisé en appoint : 27 % des élèves venus en voiture ne l'utilisent que quelques jours par semaine, alternant principalement avec la marche ou les transports collectifs.

16 minutes de trajet en moyenne

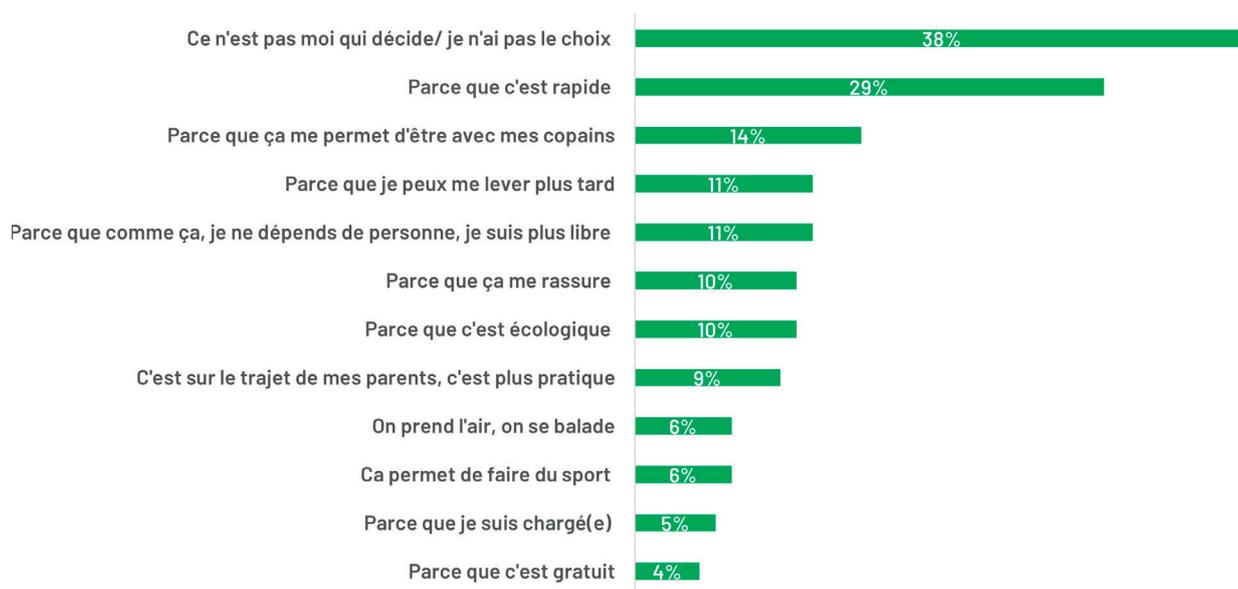
Les collégiens girondins mettent en moyenne 16 minutes pour se rendre au collège. 44 % mettent moins de 10 minutes, et à l'autre extrême, 10 % des collégiens mettent plus d'une demi-heure. L'usage du bus et du car rallonge très nettement les temps de déplacements. 88 % des élèves faisant un trajet total de 30 minutes utilisent les transports en commun pour une durée moyenne de 23 minutes.

Les trajets en voiture, à vélo et à pied sont de durées quasi égales : entre 10 et 11 minutes en moyenne.

Les temps de trajet sont assez différents entre les territoires denses et ruraux. Dans les communes du centre de la métropole, le temps moyen est de 13,5 minutes et seuls 6 % des élèves mettent plus d'une demi-heure à se rendre au collège. À l'inverse, dans le Sud Gironde, ils sont trois fois plus nombreux (18 %) et la durée moyenne du trajet est de près de 20 minutes.

Ce matin, pour quelles raisons as-tu utilisé ce mode de transport ?

(2 réponses maximum)



L'âge de l'apprentissage de l'autonomie...

Tous modes confondus, 34 % des élèves se rendent seuls au collège, sans adultes, frères et sœurs, ni amis. Ils sont 53 % parmi ceux venant à pied et 63 % parmi ceux venant à vélo. La marche et le vélo sont en effet des modes pour lesquels un accompagnement n'est pas nécessaire. En modes doux, l'accompagnement par un adulte est peu fréquent : il ne concerne que 4 % des collégiens venant à pied et 3 % de ceux venant à vélo. Il est un peu plus fréquent au sein de la fratrie : 10 % de ceux venant à pied et 8 % de ceux venant à vélo sont accompagnés par un frère ou une sœur. Les collégiens sont en revanche nombreux à faire le trajet avec des amis : 38 % de ceux venant à pied et 33 % de ceux venant à vélo.

Pour la marche comme pour le vélo, l'autonomie (le non-accompagnement par un adulte) est croissante au cours du temps : en sixième, 13 % des élèves venant à pied et 10 % de ceux venant à vélo sont accompagnés d'un adulte, alors qu'ils ne représentent respectivement plus que 5 % et 4 % en troisième.

L'accompagnement par des amis diminue également entre la sixième et la troisième : sans doute parce qu'il sert avant tout à rassurer les parents.

Ainsi, au global, la part d'élèves venant absolument seuls au collège gagne 10 points durant les quatre années de scolarité, passant de 50 % à 59 % pour les élèves venant à pied, et de 58 à 69 % pour les élèves venant à vélo¹.

... et de la fabrique du genre

Le déplacement vers le collège permet de mettre en évidence des différences notables entre filles et garçons, pour qui l'autonomie et la sociabilité n'évoluent pas de la même façon. L'impact du genre sur la mobilité à l'adolescence a été souvent mis en évidence². Les injonctions sociales tendent à faire craindre aux jeunes filles leur présence dans l'espace public alors même que les expériences « aventurières » peuvent au contraire être encouragées chez les garçons³. Plus souvent accompagnées d'un adulte, d'un frère ou d'une sœur, ou même d'amis, les filles semblent plus encadrées. Seulement 30 % d'entre elles viennent seules au collège contre 39 % des garçons. Elles sont aussi plus souvent mises à contribution pour encadrer un membre plus jeune de la fratrie : 20 % des filles de troisième viennent avec un frère ou une sœur, contre 16 % des garçons.

Les filles sont également plus nombreuses à venir au collège avec des amis que les garçons et l'écart se creuse avec l'âge : en sixième, 48 % des filles et 43 % des garçons viennent au collège avec des amis, contre respectivement 46 % et 37 % en troisième. Cette différence est encore plus marquée pour la marche à pied : 42 % des filles de troisième venant au collège à pied sont accompagnées par des amis, pour 27 % chez les garçons.

