



MouV&CO

FICHES thématiques



Sommaire

Activité physique et santé	p. 2
Éco mobilité	p. 11
Sécurité routière	p. 19
Transports et pollution atmosphérique	p. 28



1. ÉLÉMENTS THÉORIQUES

Activité physique : définition

L'**activité physique** se définit comme « tout mouvement corporel produit par la contraction des muscles squelettiques entraînant une augmentation de la dépense d'énergie au-dessus de la dépense de repos » (Source : Inserm).

L'activité physique regroupe à la fois l'exercice physique de la vie quotidienne (à la maison, au travail, lors des déplacements,...), l'activité physique de loisirs et la pratique sportive.

- **Une activité physique d'intensité modérée** est une activité qui demande un effort physique moyen et accélère sensiblement la fréquence cardiaque - telles que les activités ménagères et domestiques, monter les escaliers, marcher d'un pas vif, jardiner, faire du bricolage...
- **Une activité physique d'intensité élevée** demande un effort important, le souffle se raccourcit et la fréquence cardiaque s'accélère considérablement : courir, marcher d'un pas vif, faire du vélo à vive allure, faire de l'aérobic, nager à vive allure, faire des sports et jeux de compétition, faire des travaux de forces, soulever/déplacer de lourdes charges.

Pour les enfants et les jeunes gens de 5 à 17 ans, l'activité physique comprend tous les mouvements de la vie quotidienne : le jeu, les sports, les déplacements, les tâches quotidiennes, les activités récréatives, l'éducation physique ou l'exercice planifié, dans le contexte familial, scolaire ou communautaire.

Facteurs influençant la pratique d'activité physique

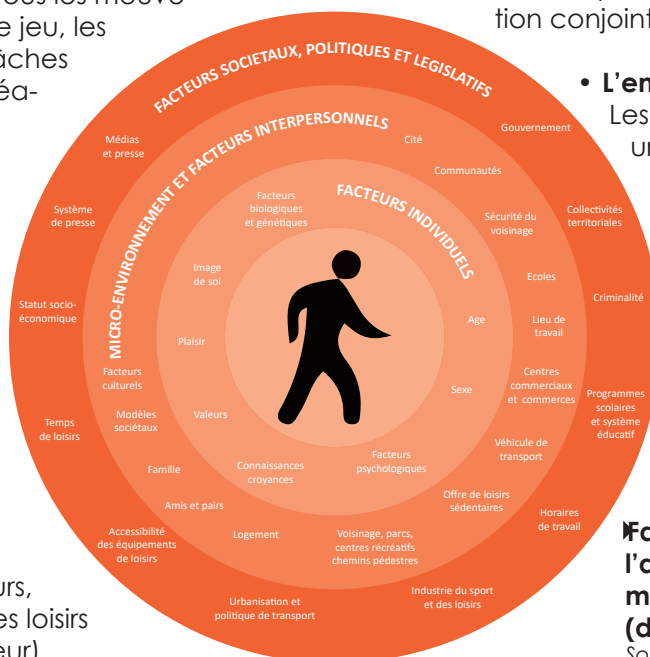
Dans nos sociétés, le niveau d'activité physique a globalement diminué depuis plusieurs décennies en raison de conditions de vie plus confortables (transports motorisés, ascenseurs, ...) et d'une sédentarisation des loisirs (télévision, jeux vidéo, ordinateur). De plus, l'augmentation du travail sédentaire tend à priver une majorité d'individus d'une

stimulation physique nécessaire au bon équilibre et à la santé. L'épidémie d'obésité et l'accroissement de maladies chroniques, telles que les maladies cardiovasculaires, sont souvent mis en relation avec ce phénomène.

De façon schématique, les facteurs associés à l'activité physique et influençant sa pratique peuvent être hiérarchisés selon trois niveaux en interaction :

- **Les facteurs individuels : sexe, âge...**
L'activité physique est plus importante chez l'homme que la femme et décroît avec l'âge. La diminution est particulièrement importante au moment de l'adolescence (conséquence d'une augmentation de l'attrait par d'autres activités, des changements physiques, émotionnels et sociaux liés à la puberté). **Or peu de jeunes inactifs deviennent des adultes actifs. Le plaisir associé à l'activité physique pendant l'enfance et l'adolescence est un bon prédicteur du niveau de pratique du futur adulte.**
- **Les facteurs inter-personnels et sociaux**
L'entourage social (famille, amis, enseignants, éducateurs...) peut influencer la pratique par les attitudes, son rôle de modèle ou par des incitations à la pratique voire par la participation conjointe aux activités.

- **L'environnement et la société**
Les politiques de transports urbains, l'accessibilité et le coût des lieux de loisirs et des équipements, les distances et le manque de temps, les horaires de l'école, les temps de trajet... peuvent influencer la pratique d'activité physique.



Facteurs influençant l'activité et l'inactivité : modèle écologique (d'après Booth 2001)

Source : *Activité physique et santé : arguments scientifiques, pistes pratiques. Ministère de la santé et de la solidarité, 2005 : 58 p.*

2. ÉLÉMENTS STATISTIQUES

- D'une façon générale, quels que soient l'âge et le pays, le niveau d'activité physique des garçons est plus élevé que celui des filles.
- A peine la moitié des jeunes, en France, atteignent le niveau d'activité physique défini par les objectifs du Programme National Nutrition Santé (PNNS), soit 60 minutes par jour.
- 40 à 60 % des enfants et des jeunes ne pratiquent pas d'autre activité physique que celle des cours obligatoires à l'école.
- 50 % des enfants et des jeunes adhèrent à un club ou une association sportive ou de loisirs, avec une fréquentation plus importante pour les garçons.
- À 11 ans, 65 % des enfants sont inscrits dans une association sportive alors qu'à 18 ans, ils ne sont plus que 42 %. La baisse de pratique touche plus particulièrement les filles.
- Il existe un gradient socio-économique avec un niveau de pratique moins important dans les milieux les moins favorisés.
- Les jeunes des milieux les moins favorisés font moins d'activités physiques et sportives encadrées que les autres (le revenu du foyer est un facteur discriminant important).

(Source : Inpes)

3. FOCUS

Promouvoir et développer l'activité physique des jeunes (60 min/jour)

L'incitation à l'activité physique n'a de sens que dans le cadre d'une action de promotion et d'éducation à la santé au sens large, incluant les aspects nutritionnels. La limitation de la sédentarité et la promotion d'une activité physique régulière d'intensité modérée font partie des axes majeurs du Programme National Nutrition Santé (PNNS) mis en place par le Ministère chargé de la santé en 2001.