Néanmoins, cette sociabilité n'est pas nécessairement choisie. Elle semble être souvent destinée à rassurer les parents, plus inquiets pour leurs filles que leurs garçons. Ainsi, 41 % des filles contre 35 % des garçons déclarent ne pas avoir le choix du mode de transport : « ce n'est pas moi qui décide ». Cet écart est stable de la sixième à la troisième.

1. L'accompagnement pour les élèves venant en transports collectifs n'a pas vraiment de sens, les collégiens ayant eu tendance à répondre qu'ils étaient tous accompagnés d'amis.

2. Emmanuel Ravalet, Guillaume Drevon, Vincent Kaufmann, « Des pratiques et représentations genrées de la voiture chez les adolescents : Le cas européen », RTS - Recherche Transports Sécurité, IFSTTAR, 2019, 2019, 14 p.

3. Joël Zaffran, « Bouger pour grandir. Défection et mobilité des adolescents », Les Annales de la recherche urbaine, N° 111, 2016. La ville des enfants et des adolescents. pp. 68-77.

Deux fois plus de cyclistes chez les garçons que chez les filles

Les pratiques de déplacements diffèrent entre les filles et les garçons¹. En effet, ces derniers viennent moins souvent en transports en commun, en voiture ou à pied. C'est pour le vélo que les écarts sont les plus importants et tendent à s'accroître avec l'âge² : en sixième, 7 % des filles et 18 % des garçons vont au collège à vélo, en troisième, seuls 8 % des filles y vont à vélo contre 22 % des garçons.

Ce sont dans les communes centrales de Bordeaux Métropole que les écarts sont les plus forts : 29 % des garçons viennent à vélo pour seulement 11 % des filles qui préfèrent massivement la marche. Sur le territoire du Bassin, où la pratique du vélo est élevée, l'écart est proche de la moyenne : 27 % des garçons viennent en vélo contre 13 % des filles.

L'écart est également le même en tenant compte de la pratique occasionnelle : 30 % des garçons viennent au collège parfois ou souvent à vélo, contre 15 % des filles.

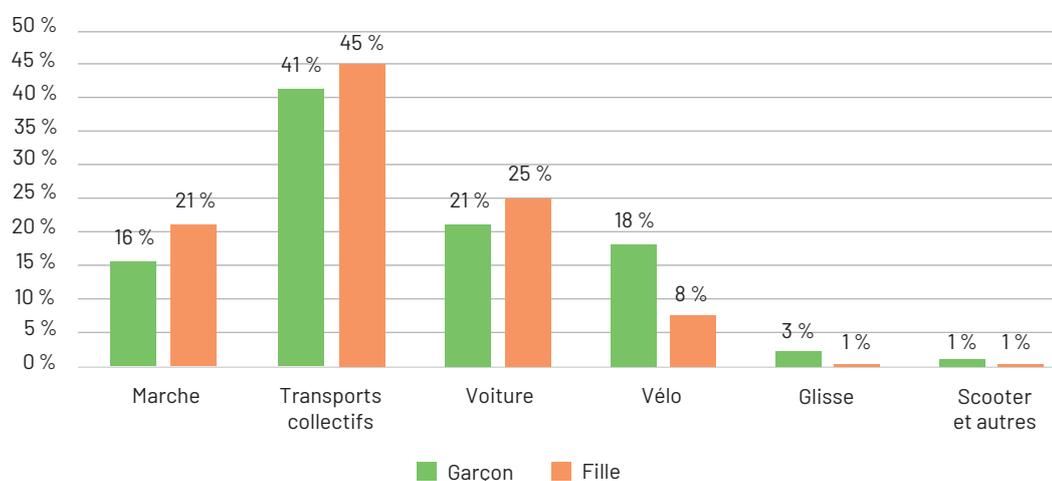
En ce qui concerne la pratique loisir du vélo, en dehors du déplacement vers le collège, l'écart est moins important : parmi les élèves ayant un vélo, seuls 30 % des filles n'en font jamais, contre 22 % des garçons.

Les filles sont en revanche plus nombreuses à ne pas avoir de vélo : 19 % contre 13 % des garçons.

Par ailleurs, les filles font moins souvent du vélo seules et doivent plus souvent être accompagnées d'un adulte que les garçons (18 % contre 12 %). L'écart est très fort en 6^e (32 % des filles doivent faire du vélo avec un adulte contre 11 % des garçons), puis reste stable entre la 5^e et la 3^e. En troisième, 9 % des filles doivent encore faire du vélo avec un adulte contre seulement 5 % des garçons.

Les filles sont également plus nombreuses à considérer qu'elles ne peuvent pas venir à vélo parce qu'elles ont trop de choses lourdes à porter ou parce qu'elles habitent trop loin. Elles sont aussi plus nombreuses à ne pas aimer le vélo (4 %, versus 1 %).

Mode principal selon le genre



1. David Sayagh, « Analyse sociospatiale du clivage sexué des pratiques du vélo durant l'adolescence ». RTS - Recherche Transports Sécurité, IFSTTAR, 2017, 2016(01-02), pp.43-58.

2. David Sayagh, « Analyse sociospatiale du clivage sexué des pratiques du vélo durant l'adolescence ». RTS - Recherche Transports Sécurité, IFSTTAR, 2017, 2016(01-02), pp.43-58.

La grande majorité des collégiens fait du vélo de temps en temps pour le loisir et la balade

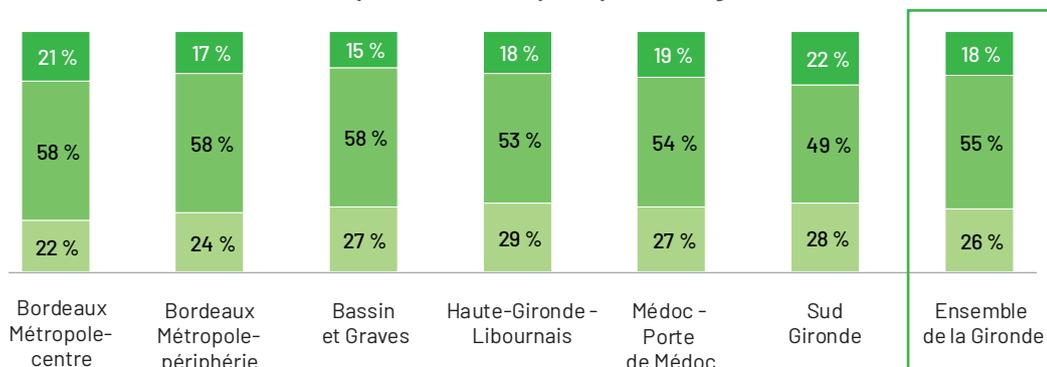
La pratique du vélo est beaucoup plus courante en dehors du trajet vers le collège. En effet, 84 % des collégiens possèdent un vélo et 74 % l'utilisent de temps en temps.

Par ailleurs, il est très intéressant de constater qu'à la différence du trajet domicile-étude, la pratique du vélo en dehors du collège présente peu d'écarts entre les territoires. Même dans le sud du département, où seuls 7 % des collégiens ont recours au vélo ne serait-ce que parfois pour se rendre au collège, 71 % l'utilisent de temps en temps pour d'autres trajets, essentiellement pour se balader, parfois aller rendre visite à des proches. En revanche, le vélo est rarement utilisé pour des déplacements pour se rendre à des activités de loisirs ou faire des achats.

La pratique loisir du vélo afin de faire du sport et de se balader est donc bien ancrée, quel que soit le territoire. Très peu de jeunes n'apprécient pas son usage. Ces déplacements sont jugés moins dangereux que le déplacement vers le collège.

Ce sentiment est vraisemblablement à l'image du réseau cyclable qui est, dans certains territoires, plus souvent conçu pour la balade qu'à destination des équipements de centre-ville. Le vélo y est donc rarement utilisé pour les déplacements utilitaires.

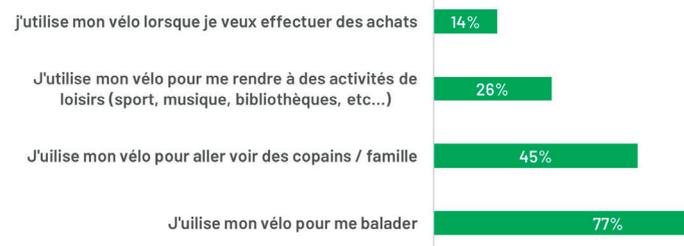
T'arrive-t-il d'utiliser ton vélo pour aller autre part qu'au collège ?



- Oui, je me déplace très souvent à vélo (2 à 3 fois par semaine)
- Parfois, il m'arrive d'utiliser mon vélo pour effectuer certains déplacements (2 à 3 fois par mois)
- Non, jamais

Pour aller où ?

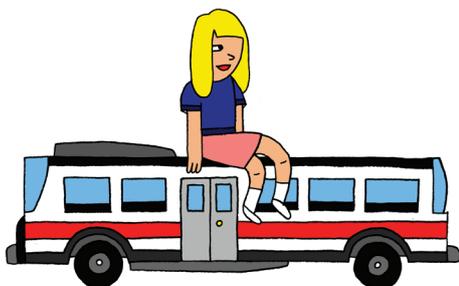
(plusieurs réponses possibles)



En synthèse : sept profils d'adolescents

Les différentes dimensions abordées dans le questionnaire à savoir : la description du déplacement vers le collège, la relation au vélo, l'autonomie et la perception du danger permettent de dégager sept profils types d'élèves¹. Ces portraits dressent une synthèse des comportements des collégiens et de leurs contraintes.

Les TC-dépendants : 22 % des collégiens girondins



Ils viennent tous les jours en bus ou en car. Ils habitent souvent plus loin que les autres élèves et leur trajet peut être long. Ils voyagent entre amis, mais considèrent ce mode comme « non choisi » : 63 % déclarent prendre le bus ou le car parce qu'ils n'ont pas le choix. Les deux tiers déclarent ne pas venir au collège en vélo parce qu'ils habitent trop loin, les autres parce que c'est dangereux ou que leurs parents ne veulent pas. En effet, 66 % d'entre eux vivent à plus de 5 km

du collège. Seuls 11 % d'entre eux déclarent avoir une piste cyclable pour se rendre au collège. 65 % jugent le trajet dangereux. Cependant, 98 % d'entre eux utilisent le vélo de temps en temps pour se promener ou pour aller voir des amis ou de la famille. Ils peuvent être de tout âge et autant fille que garçon. Les territoires situés en dehors de la métropole sont surreprésentés.

Environ 23 % d'entre eux vivent à moins de 3 km à vol d'oiseau du collège (soit environ 3 100 élèves). Pour ces derniers, le

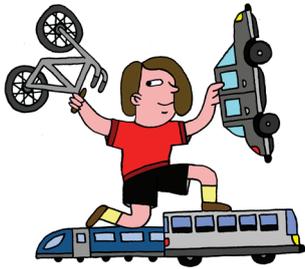
potentiel de bascule vers le vélo semble fort : ils sont équipés, font souvent du vélo pour le loisir et les transports en commun semblent souvent peu appréciés : (ils sont peu rapides et permettent peu de souplesse horaire). Néanmoins, seule une meilleure connexion permettant de relier le collège à vélo en toute sécurité pourrait les convaincre, ainsi que leurs parents.



« On prend le bus, car on n'a pas le choix. Ça nous oblige à partir très tôt le matin et rentrer tard le soir. »

1. Cette typologie en sept groupes a été obtenue en réalisant une classification ascendante hiérarchique de l'ensemble des réponses obtenues dans le questionnaire.

Les bohèmes : 21 % des collégiens girondins



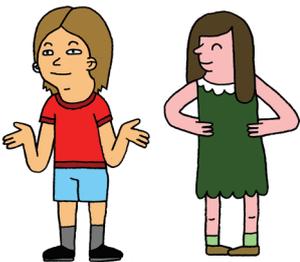
Peu routiniers, les « bohèmes » changent de mode de transport selon les jours et selon leurs contraintes. Ils viennent à vélo seulement de temps en temps. Les autres jours, certains alternent avec les transports collectifs, la marche ou la voiture, en fonction de la météo, de leurs horaires, ou parce qu'ils ont plusieurs lieux d'habitation (parents séparés). Les communes périphériques de la métropole et le Bassin sont surreprésentées. La moitié d'entre eux vivent entre 2 et 3 km du collège. Les garçons sont

légèrement proportionnellement plus nombreux.

Concernant ces élèves, le potentiel de gain en vélo semble faible. En effet, ils viennent déjà certains jours au collège en vélo. Ils ne sont donc pas limités par l'équipement en piste cyclable ou la dangerosité du trajet. Parfois un meilleur aménagement, moins glissant et mieux éclairé pourrait les convaincre de venir en hiver ou quand les conditions météo sont mauvaises, mais ce n'est pas sûr.