Recommandations :

- Les enfants et jeunes gens jusqu'à 17 ans devraient accumuler au moins 60 minutes par jour d'activité physique d'intensité modérée à soutenue. Ce repère permet d'avoir une idée du temps à consacrer à une activité physique journalière.
- Le fait de pratiquer une activité physique pendant plus de 60 minutes par jour apporte un bénéfice supplémentaire pour la santé.
- L'activité physique quotidienne devrait être essentiellement une activité d'endurance. Des activités d'intensité soutenue, notamment celles qui renforcent le système musculaire et l'état osseux, devraient être incorporées au moins trois fois par semaine.

La promotion d'un mode de vie physiquement actif doit être l'affaire de tous (famille, éducateurs physiques, établissements scolaires, centres médico-sportifs, collectivités...).

Cela passe par :

- travailler sur les diverses possibilités d'accroître, au quotidien, la pratique globale d'activité physique des enfants et des adolescents. Il s'agit d'augmenter le temps cumulé consacré (en plus du sport) aux activités physiques, quelles qu'elles soient, et de réduire le temps passé à des activités sédentaires ;
- valoriser auprès des jeunes toutes les possibilités d'intégrer plus d'activité physique dans leurs activités de tous les jours malgré différents obstacles (fatigue, devoirs, etc.), en leur expliquant que le sport n'est pas la seule façon d'être actif en développant les modes de déplacement actifs par exemple.

Fiches Thématiques

Activité physique et santé

Pour les jeunes, faire de l'activité physique, cela peut être :

La dépense énergétique pour une même activité est extrêmement variable d'une personne à une autre. Les durées ci-dessous donnent donc simplement une indication :

INTENSITE	DUREE	EXEMPLES D'ACTIVITES
Faible	45 min	<ul style="list-style-type: none"> • Marche lente • Laver la vaisselle, ranger sa chambre, faire son lit • Descendre les poubelles, arroser le jardin • Bowling, baby-foot,...
Modérée	30 min	<ul style="list-style-type: none"> • Marche rapide (d'un bon pas) • Laver les vitres ou la voiture • Jardinage léger, ramassage de feuilles • Danse • Vélo, natation loisir, ski alpin, ultimate, voile, badminton
Elevée	20 min	<ul style="list-style-type: none"> • Marche avec dénivelé, randonnées en moyenne montagne • Jeux de ballon, vtt, natation sportive, saut à la corde, tennis, escalade • Activités physiques encadrées
Astuce : panacher pour mieux cumuler		

Pour garder la forme, il est important de limiter la sédentarité, en veillant notamment à ne pas passer trop de temps devant les écrans (TV, ordinateur, tablette,...). Pourquoi ne pas profiter des beaux jours pour sortir jouer avec les copains, ou aller se balader en famille ?

Prendre du plaisir à pratiquer un sport

A chacun de déterminer ses attentes pour choisir ce qui lui correspond le mieux, que ce soit :

- pour l'ambiance d'équipe (rugby, football, basket-ball...),
- pour améliorer ses capacités (athlétisme, cyclisme, natation, escalade...),
- pour se défouler (rugby, waterpolo, football américain, karaté...),
- pour se mesurer à un adversaire (escrime, karaté, judo, tennis...),
- pour prendre confiance en soi (judo, karaté, aikido,...),
- pour allier discipline sportive et artistique (danse, gymnastique).

Les bienfaits de l'activité physique pour la santé

Education physique et sportive et santé

L'éducation physique et sportive (EPS) peut contribuer de façon efficace à la prévention et à la lutte contre l'obésité et, d'une façon plus générale, à l'éducation et la promotion de la santé. De plus, les compétences et les connaissances acquises en EPS doivent contribuer à l'acquisition de la bonne hygiène de vie qui accompagne la pratique sportive.

NB : Les enseignants doivent veiller à ce que les élèves en surpoids ne se sentent pas exclus lors des séances d'EPS. Ils doivent être attentifs à la mise en place d'activités favorisant l'appétence des élèves pour la pratique régulière, tout en s'assurant que les efforts demandés sont compatibles avec leurs ressources physiques et leur sécurité lors de ces pratiques sportives.

Fiches Thématiques

Activité physique et santé

La lutte contre la sédentarité est un des éléments majeurs de la prévention et de la prise en charge de la surcharge pondérale et de l'obésité. L'EPS représente un levier important pour instaurer un rapport positif à la pratique physique.

En outre, l'enseignement de l'EPS constitue un moment privilégié pour assurer la pratique physique dans une logique d'intégration.

Dans le cadre de cette logique, les enseignants d'EPS sont à même de proposer des pratiques adaptées ou aménagées, offrant ainsi la possibilité aux élèves souffrant de surcharge pondérale ou d'obésité d'avoir une pratique physique au sein du groupe classe, dans le respect de leur potentiel et de capacités physiques clairement identifiées.

La diversité des activités et des modalités de pratique proposées, l'adaptation des contraintes, l'aménagement du contexte, l'explicitation de niveaux d'exigence identifiés sont autant d'éléments à préciser et prendre en compte pour adapter ou aménager les activités proposées aux élèves concernés par ces problèmes de poids.

Les bénéfices pour la santé d'une pratique régulière d'une activité physique et sportive

Ils sont aujourd'hui bien documentés et ses effets démontrés, quels que soient l'âge et le sexe.

- C'est un déterminant majeur de l'état de santé des individus et des populations à tous les âges de la vie.
- Même d'intensité modérée, elle diminue la mortalité et augmente la qualité de vie et est un facteur majeur de prévention des principales pathologies chroniques (cancer, maladies cardiovasculaires, diabète...).
- Elle permet d'assurer une croissance harmonieuse chez l'enfant et l'adolescent.
- Elle permet de prévenir l'ostéoporose notamment chez la femme et de maintenir l'autonomie des personnes âgées.
- Elle est une aide au contrôle du poids corporel chez l'adulte et l'enfant.
- Elle est associée à une amélioration de la santé mentale (anxiété, dépression).

(Source Inserm- Expertise collective « Activité physique » (2008))

Les bénéfices de l'activité physique chez les jeunes

Bouger est aussi important qu'avoir une alimentation équilibrée. L'activité physique est essentielle pour la santé et le bien-être des jeunes. Bouger dès le plus jeune âge permet aussi de prendre de bonnes habitudes pour plus tard.

Pour les adolescents, dont les préoccupations sont beaucoup plus immédiates que celles qui peuvent concerner leur santé future, l'activité physique peut être présentée comme une aide pour :

- rencontrer d'autres jeunes, échanger, s'amuser et se faire de nouveaux amis ;
- être en meilleure forme physique et mentale ;
- mieux se relaxer ;
- vivre des expériences positives et valorisantes ;
- renforcer ses os ;
- renforcer ses capacités respiratoires et cardiaques ;
- rester souple ;
- conserver une corpulence (et un poids) dans lequel on se sent bien ;
- développer sa force et sa musculature.