« J'utilise le vélo lorsqu'il fait assez jour et que le temps est dégagé : ni pluie ni brouillard. En période d'hiver, quand il fait trop sombre pour les trajets ou qu'il ne fait pas beau, mes parents m'accompagnent en voiture ou une voisine. »

Les non équipés : 16 % des collégiens girondins



Ils ne peuvent ni juger ni apprécier le vélo parce qu'ils n'en possèdent pas. Leur perception du danger n'est pas non plus renseignée. Nous ne savons pas pourquoi ils ne possèdent pas de vélo. Les raisons sont vraisemblablement multiples, certains n'en ont pas vraiment d'utilité, d'autres sont peut-être contraints en place et en stationnement, enfin certains n'ont pas les moyens. Ils viennent souvent à pied ou en transports en commun, seuls 21 % d'entre eux viennent en voiture. Le centre de la métropole est surreprésenté, mais ces « non équipés »

sont également présents dans les autres territoires (bien que vivant plus rarement sur le Bassin et dans le Médoc). Dans ce groupe, la part de filles est plus importante que celle des garçons. 61 % de filles contre 39 % de garçons.

Une aide à l'achat ou un prêt gratuit permettrait certainement à une partie d'entre eux de s'équiper et de découvrir ce mode de transport. Néanmoins, les raisons du non-équipement ne sont pas forcément financières. Le manque de place pour le stationnement à domicile ou la peur du vol peuvent également être un frein.

« Mon vélo a été volé dans le collège, car ce n'est pas assez sécurisé. Depuis je suis obligé d'y aller à pied. Mais c'est long. »

« J'aimerais me déplacer en vélo, mais je n'en ai pas. »

« Le vélo c'est pour les urbains. »

Les automobiles-dépendants : 12 % des collégiens girondins



Ils viennent tous les jours en voiture. 57 % d'entre eux déclarent soit ne pas avoir le choix, soit que c'est plus pratique parce que c'est sur le trajet de leurs parents. Un tiers choisit ce mode parce qu'il est plus rapide. Le trajet est en effet très souvent optimisé : dans 75 % des cas, la personne qui les a conduits a enchaîné un autre déplacement ; elle est ensuite allée au travail ou a accompagné un autre enfant. Par ailleurs, 44 % d'entre eux ont fait le trajet avec d'autres enfants, leurs frères et sœurs, ou des amis.

42 % ne viennent pas au collège en vélo parce qu'ils habitent trop loin, et 71 % trouvent le trajet dangereux. Plus de la moitié déclarent ne pas avoir de piste cyclable entre leur domicile et le collège, et 34 % déclarent en avoir une seulement sur une partie du trajet.

Ils font du vélo, mais plutôt le week-end, en famille ou avec des amis. Ils apprécient ce mode pour faire du sport.

Ces élèves vivent un peu plus éloignés du collège que la moyenne girondine, assez rarement en métropole, notamment dans sa zone la plus centrale.

« Depuis la suppression des lignes de bus qui me déposaient à côté de chez moi, je n'ai plus le choix. »

« Pour récupérer mon bus le matin entre mon domicile et mon arrêt, il y a 1,6 km, et la route est très dangereuse, sans trottoirs et surtout sans éclairage : je n'ai pas le choix je dois me faire conduire par mes parents ».

Les irréconciliables... ou presque : 11 % des collégiens girondins



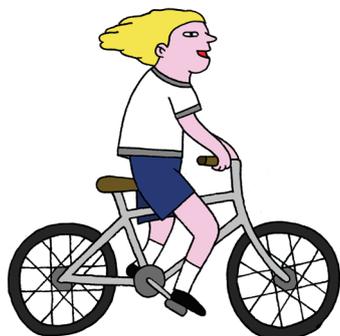
Ils n'aiment pas le vélo. Ils en possèdent un, mais ne l'utilisent jamais que ce soit pour aller au collège ou ailleurs. Ils viennent majoritairement en transports en commun et à pied, seuls 12 % d'entre eux viennent en voiture. Rien ne leur semble agréable dans ce mode : ils sont trop chargés, le trajet est trop long, trop dangereux, trop fatigant. Les deux tiers sont des filles et les élèves de 3^e sont surreprésentés. Les collégiens de ce profil vivent partout en Gironde, le Bassin est légèrement sous-représenté.

Un tiers d'entre eux vit à moins de 2 km du collège à vol d'oiseau et la moitié vit à moins de 3 km, soit environ 3800 élèves. Pour ces élèves

une bascule vers le vélo permettrait un gain d'autonomie vis-à-vis des adultes et inversement pourrait parfois permettre aux parents de choisir un autre mode pour se rendre à leur lieu de travail.

« Je ne fais plus de vélo, car mes parents m'obligent à mettre un casque, alors que personne n'en met. »

Les cyclistes inconditionnels : 10 % des collégiens girondins



Ils viennent tous les jours à vélo au collège souvent seuls et apprécient leur autonomie. Ils choisissent ce mode avant tout parce qu'il est rapide, il leur permet de faire du sport, offre une liberté et une souplesse horaire.

Seul point noir, la pluie : 75 % d'entre eux trouvent le trajet désagréable quand il pleut.

Les deux tiers mettent moins de 10 minutes à se rendre au collège. 72 % d'entre eux ont une piste cyclable sur leur trajet, entièrement ou en partie, et 73 % de bonnes conditions de stationnement. Les deux tiers ne jugent pas leur trajet dangereux. 72 % sont des garçons.

Ils vivent partout en Gironde, notamment sur le Bassin qui est surreprésenté. Les élèves en classe de quatrième sont également proportionnellement plus nombreux.

« À Mios, c'est très agréable, car il y a beaucoup de nature, et ça détend de faire du vélo. Je pense continuer à me déplacer beaucoup à vélo pendant encore très longtemps ! »

Les marcheurs : 8 % des collégiens girondins



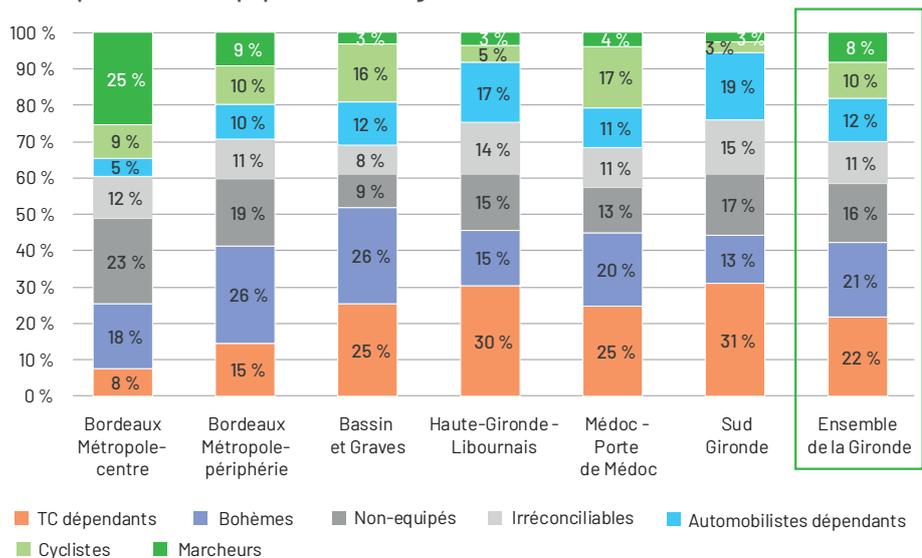
Ils viennent tous les jours à pied. Ils habitent trop près du collège pour que le vélo leur offre réellement un gain de temps : 91 % d'entre eux mettent moins de 15 minutes. La moitié d'entre eux vit dans la zone centrale de la métropole et un quart dans les communes voisines. 68 % d'entre eux viennent seuls, un tiers avec des amis. 43 % choisissent la marche parce que c'est plus rapide. Mais comme les cyclistes, ils apprécient ce mode, parce qu'il permet de se balader, prendre l'air et qu'il est écologique.

Ils ont un vélo à disposition, qu'ils utilisent beaucoup, mais pour leurs autres déplacements. La moitié déclare avoir, au moins en partie, une piste cyclable pour se rendre au collège et seul un tiers juge le trajet dangereux. De façon un peu surprenante, les élèves de sixième sont surreprésentés, peut-être par peur des transports en commun à cet âge.

« J'aime y aller à pied, car je peux être avec mes amies et on s'amuse. »



Répartition des sept profils de collégiens selon les territoires



Parking à skates - Collège Lacanau © a'urba



2 Perception du danger, conditions de déplacements et pistes d'actions

Un mode jugé dangereux, notamment vers le collège

La majorité des élèves (53 %) estime que venir au collège à vélo est dangereux et dans un tiers des cas le danger est évalué à sa note maximale.

C'est dans le Libournais et en Haute Gironde que le sentiment de danger est le plus fort. À l'inverse, ce sont dans les communes non centrales de Bordeaux Métropole que le risque semble le moins fort.

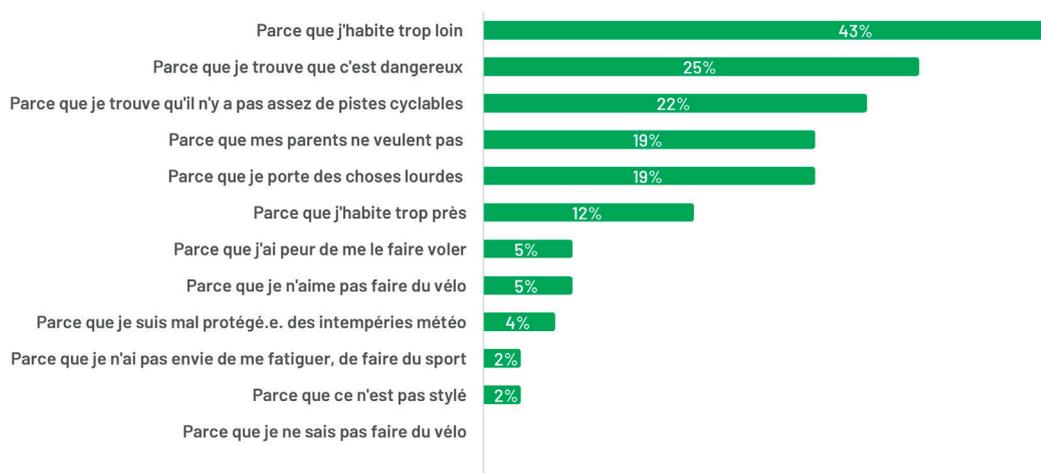
Cependant, le lien avec la pratique n'est pas direct : le Bassin, territoire où la pratique est la plus importante, n'est pas le territoire jugé le moins dangereux.

Mais le danger est néanmoins dissuasif. En effet, après la distance, le danger et l'absence de pistes cyclables sont les principaux freins à l'usage du vélo vers le collège. 25 % des élèves ne viennent jamais parce que c'est dangereux, 22 % parce qu'il n'y a pas assez de pistes cyclables et 8 % pour les deux raisons. La perception du danger peut également venir des parents : **19 % des collégiens déclarent que leurs parents ne veulent pas qu'ils aillent au collège à vélo.** Au total, le sentiment de danger (des enfants ou des parents) et le manque d'équipement sécurisé freinent 52 % des collégiens à utiliser ce mode (au moins une parmi les trois raisons).

Des conditions de stationnement plutôt bonnes

Pourquoi ne viens-tu jamais au collège à vélo ?

(Plusieurs réponses possibles)

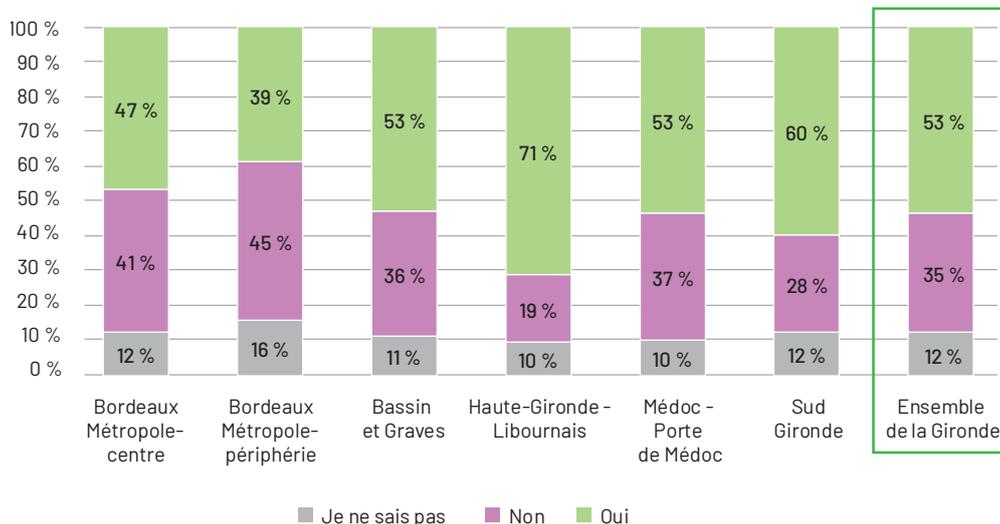


Le sentiment de danger népargne pas les cyclistes eux-mêmes. En cumulant les cyclistes journaliers et intermittents, à peine plus de la moitié estime que venir au collège à vélo n'est pas dangereux.