Fiches Thématiques

Activité physique et santé

Bien manger, bien bouger

LES REPÈRES CLÉS

Fruits et légumes

au moins 5 / jour

Féculents (pain, céréales, pommes de terre, légumes secs)

à chaque repas selon l'appétit

Lait, produits laitiers

3 / jour

Viande, poisson, oeufs

1 ou 2 fois / jour

Matières grasses ajoutées, sel, produits sucrés

limiter la consommation

Eau

A volonté pendant et entre les repas

Activité physique

Au moins 1 heure / jour

UNE PORTION DE FRUIT OU DE LEGUMES, C'EST QUOI ?



1 pomme



2 abricots



1 compote
sans sucre



6 fraises



6 tomates
cerise



2 cuillères à
soupe d'épinards



1 grosse poignée
d'haricots verts

Pour plus d'informations : www.pass-santejeunes-bourgogne.org

Fiches Thématiques

Activité physique et santé

4. SITOGRAPHIE / BIBLIOGRAPHIE

Sites Internet



Manger Bouger : programme national nutrition santé

<http://www.mangerbouger.fr>

Mangerbouger délivre des informations sur la nutrition, propose des outils et des conseils pour manger mieux et bouger plus, ainsi que de nombreuses recettes.



Sante.gouv.fr

<http://social-sante.gouv.fr/prevention-en-sante/preserver-sa-sante/article/activite-physique-et-sante>

Dossier « Activité physique et santé » du Ministère des Affaires Sociales, de la Santé et des Droits des femmes.



Pass Santé Jeunes Bourgogne

www.pass-santejeunes-bourgogne.org

De 8 à 18 ans, le Pass Santé Jeunes Bourgogne donne tous les conseils, astuces, ressources fiables, adresses utiles pour répondre aux questions des jeunes.

Ouvrages, guides...



Education pour la santé en milieu scolaire. Choisir, élaborer et développer un projet.

Saint-Denis : Inpes, 2006.

<http://www.inpes.sante.fr/esms/pdf/esms.pdf>



Promouvoir l'activité physique des jeunes : élaborer et développer un projet de type Icaps

Saint-Denis : Inpes, coll. Santé en action, 2011 : 188 p.

<http://www.inpes.sante.fr/CFESBases/catalogue/pdf/1347.pdf>



Baromètre Santé Nutrition 2008

Saint-Denis : Inpes, coll. Baromètre Santé, 2009 : 426 p.

<http://www.inpes.sante.fr/CFESBases/catalogue/pdf/1270.pdf>

Fiches Thématiques

Activité physique et santé



Activité physique : contextes et effets sur la santé

Paris : Inserm, 2008 : 826 p.

http://www.inserm.fr/content/download/7296/56185/version/2/file/activite_physique_contextes_effets_sant%C3%A9.pdf



Activité physique et santé : arguments scientifiques, pistes pratiques

Ministère de la santé et des solidarités, 2005 : 58 p.

<http://www.mangerbouger.fr/pro/IMG/pdf/SynthesePNNS-AP.pdf>



La santé vient en bougeant : Le guide nutrition pour tous

Saint-Denis : Inpes, 2004 : 35 p.

<http://www.inpes.sante.fr/CFESBases/catalogue/pdf/715.pdf>



J'aime manger, j'aime bouger : Le guide nutrition pour les ados

Saint-Denis : Inpes, 2004 : 28 p.

<http://www.inpes.sante.fr/CFESBases/catalogue/pdf/747.pdf>

Outils d'intervention

Fourchettes et baskets

Inpes

http://www.inpes.sante.fr/professionnels-education/outils/fourchettes_baskets/index.asp



Un outil pour mettre en œuvre au collège des actions d'éducation pour la santé sur l'alimentation et l'activité physique. Dans le cadre du Programme national nutrition santé (PNNS) mis en place depuis 2001, un nouvel outil d'intervention en éducation pour la santé destiné aux classes de collège, intitulé « Fourchettes et baskets », a été élaboré par l'INPES en collaboration avec l'Education nationale et la Direction générale de la santé.

Il permet de mener un travail éducatif avec les adolescents sur l'alimentation et l'activité physique en adoptant une approche globale et positive de la santé des jeunes.

Fiches Thématiques

Activité physique et santé

Le sport pour la santé

Fondation Sport Santé du Comité national olympique et sportif français, Ministère de la Jeunesse, des Sports et de la Vie Associative, Conseil de prévention et de lutte contre le dopage

http://franceolympique.com/art/174-la_mallette_le_sport_pour_la_sante.html



Mallette conçue pour aider l'organisation de réunions d'information et de sensibilisation de la famille sportive et de l'ensemble des acteurs qui constituent l'environnement du sportif. Elle décrit les bienfaits du sport, les méfaits du dopage, les facteurs de vulnérabilité, les messages à faire passer et à qui, les bonnes pratiques du sport de haut niveau et la bonne alimentation du sportif. Elle permet de donner des éléments d'information facilement assimilables afin de pouvoir les transmettre aux différentes cibles de façon pertinente.

Bien dans mon assiette, bien dans mes baskets

http://www.mangerbouger.fr/pro/IMG/pdf/livret_civ.pdf



Cet outil apporte des informations sur le rôle de l'alimentation et de l'activité physique dans le maintien d'un bon état de santé. Il propose un panel d'activités en lien avec les programmes scolaires autour du fonctionnement du corps, des groupes d'aliments, des nutriments, de l'équilibre alimentaire, de la conservation et de la préparation des aliments, de l'activité physique etc. Cet outil est conforme au PNNS.

5. RENDEZ-VOUS



Journée santé

Semaine du vélo à l'école et au collège : en juin
<http://eduscol.education.fr/semaine-du-velo/>

Journée nationale du sport scolaire :
<http://www.education.gouv.fr/cid57110/journee-nationale-du-sport-scolaire.html>


Semaine européenne de la mobilité : en septembre
<http://www.developpement-durable.gouv.fr/-La-Semaine-europeenne-de-la,7510-.html>

et dans Mouv&Co ?

1 heure d'activité physique/jour = 3 000 points cœur /jour

L'objectif pour les élèves est d'accumuler 3 000 points « cœur  » par jour : ce qui correspond à une heure d'activité physique journalière.

Activité physique de + de 10 min = 50 points cœur  par minute

Selon les recommandations, l'activité d'endurance doit être pratiquée par périodes d'au moins 10 minutes. Pour ces activités, 50 points « cœur  » par minute sont attribués à l'élève.

Activité physique de - de 10 min = 10 points cœur  par minute

Pour encourager les initiatives et les pratiques des élèves les activités de moins de 10 minutes sont quand même valorisées dans l'outil mais elles ne rapportent que 10 points « cœur  » par minutes.



Le transport fait partie de notre quotidien.

Il permet un accès aux biens, services et loisirs mais pour la société, chaque modalité de transport a un impact spécifique sur les plans sanitaires, sociaux et environnementaux.