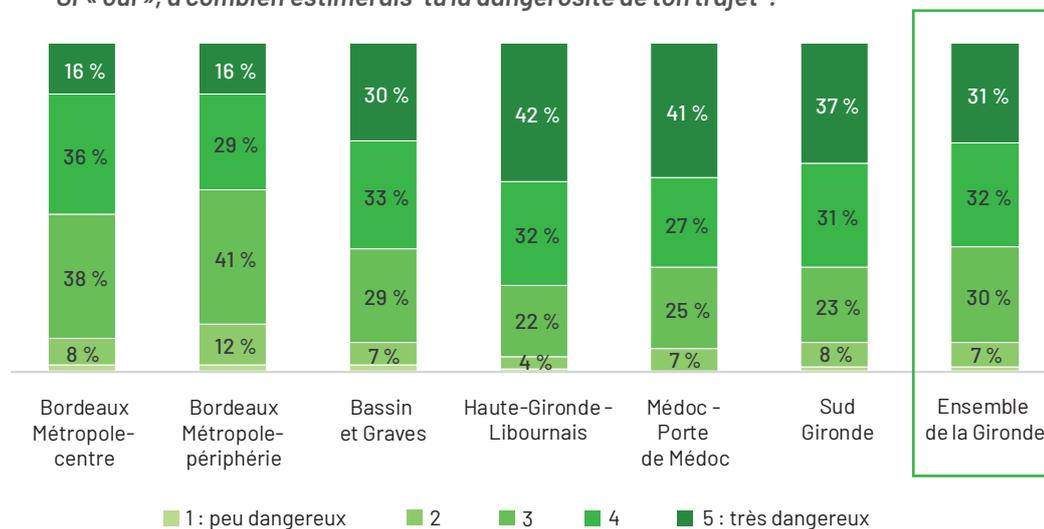
Là encore, les filles et les garçons n'ont pas le même rapport au risque : 56 % des garçons venant parfois ou souvent au collège à vélo jugent ce trajet dangereux, contre 65 % des filles. La perception du danger diminue beaucoup avec l'âge chez les garçons, mais peu chez les filles. En sixième, 67 % des garçons et 65 % des filles estiment le danger du trajet à vélo fort ou moyennement fort. En troisième, les garçons ne sont plus que 48 % de cet avis, alors que les filles sont encore 62 %.

Parmi les risques cités, pour les filles comme pour les garçons, le premier danger vient des voitures et du manque de pistes cyclables. Les filles sont deux fois plus nombreuses à citer la peur de faire de mauvaises rencontres (7 % des filles et 3 % des garçons).

Venir à vélo au collège te semble-t-il dangereux ?



Si « oui », à combien estimerais-tu la dangerosité de ton trajet ?



La présence de pistes cyclables : un effet majeur sur le choix modal

La présence d'une piste cyclable réduit considérablement le sentiment de danger.

Ainsi, 69 % des élèves n'ayant pas de piste cyclable entre leur domicile et le collège trouvent le trajet en vélo dangereux, alors qu'ils ne sont que 21 % chez ceux bénéficiant d'un aménagement.

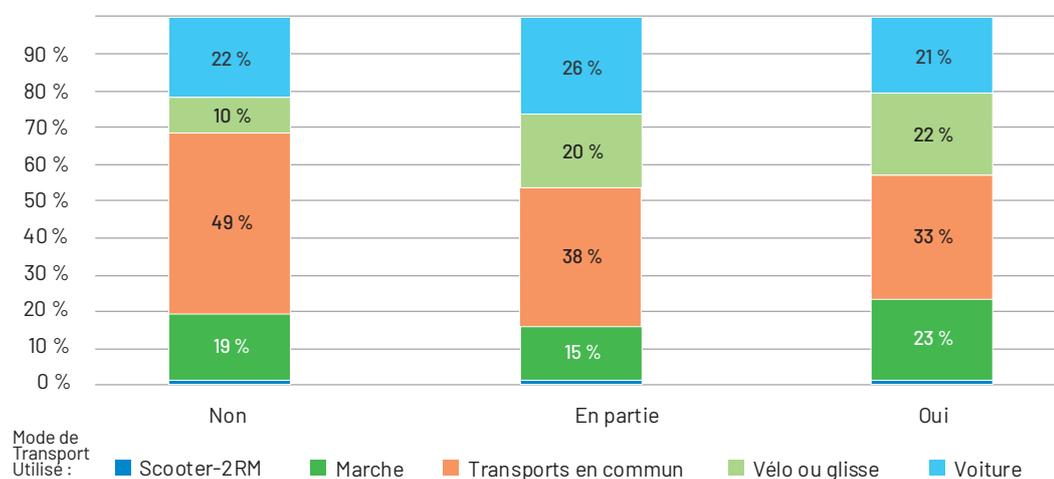
Non seulement la présence d'une piste cyclable rassure, mais elle permet également un réel transfert modal. **La part du vélo passe ainsi de 10 à 22 % lorsque les élèves bénéficient d'une piste cyclable entre leur domicile et le collège**. La part modale est également doublée lorsque la piste cyclable ne couvre qu'une partie du trajet¹.

Lien entre présence de piste cyclable et perception du danger

Y a-t-il une piste cyclable entre chez toi et ton collège ?	Venir à vélo au collège te semble-t-il dangereux ?			
	Oui	Non	Je ne sais pas	Total
Oui	21 %	64 %	15 %	100 %
En partie	50 %	38 %	13 %	100 %
Non	69 %	22 %	10 %	100 %
Je ne sais pas	41 %	36 %	24 %	100 %
Ensemble	53 %	35 %	12 %	100 %

Lien entre présence de piste cyclable et choix modal

Y a-t-il une piste cyclable entre chez toi et ton collège ?

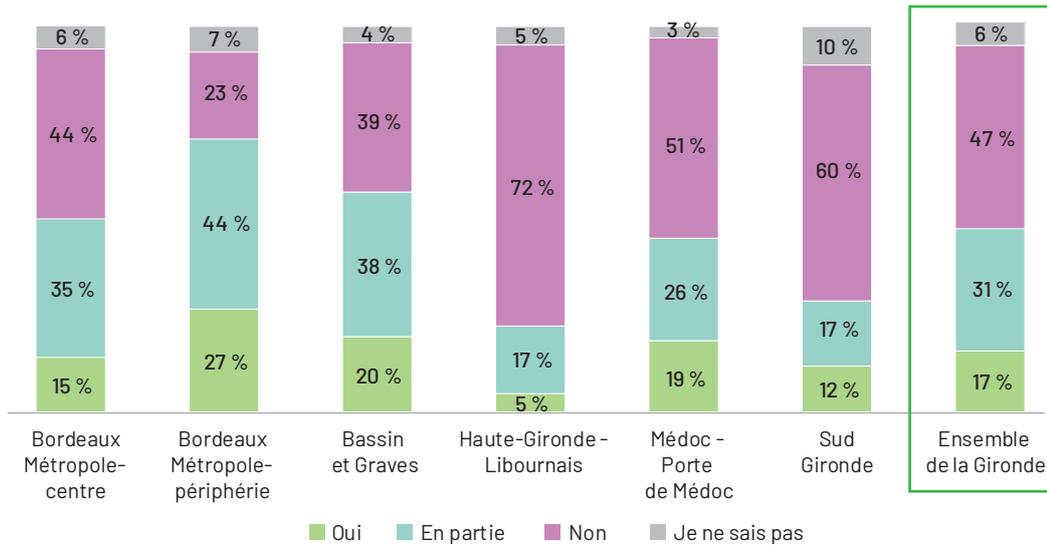


La couverture en termes d'aménagement cyclable est relativement bonne, mais inégalement répartie. Sur l'ensemble du territoire girardin, 47 % des élèves déclarent ne pas avoir de piste cyclable pour se rendre au collège, alors que 48 % en ont une, au moins en partie.

La part d'équipement chute fortement dans certains territoires comme dans le Libournais ou dans le Sud Gironde. **Ce sont dans les communes non centrales de Bordeaux Métropole que la part d'équipement est la plus élevée.**

1. Ces résultats peuvent être accentués par une meilleure connaissance des aménagements par les cyclistes.

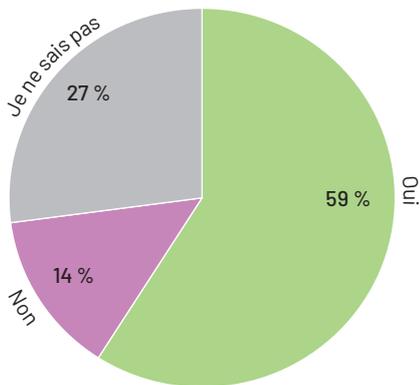
Y a-t-il une piste cyclable entre chez toi et ton collègue ?



De façon générale les conditions de stationnement semblent bonnes : seuls 14 % des élèves en sont insatisfaits. La première raison est alors de très loin le manque de places.

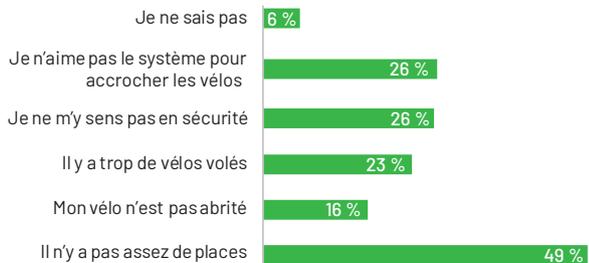
Il y a peu d'écarts entre les territoires. Le territoire du Bassin et celui des Graves ressortent en tête : 86 % des élèves sachant répondre aux conditions de stationnement vélo en sont satisfaits. C'est au centre de Bordeaux Métropole que les conditions apparaissent les moins bonnes : seuls 76 % des élèves estiment avoir de bonnes conditions de stationnement.

Selon toi, les conditions pour stationner son vélo au collège sont-elles bonnes ?



Si non, pourquoi ?

(Plusieurs réponses possibles)



Parking à vélos - Collège Mios
© a'urba

3 Des « pionniers » aux « hostiles » : cinq grands types de collèges pour identifier des pistes d'actions

Afin d'étudier les leviers d'action possibles, il est intéressant d'aller au-delà de l'approche territoriale, en étudiant les réponses des élèves collège par collège. À l'image des sept profils d'élèves mis en avant dans la première partie, cet exercice permet de dégager cinq catégories d'établissements¹.

Les collèges « PIONNIERS » : 7 % des collèges (soit 6 collèges)

Ce sont les établissements ayant les parts modales du vélo les plus élevées. Plus de la moitié des élèves ou presque y vient à vélo. 80 % des élèves ont une piste cyclable sur tout ou une partie de leur trajet pour se rendre au collège et la quasi-intégralité d'entre eux est satisfaite du stationnement.

La perception du danger est assez faible : les deux tiers des élèves jugent le trajet en vélo sans risque. La marche est assez faible, peu d'élèves vivent à proximité immédiate du collège.

Les collèges « EN TRANSITION » : 38 % des collèges (35)

Il s'agit de collèges où la part modale du vélo est dans la moyenne départementale ou légèrement au-dessus. Beaucoup d'élèves disposent d'une piste cyclable pour se rendre au collège, mais le sentiment de danger reste fort : les deux tiers des élèves considèrent dangereux de venir au collège à vélo.

Il s'agit du groupe de collèges ayant le potentiel de report modal vers le vélo le plus fort. Les aménagements cyclables doivent être renforcés pour limiter le sentiment de danger et permettre le transfert modal, à l'image des collèges pionniers.

Les collèges « TROP URBAINS » : 20 % des collèges (18)

Ces collèges sont en zone trop dense pour que le vélo soit réellement pertinent : la grande majorité des élèves vit à proximité immédiate du collège et vient à pied. La part d'élèves sans vélo est plus importante. La « glisse » (skate/roller/trottinette) est également surreprésentée. Le report modal vers le vélo y constitue moins un enjeu.

Les collèges « ÉLOIGNÉS SENSIBLES » : 20 % des collèges (18)

La majorité des élèves vit à plus de 5 km du collège. Le vélo est assez rarement utilisé. Autant d'élèves viennent en voiture qu'en bus. Mais des pistes cyclables existent parfois et le sentiment de danger est dans la moyenne.