En vue de maintenir notre capital santé, l'Organisation Mondiale de la Santé (OMS) conseille de pratiquer au moins 60 minutes quotidiennes d'activité physique pour les enfants, et un minimum de 30 minutes pour les adultes. La promotion des « mobilités actives » (marche, vélo,...) au quotidien constitue une solution optimale pour atteindre ce niveau recommandé d'activité physique.

Les mobilités actives sont non seulement bénéfiques pour la santé mais également positives pour l'environnement, notamment lorsque marche ou vélo se substituent à un déplacement motorisé. L'OMS nous rappelle que ces déplacements actifs constituent une forme d'activité physique. Ils contribuent à réduire les maladies non-transmissibles telles que les maladies respiratoires, l'obésité, les maladies cardio-vasculaires et certains cancers.

Favoriser une mobilité et des transports durables pour l'avenir est également une volonté forte de l'État qui participe au développement des mobilités actives (vélo, marche à pied), des transports collectifs en site propre et des usages partagés de l'automobile (covoiturage, auto-partage). En mars 2014 un « Plan d'action mobilités actives » a été présenté par le Ministre des Transports. Ce plan se compose de 25 mesures destinées à populariser le vélo et la marche comme modes de déplacement au quotidien.

1. ÉLÉMENTS THÉORIQUES

Contexte

Pour aller à l'école, au collège, au centre de loisirs..., nous utilisons souvent certains moyens de déplacement motorisés (voiture, deux roues...). Ces déplacements sur des trajets courts ont des conséquences pour la santé, la qualité de vie et l'avenir de la planète car c'est sur les premiers kilomètres que nous polluons le plus et que nous consommons le plus d'énergie.

Conséquences de l'utilisation des transports motorisés :

- Contribution au réchauffement climatique par l'émission de gaz à effet de serre.
- Ces gaz à effet de serre proviennent des transports qui émettent du dioxyde de carbone, provenant de la combustion des carburants.
- Pollution de l'air (voir fiche thématique « Pollution atmosphérique et transports »)
- Dépendance envers des ressources énergétiques non renouvelables : La dépendance au pétrole, ressource énergétique non renouvelable, entraîne des conflits liés à son exploitation et constitue un enjeu économique important pour les familles lié à l'évolution du prix de l'essence.
- Nuisances sonores, encombrements et sécurité : Ces modes de déplacements

provoquent souvent des embouteillages, du stress et de l'irritabilité. De plus, les enfants venant à pied ou à vélo à l'école sont exposés aux dangers liés aux véhicules circulant sur la route.

- Réduction de l'activité physique : Prendre la voiture, le scooter... réduit le temps d'activité physique quotidien.

Source : Ecosfere. Démarche de développement durable dans les structures éducatives en Bourgogne, petit manuel de mise en œuvre.

Il est possible de réfléchir à la façon de modifier les habitudes de déplacements pour privilégier des modes de transports plus doux (c'est à dire sans moteurs) ou des solutions de covoiturage par exemple, à travers la mise en place d'un plan de déplacement d'établissement scolaire (PDES).

Définitions

Les termes « mobilités actives », « mobilités douces » et « transports actifs », désignent les modes de déplacement sains et actifs tels que la marche à pied, le vélo, les rollers, la trottinette... qui constituent des alternatives aux modes de transport motorisés pour les trajets de courtes distance, sans générer d'émissions polluantes dans l'air ni de bruit et tout en favorisant la pratique d'une activité physique.

Avantages des mobilités actives (marche, vélo,...) :

- Bénéfiques pour la santé : contrairement aux idées reçues, l'air que respire le piéton ou le cycliste est moins pollué que l'habitacle d'une voiture. De plus, ces modes de transport participent au 60 mn d'activité physique journalière recommandée.
- Ces modes dépourvus de motorisation ne consomment aucune énergie fossile et ne dégagent aucun polluant atmosphérique et aucun gaz à effet de serre.
- Leur coût est très faible, comparé à une voiture qui coûte en moyenne 6 000 euros par an, en tenant compte de son achat, de son amortissement, des assurances, de l'entretien et de la consommation d'essence.

Les habitudes de mobilité se prennent très tôt et les repères se construisent rapidement, d'où l'importance des démarches éducatives visant le jeune public. L'éducation à la mobilité est un élément indispensable à la prise de conscience de l'impact de nos choix de déplacements sur l'environnement et la santé.

Le mode alternatif :

Le mode alternatif est un mode de transport qui constitue une alternative à l'utilisation d'un mode de transport motorisé individuel (auto en solo, deux roues motorisés...).

Quelques exemples de modes alternatifs :

- les modes actifs individuels : marche, roller, vélo, trottinette, etc. ;
- les transports collectifs : train, bus, car, tramway, métro, ...;
- le covoiturage ;
- la voiture partagée ou auto-partage ;
- les vélos en libre-service ;
- les bus pédestres ou cyclistes ;
- etc.

Qu'est-ce que l'écomobilité ?

L'écomobilité ou mobilité durable est une politique d'aménagement et de gestion du territoire et de la ville qui favorise une mobilité pratique, peu polluante et respectueuse de l'environnement, ainsi que du cadre de vie.

Il s'agit de trouver des alternatives à la voiture afin de limiter nos émissions de gaz à effet de serre, mais aussi plus généralement de réduire la consommation de ressources, la production de déchets, la pollution de l'air et de l'eau, le bruit, le stress, la perte de temps (...) associés aux transports.

Qu'est-ce qu'une démarche d'écomobilité scolaire ?

Cette démarche englobe toute action qui vise à repenser les trajets domicile-établissement scolaire autrement qu'en utilisant la voiture de manière individuelle par la mise en place de Plans de Déplacements d'Établissement Scolaire (PDES).

Un PDES s'intéresse donc principalement aux déplacements domicile-école réalisés par les enfants et leurs accompagnateurs. Les trajets domicile-travail des enseignants ainsi que les trajets professionnels (livraison...) et ceux réalisés au cours des différentes activités (sorties scolaires) sont examinées aussi au travers de la démarche.

Le PDES est un outil de connaissance et d'action qui consiste à réaliser, pour chaque établissement scolaire, un diagnostic de la mobilité et des déplacements en examinant les modes de transport, les conditions de circulation et de sécurité, ainsi que les itinéraires les plus utilisés. Il permet de proposer des actions et, éventuellement, des aménagements adaptés, encourageant un report modal vers la marche à pied, le vélo, les transports publics, le covoiturage.

Pour plus d'informations :

Vous souhaitez favoriser la pratique de l'écomobilité dans votre groupe scolaire ? Faites un PDES et suivez le guide...

CETE Méditerranée, 2011 : 93 p.

http://ecomobilite.org/IMG/pdf/guide_pdes_05_11_13_cle09ea1f.pdf

Multimodalité et intermodalité

Longtemps, l'utilisateur n'avait le choix qu'entre la voiture individuelle ou les transports publics, pas toujours efficaces et bien desservis. Aujourd'hui, de nouvelles formes de mobilité voient le jour comme le co-voiturage, l'auto-partage ou le vélo en libre-service. La variété des modes de transports – soit la multimodalité – dégage de nouvelles perspectives. Et permet notamment la pratique de l'intermodalité, à savoir la possibilité d'emprunter plusieurs véhicules (train, bus, voiture, vélo...) sur un même trajet.

L'écomobilité s'articule donc autour de 2 concepts :

- La multimodalité : qui consiste à proposer plusieurs moyens de transports différents au cours d'un même déplacement
- Et l'intermodalité : qui consiste à combiner plusieurs modes de transports sur un même trajet, à utiliser différents types de véhicules pour se rendre d'un point A vers un point B.

2. ELÉMENTS STATISTIQUES

- Alors que le trajet domicile/école est généralement inférieur à 1 kilomètre, il est effectué dans 70% des cas en voiture
- 50% des trajets en voiture font moins de 3 kilomètres
- 80% des personnes sont seules dans leur voiture

- Un vélo neuf équivaut à l'achat à environ 4 pleins d'essence soit environ 265 euros
- Les transports terrestres, et notamment la voiture, sont responsables de 80% du bruit en agglomération

Source : ADEME

3. FOCUS

Les bienfaits pour la santé du développement des modes alternatifs

En encourageant les mobilités actives on joue sur plusieurs tableaux : la prévention de l'obésité et de pathologies chroniques telles que les cancers, les maladies cardio-vasculaires, les maladies respiratoires, le diabète.

Faire du vélo, de la marche à pied, c'est également profitable :

- pour la condition physique : augmentation de la force et du tonus, amélioration de l'endurance...
- pour le bien-être : amélioration de la qualité du sommeil, diminution de l'anxiété...

Rappelons-nous : Pour les enfants et adolescents, une activité physique quotidienne de 60 minutes est recommandée (voir la fiche thématique « Activité physique et santé »).

Zoom sur le pédibus...

Pédibus, Carapattes, Chauss'bus, pédibus... on observe aujourd'hui une multiplication de projets locaux incitant les parents à accompagner leurs enfants à pied à l'école, ou à les faire accompagner par d'autres parents. Le pédibus est adapté à tous les enfants, de la maternelle au primaire, pour des trajets n'excédant pas 1,5 km.

Et le vélobus...

C'est le pédibus à vélo ! Un ou plusieurs adultes à vélo qui accompagnent les enfants à vélo jusqu'à l'école... des jeunes qui roulent ensemble vers les lieux d'activités ou vers le collège... Ce sont des moyens sympas pour

encourager les pratiques du vélo. L'avantage du vélobus est l'effet de masse : les cyclistes sont bien repérés par les véhicules motorisés ! Le vélobus convient mieux aux enfants de plus de 7 ans et permet de couvrir de plus grandes distances, tout en n'excédant pas 20 minutes de trajet.

Quels sont les avantages d'un pédi-vélobus ?

Il y a de nombreux avantages à venir à l'école à pied ou à vélo, plutôt qu'en voiture !

- **Santé** : les enfants pratiquent une activité physique régulière.
- **Environnement** : réduction de la pollution de l'air aux abords des écoles et diminution des émissions de Gaz à Effet de Serre. Les enfants prennent aussi l'habitude, dès le plus jeune âge, d'utiliser des transports doux.
- **Sécurité** : les abords de l'école sont moins encombrés de véhicules, ce qui est moins dangereux pour les enfants.
- **Autonomie** : l'enfant devient plus autonome et apprend les règles de circulation à pied et à vélo.
- **Convivialité** : les enfants et les parents apprennent à mieux se connaître, ce qui développe aussi la vie de quartier.
- **Concentration** : les expériences ont montré que les enfants venant à pied ou à vélo ont un temps de concentration plus long que les enfants venant en voiture, ils arrivent à l'école plus détendus et plus disponibles pour les apprentissages.
- **Gain de temps** : les parents se déplacent moins souvent pour accompagner leurs enfants à l'école, puisque le relais est assuré le reste de la semaine.

- **Aménagement communal** : réduction des besoins de parking.

Pour en savoir plus

<https://paysdelaloire.ademe.fr>



La semaine nationale du vélo

La semaine nationale du Vélo à l'école et au collège est organisée la première semaine de juin par le ministère chargé de l'éducation nationale dans le cadre du Plan national d'action « mobilités actives » porté par le ministère chargé de l'écologie. Elle vise à sensibiliser les élèves des écoles primaires et des collèges à l'intérêt du vélo comme moyen de déplacement individuel et collectif et à promouvoir l'usage du vélo dans les pratiques quotidiennes. C'est aussi l'occasion de les amener à réfléchir, de les aider à faire des choix dans leurs modes de déplacements. Il s'agit bien au final de faire en sorte que le jeune élève devienne, au fil de son autonomie grandissante, un citoyen responsable également en matière de mobilité.

L'équipe éducative définit à l'échelle d'une ou de plusieurs classes, sur le temps scolaire, une ou plusieurs actions, sur une ou plusieurs journées, durant la semaine. L'opération doit permettre de valoriser ou d'initier des approches pédagogiques transversales dans les domaines de l'éducation à la santé, à la sécurité routière ainsi que dans celui de l'environnement et du développement durable.

Ces actions peuvent prendre la forme d'un projet d'animations sur les apports de l'usage du vélo pour la santé et l'environnement, d'une sortie à vélo permettant notamment la découverte de son environnement proche, d'activités pratiques de maîtrise du vélo ou de son entretien, de sensibilisation à la sécurité routière. La définition des activités prend en compte l'âge des élèves concernés. Les possibilités offertes par l'environnement proche seront prioritairement exploitées.

Dans les départements, les conseillers pédagogiques en charge de l'éducation physique et sportive et les correspondants départementaux « sécurité » sont les interlocuteurs pour accompagner les équipes à préparer au mieux ces actions pédagogiques.

- Pour en savoir plus : <http://eduscol.education.fr/semaine-du-velo>
- Des exemples d'action vélo dans les écoles et les collèges : <http://eduscol.education.fr/semaine-du-velo/spip.php?rubrique10>
- Des exemples de séquences pédagogiques : <http://eduscol.education.fr/semaine-du-velo/spip.php?rubrique8>



Zoom sur...

L'ADEME (Agence de l'Environnement et de la Maîtrise de l'Énergie) propose en ligne une calcullette éco-déplacement qui permet d'évaluer les impacts environnementaux et économiques des différents modes de transport et permet de comparer les résultats entre deux modes pour un même trajet.