Même s'ils ne sont pas majoritaires, entre 10 % et 30 % des élèves de ces collèges vivent à une distance éligible au vélo. Pour eux, des aménagements cyclables rassurants peuvent permettre de sortir d'une dépendance à l'automobile ou aux transports collectifs.

Les collèges « ÉLOIGNÉS HOSTILES (ou les TC-addicts) » : 16 % des collèges (15)

Dans ces établissements, la majorité des élèves vient en bus ou en car. Très peu d'élèves ont une piste cyclable pour se rendre au collège et le sentiment de danger est fort, voire très fort.

Pour ces deux dernières catégories d'établissements, des études sont à mener en détail et au cas par cas. La dépendance aux transports par car ou bus, ou aux parents accompagnateurs, est souvent pesante pour les enfants qui pourraient donc être fortement demandeurs d'un transfert modal si un aménagement sécurisé existait.

1. Cette analyse a été obtenue par classification ascendante hiérarchique, sur les réponses cumulées par collège, en se basant uniquement sur les 92 collèges ayant plus de 20 répondants.



Cartographie des collèges par grands types



Deux collèges de la même commune peuvent avoir des contextes urbains assez différents. Ainsi les deux collèges de Libourne¹ sont dans des configurations très éloignées. Si aucun des deux n'a une part modale du vélo importante (6 %), au collège Les Dagueys, situé dans une zone d'activité à 4 km du centre-ville, les élèves se partagent entre les transports en commun et la voiture (respectivement 33 % et 30 %), alors qu'au collège Eugène Atget, situé en plein centre, 65 % d'entre eux viennent à pied.

À la suite d'études de terrain ayant permis d'identifier les leviers d'action autour de chaque collège, le département finalise cette année, en concertation avec les communes, le schéma cyclable des collégiens aux abords de 10 collèges pilotes. Parmi ces collèges, six sont « En Transition » : Latresne, Léognan, Saint André de Cubzac, Cestas, Créon et Langon-centre, alors que les quatre autres sont « Éloignés Sensibles » : La Réole, Sainte-Foy-la-Grande, Lesparre et l'autre collège de Langon.

Ce schéma vise notamment à réduire les points noirs à proximité des établissements, développer les axes cyclables prioritaires et réaliser un accompagnement pédagogique. La démarche se généralisera ensuite à l'ensemble des établissements hors métropole dès 2022.

1. Le troisième collège public de Libourne M. Duras n'a eu que 3 réponses au questionnaire.



4 Conclusions et perspectives

Le déplacement vers le collège s'inscrit dans une organisation familiale aux multiples contraintes à la fois objectives comme le temps, la distance, les modes disponibles, mais également subjectives comme le niveau de risque encouru par l'enfant.

Le vélo et la marche sont les seuls modes garantissant une réelle autonomie de l'adolescent vis-à-vis des adultes ainsi qu'une souplesse horaire précieuse dans un planning aux journées souvent chargées. Les transports collectifs ont, en effet, hors zone dense et hors période de pointe, un cadencement rarement élevé.

Lorsque l'enfant réside à distance raisonnable du collège (moins de 2 km à vol d'oiseau), le sentiment de danger constitue de loin le principal frein à l'usage du vélo. Or, la présence de pistes cyclables réduit de façon notable ces craintes et permet un véritable basculement au profit de ce mode. Garantir des aménagements sécurisés aux abords des collèges semble donc un investissement indispensable.

Il est vrai que les marges de manœuvre pour un changement modal semblent concerner principalement les transports collectifs. La voiture n'est utilisée que pour 23 % des déplacements vers le collège et dans la majorité des cas, l'adulte se rend ensuite directement sur son lieu de travail. Mais au-delà du gain écologique, garantir une liberté de choix dans le mode de déplacement est essentiel à un âge où l'enfant est en plein apprentissage de son autonomie. Des aménagements adaptés assurent, de ce point de vue, une équité entre adolescents et permet potentiellement aux parents d'être, eux-mêmes, moins dépendants de l'automobile.

Au-delà des aménagements cyclables et de la résorption des points noirs à proprement parler (démarche d'ores et déjà enclenchée par le département avec la mise en place du schéma cyclable des collégiens), des actions de communication visant à rassurer les jeunes et leurs parents et diminuer leur appréhension sont également utiles. Des ateliers et événements peuvent aider à faire connaître les aménagements et faciliter leur usage. Plusieurs expérimentations¹ ont également montré le rôle possible d'une ludification de l'espace public, en termes d'activités ludiques à proprement parler, ou en termes de création d'espaces que les adolescents peuvent s'approprier, répondant à leur besoin d'expérimenter en sécurité².

La réduction des écarts fille-garçon constitue enfin un enjeu notable. Le vélo, mode qui semble « cristalliser » les différences, pourrait être placé au cœur d'actions de promotion de l'égalité des genres. Le « vélo au féminin » est une thématique qui pourrait être abordée de façon spécifique lors de campagnes de communication ou d'événements au sein des collèges.

À RETENIR

Le déplacement vers le collège est un trajet largement contraint et optimisé. Les transports en commun (bus et car) constituent le premier mode de transport loin devant la voiture, puis la marche.

En cumulant la pratique quotidienne et occasionnelle, 22 % des adolescents se rendent à leur établissement en vélo : 30 % des garçons et 15 % seulement des filles. Son usage est par ailleurs assez inégal selon les collèges et les territoires : 35 % sur le territoire Bassin-Graves contre

7 % en Sud Gironde. En revanche, la pratique du vélo à des fins de loisir est très courante et ancrée dans tout le département.

En dehors des distances trop longues, la perception du danger est le frein n° 1 à la pratique du vélo. Le rôle des aménagements est alors très net : non seulement la présence d'une piste cyclable réduit drastiquement le sentiment de danger, mais elle fait plus que doubler l'usage du vélo vers le collège.

1. Association Rue de l'Avenir, « Reconquérir de l'espace pour le jeu », Pour une ville sûre et accueillante pour les enfants, 2021

2. Joël Zaffran, « Bouger pour grandir. Défection et mobilité des adolescents », Les Annales de la recherche urbaine, N° 111, 2016. La ville des enfants et des adolescents. pp. 68-77.

Chef de projet : Mireille Bouleau, sous la direction de Valérie Diaz
Équipe projet : Jérôme Fuseau, Guillaume Rabany, Sylvain Tastet
Conception graphique : Christine Dubart, Marie-Line Motard
Illustrations : Sylvain Tastet
Cartographie : Catherine Cassou-Mounat