Cet outil peut montrer aux élèves que l'usage du vélo et de la marche ont un impact positif en termes de dépenses, d'émission de gaz à effet de serre et de consommation d'énergie toujours en comparaison avec les autres modes de transports. Il peut être intéressant de leur faire comparer l'impact de leur déplacement (en voiture et à vélo par exemple) à partir d'une distance quotidienne qui correspond à la distance école-maison.



Comparateur Eco-déplacements :

Comparer l'impact environnemental de vos déplacements selon les différents modes de transports possibles !

<http://quiz.ademe.fr/eco-deplacements/comparateur/>

4. SITOGRAPHIE / BIBLIOGRAPHIE

Sites Internet

Semaine nationale du vélo à l'école et au collège, pour des mobilités citoyennes

eduscol.education.fr/semaine-du-velo



Enseignant, directeur d'école, chef d'établissement, vous souhaitez organiser une journée du vélo dans votre école ou votre collège, valoriser des actions « vélo » en cours dans le cadre du plan national ou trouver des partenaires pour vous accompagner ? Le site national propose un espace d'inscription, des ressources, des exemples d'actions et des outils de communication (affiches, documentation, bannières) à télécharger.

Bougez Autrement : Semaine européenne de la mobilité

www.developpement-durable.gouv.fr/-La-Semaine-europeenne-de-la,7510-.html



Partagez les messages de la semaine, découvrez les temps forts et le programme des événements organisés à travers la France lors de cette semaine qui a lieu annuellement en septembre.

ADEME

www.ademe.fr



Ce site propose dans le dossier transport une page spéciale sur « se déplacer autrement ». L'éco-mobilité scolaire est présentée par l'intermédiaire du dispositif « Marchons vers l'école », carapattes/caracycle, et aussi par la présentation du PDES (Plan de Déplacements Établissements Scolaires).

MtaTerre

www.mtaterre.fr



Le site « M ta terre », à destination des jeunes, a pour objectif de les sensibiliser au développement durable et sur les comportements à adopter pour réduire les impacts négatifs sur l'environnement.

Découvrez le dossier : « L'éco-mobilité : une nouvelle façon de se déplacer » : <http://www.mtaterre.fr/dossier-du-mois/archives/718/L-eco-mobilite-une-nouvelle-facon-de-se-deplacer>

et le dossier « Comment bougeras-tu en 2050 ? »

<http://www.mtaterre.fr/dossier-du-mois/archives/437/Comment-bougeras-tu-en-2050->

Ouvrages, guides, brochures,...



Plan de Déplacements Etablissement Scolaire : se déplacer autrement, on est tous gagnants !

Ademe (Collection Connaître pour agir), 10 p.

http://www.ademe.fr/sites/default/files/assets/documents/90895_7857-plaquette-pdes.pdf

Brochure d'information sur les PDES pour les établissements qui souhaitent s'engager dans une démarche d'écomobilité et réaliser un Plan de Déplacements Etablissement Scolaire.

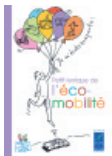


Vous souhaitez favoriser la pratique de l'écomobilité sur votre groupe scolaire ? Faites un PDES et suivez le guide...

CETE Méditerranée, 2011 : 93 p.

http://ecomobilite.org/IMG/pdf/guide_pdes_05_11_13_cle09ea1f.pdf

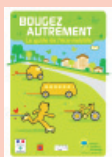
L'objectif d'un PDES est de limiter l'utilisation de la voiture individuelle au profit d'une pratique accrue des modes de déplacements moins polluants dits « alternatifs à la voiture » (marche, vélo, transports en commun), dans le cadre des trajets domicile-école.



Petit lexique de l'éco-mobilité

ARENE Ile de France, 28 p.

http://ecomobilite.org/IMG/pdf/arene_petit_lexique.pdf



Bougez autrement : le guide de l'éco-mobilité

Ministère de l'écologie et du développement durable ADEME, 11 p.

http://www.ecoresponsabilite.environnement.gouv.fr/IMG/guide_ecomob.pdf



Petites réponses à de grandes questions sur la planète

Ademe, 2011

http://www.mtaterre.fr/sites/default/files/files/Guide-ADEME-eco-jeune-12-3-1_6Mo.pdf



L'écomobilité : Repenser nos déplacements

Ademe, 2012

http://www.presse.ademe.fr/files/plaquette_ecomobilit%C3%A9_vf.pdf

Outils d'intervention



A vélo comme un pro ! Apprentissage du vélo à l'école

Institut Belge pour la Sécurité Routière, 76 p.

http://www.brevetducycliste.be/sites/default/files/telechargements/a_velo_comme_un_pro_ibsr.pdf

Guide à destination des enseignants du primaire qui souhaitent améliorer les compétences de leurs élèves à vélo.



En marchant, en roulant, en naviguant... je suis écomobile ! Un guide pédagogique pour monter un projet pluridisciplinaire à l'école ou au collège

La Main à la Pâte, 2014 : 233 p.

<http://www.fondation-lamap.org/fr/page/21148/le-guide-pedagogique-je-suis-ecomobile>

Ce guide vous propose :

- des séances clés en main organisées en séquences et regroupées en 3 grandes parties (histoire et inventions / impacts sur la qualité de vie et l'environnement / vers l'écomobilité) ;
- une conception modulable permettant à chaque classe de se construire son propre parcours, du plus court au plus long, du plus disciplinaire au plus transversal (4 exemples de parcours sont proposés) ;
- des éclairages pédagogiques et scientifiques pour guider l'enseignant(e) dans la mise en œuvre du projet ;
- des fiches documentaires à photocopier.

Grace au soutien de ses partenaires (SNCF, ADEME, CASDEN, Editions Le Pommier), la Fondation La main à la pâte distribue, entre 2014 et 2016, plus de 10 000 guides pédagogiques, gratuitement, aux enseignants et formateurs de l'école primaire et du collège, après inscription sur ce site : http://www.fondation-lamap.org/user/register?gids_node%5B%5D=18846

5. RENDEZ-VOUS



Semaine du vélo à l'école et au collège : début juin

<http://eduscol.education.fr/semaine-du-velo/>

Semaine européenne de la mobilité : en septembre

<http://www.developpement-durable.gouv.fr/-La-Semaine-europeenne-de-la,7510-.html>

Journée du transport public : en septembre

<http://journeedultransportpublic.fr/>

Journée mondiale de l'environnement : en juin

<http://www.unesco.org/new/fr/natural-sciences/environment/world-environment-day/>


Pour plus de conseils :

- <http://www.securite-routiere.gouv.fr>
- <http://eduscol.education.fr>



et dans Mouv&Co ?

11 moyens de transports sont proposés à l'élève pour les allers et retours de ses activités : marche, vélo, bus/car, co-voiturage, métro, RER, roller/skate/trottinette, scooter/vélocycle, train, tramway, voiture.

Chaque fois qu'il sélectionnera « voitures » et autres transports polluants une **pénalité pollution**  lui sera affectée. L'objectif est qu'il diminue le nombre de pénalités pollution à chaque séance.

1. ÉLÉMENTS THÉORIQUES

« Vigilance et respect » : un comportement responsable

Le partage de la rue

La rue et la route sont partagées par les différents usagers. Chacun doit apprendre à se déplacer avec les autres et prendre conscience des différents points de vue (et pas seulement sous l'angle du conducteur d'engins motorisés), à se conformer au respect des règles du code de la route dans l'intérêt général.

L'espace routier est un espace pour « vivre ensemble ».

Le code de la route précise que le conducteur "doit à tout moment adopter un comportement prudent et respectueux envers les autres usagers des voies ouvertes à la circulation. Il doit notamment faire preuve d'une prudence accrue à l'égard des usagers les plus vulnérables" (art. R.412-6 du Code de la route). L'évolution du code de la route permet désormais aux collectivités locales d'aménager des espaces de circulation favorisant la protection des usagers les plus vulnérables.

Les piétons

Les personnes à roller, trottinette et skate sont considérées comme des piétons. Les piétons doivent circuler sur le trottoir, utiliser les passages piétons pour traverser. Elles ne doivent pas circuler sur les pistes et bandes cyclables, mais elles peuvent emprunter les voies vertes, autorisées pour tous les véhicules non motorisés.

A vélo, en trottinette, à roller comme à skateboard, il n'y a pas de limitation de vitesse mais il faut être prudent et respecter les autres usagers du trottoir. Un piéton doit marcher sur le trottoir, mais il faut quand même faire attention aux autres usagers : sorties de garage ou de parking, véhicules stationnant ou manoeuvrant sur le trottoir, personnes à mobilité réduite (personnes âgées,...). Ne pas oublier qu'en cas d'intempéries, les automobilistes voient moins bien : il faut être encore plus vigilant car les risques sont plus élevés.

Traverser :

S'il en existe un à moins de 50 mètres, **traverser sur un passage piéton**, sinon, là où la visibilité est bonne (*article R412-37 du Code de la Route*). Dans tous les cas, il est important de **s'arrêter, d'écouter,**

d'observer et d'anticiper. Ne pas traverser entre deux véhicules stationnés ou arrêtés, ou devant un bus ou un gros véhicule : les autres véhicules pourraient ne pas le voir et/ou ne pas avoir le temps de freiner. En cas d'intempéries et la nuit, le mieux est de porter des vêtements clairs ou munis de bandes rétro-réfléchissantes, un brassard réfléchissant, ou un sac équipé de bandes rétro-réfléchissantes.

Jusqu'à huit ans, les enfants ne savent pas évaluer les distances, ce qui explique qu'il est dangereux pour eux de traverser seul (et de rouler sur la route lorsqu'ils sont en vélo).

Les cyclistes

Le casque : le port du casque est recommandé

En cas d'accident, le casque permet de réduire les blessures graves à la tête de 70 % (traumatismes crâniens, lésions au cerveau). Même à faible vitesse, on peut se faire mal.

Pour être protecteur, le casque doit être ajusté à la tête et correctement positionné. Un casque trop grand ne protège pas. Les sangles doivent être réglées et la fermeture bouclée. Ne pas hésiter pas à changer de casque au moindre choc. Avant tout achat, vérifier que le casque est conforme aux normes de sécurité (marquage « CE »).

S'adapter à la circulation et être attentif aux autres permet de partager la route en plus grande sécurité.

Le savez-vous ?

C'est officiel : depuis le 1er juillet 2015 il n'est plus possible de porter des écouteurs ou un casque de musique lors de circulation en vélo. Cette mesure vise à améliorer « l'attention des conducteurs » et à réduire les accidents de la route.

- <http://www.securite-routiere.gouv.fr>
- <http://eduscol.education.fr>

Les automobilistes

Les automobilistes doivent respecter les piétons, notamment en leur cédant le passage lorsqu'ils traversent la chaussée ou quand ils circulent parmi eux. Ils doivent également ralentir à l'approche des passages piétons.

Pour en savoir plus : <http://www.securite-routiere.gouv.fr/media/fichiers/le-partage-de-la-rue-en-toute-securite>

Zoom sur : le PAMA

Le 5 mars 2014, le Ministre des Transports a annoncé un plan d'action pour les mobilités actives (PAMA), essentiellement la marche et le vélo, afin d'encourager l'usage de ces modes de déplacements, respectueux de l'environnement.

Les piétons et les cyclistes sont particulièrement vulnérables, notamment en ville, victimes d'accidents le plus souvent provoqués par les modes motorisés. Plusieurs manœuvres peuvent s'avérer dangereuses : stationner sur un trottoir, un passage piéton ou une bande cyclable ou encore ouvrir sa portière sans précaution.

Pour lutter contre ces incivismes du quotidien, le décret publié le 4 juillet 2015 introduit :

- la notion « d'arrêt ou stationnement très gênant », visant le stationnement et l'arrêt sur les aménagements destinés aux piétons et aux cyclistes ;
- l'autorisation de circulation des cyclistes suffisamment loin des zones d'ouverture de portières ;
- l'autorisation du chevauchement d'une ligne continue pour le dépassement d'un cycliste, lorsque la visibilité le permet ;
- la généralisation des « doubles sens cyclables », sur les voies où la vitesse est limitée à 30 Km/h, ou moins.

Pour en savoir plus : <http://www.developpement-durable.gouv.fr/DECRET-PARTAGE-DE-LA-VOIRIE-PLAN-D.html>

Voici quelques conseils de bonne conduite à vélo :

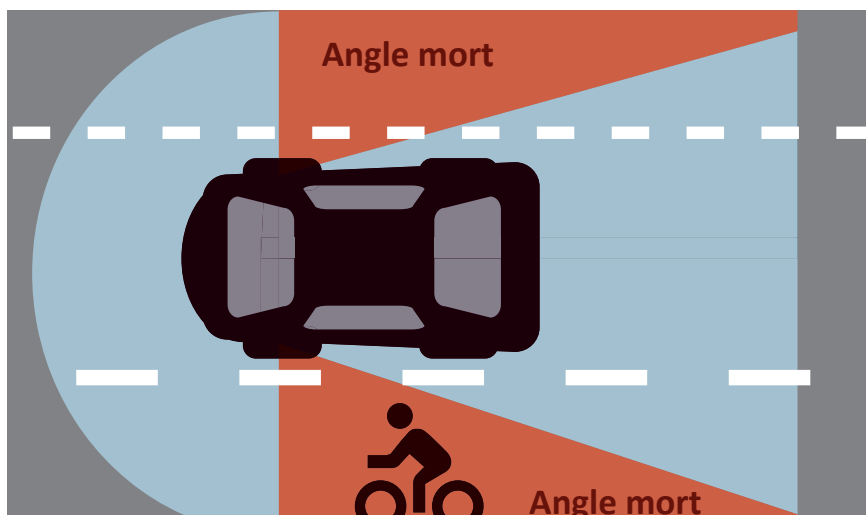
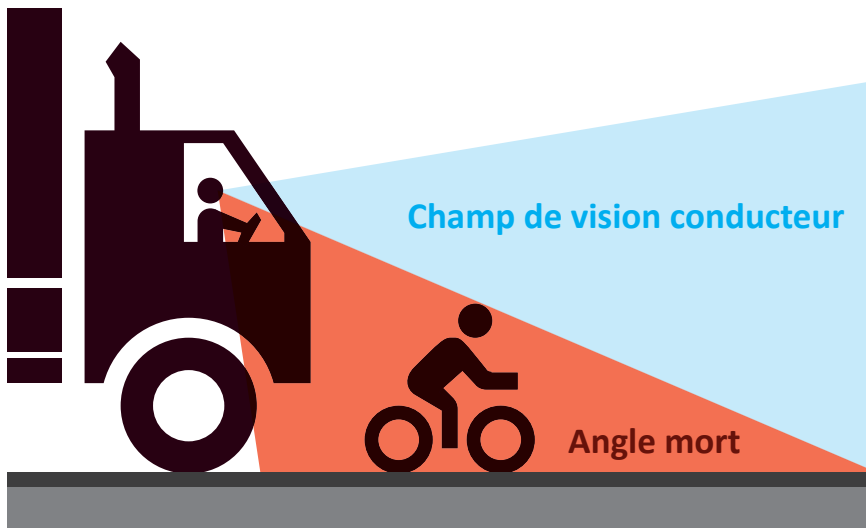
- **Rouler à droite ...** mais pas trop ! Pour plus de sécurité, laisser 1 mètre sur la droite (piétons qui surgissent, voitures qui débouchent ...) et quand la rue est étroite et à sens unique, rouler au milieu.
- Indiquer quand on tourne en tendant le bras. Bien regarder dans toutes les directions (y compris par-dessus l'épaule) avant et pendant le virage.
- Ne pas dépasser par la droite.
- Respecter la **priorité à droite**.
- Quand la chaussée est humide ou grasse, penser à freiner plus tôt et à tourner moins vite.
- Lorsque les voitures de la file sont arrêtées, les dépasser en roulant au pas et en faisant attention aux portières qui peuvent s'ouvrir à tout moment.
- Éviter au maximum de suivre de trop près et de dépasser des bus ou des poids lourds. Attention à leur **angle mort !**
- Lorsque l'on peut traverser une voie ferrée, croiser les rails le plus perpendiculairement possible.
- Respecter les piétons : ne pas rouler sur les trottoirs (sauf pour les moins de 8 ans) et rouler au pas sur les aires piétonnes. Emprunter les pistes cyclables quand il y en a.
- Stationner son vélo aux emplacements qui lui sont réservés.
- Même s'ils n'ont pas besoin de permis de conduire, les cyclistes sont tenus de **respecter le Code de la route et la signalisation** (feux rouges, sens interdits, stop, ...).
- La nuit, ne jamais circuler sans éclairage.
- Hors agglomération, le port d'un gilet réfléchissant est obligatoire de nuit et de jour par mauvaises conditions de visibilité. Vérifier s'il est équipé de catadioptres et de feux avant et arrière.
- Réduire sa vitesse en cas d'intempéries.
- Au feu rouge et à un stop, **s'arrêter devant les véhicules**.
- Ne jamais s'arrêter le long d'un camion ou d'un bus.
- À vélo en cas d'intempéries, augmenter sa distance de sécurité et être prudent lorsqu'un véhicule double.

Cyclomotoristes/Motocyclistes :

Le port du casque est obligatoire. Faire attention et essayer d'anticiper les comportements des autres usagers, et éviter tout changement brusque de direction. Faire particulièrement attention aux usagers les plus vulnérables (piétons et cyclistes). Respecter les distances de sécurité, et s'assurer d'être visible pour les autres usagers.

Les angles morts

Champs de vision inaccessibles aux automobilistes.



Signalisation

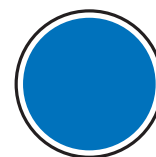
Les panneaux ont une forme particulière avec une signification :



Un panneau rond
à bord rouge
= **interdiction**



Un panneau triangulaire
à bord rouge
= **danger**



Un panneau rond
à fond bleu
= **obligation**



Un panneau carré
à fond bleu
= **indication**

Quelques panneaux à connaître



Accès interdit
aux piétons



Stop pour les
véhicules et
vélos



Voie interdite aux
cycles



Début de
Chemin obligatoire
pour piétons



Fin de chemin
obligatoire pour
piétons



Voie obligatoire
aux cycles



Présence d'un
passage piéton
à moins de 50
mètres



Passage pour
piétons



Voie verte
réservée aux
déplacements
non motorisés



Entrée d'une
zone de rencontre



Entrée d'aire
piétonne



Entrée dans une
zone 30

3. FOCUS

L'éducation à la sécurité routière en milieu scolaire est prévue par le code de l'éducation et a pour objectif de permettre aux élèves **d'acquérir un comportement responsable sur l'espace routier**.

L'éducation à la sécurité routière s'inscrit dans un continuum éducatif qui commence à l'école se poursuit au collège puis au lycée ou en CFA. Elle est dispensée par les équipes éducatives.

Dans le premier degré, c'est-à-dire de la maternelle au CM2, l'éducation à la sécurité routière fait l'objet d'une éducation progressive et cohérente qui tient compte du développement psychomoteur et du degré d'autonomie de l'enfant.

Les programmes de l'école primaire sont le cadre de référence de cette formation. Ils déterminent les contenus et les compétences sur lesquels prendre appui pour mener à bien cette formation.

Réalisé à partir des différents domaines d'activités ou des différentes disciplines, l'apprentissage des règles de sécurité routière par les élèves des écoles maternelles et élémentaires relève de plusieurs registres d'objectifs de l'ordre des savoirs, de la connaissance des règles de circulation, de sécurité, de l'ordre des comportements comme être respectueux des autres usagers.

L'**APER** (attestation de première éducation à la route), délivrée à l'issue de la scolarité primaire, valide l'acquisition de règles et de comportements liés à l'usage de la rue et de la route et à la connaissance de leur justification.

Au collège, l'éducation à la sécurité routière comporte deux étapes de validation que sanctionnent les **attestations scolaires de sécurité routière (ASSR)** :

- l'ASSR de niveau 1, en classe de cinquième et pour les élèves qui atteignent l'âge de 14 ans au cours de l'année civile,
- l'ASSR de niveau 2, en classe de troisième, et pour les élèves qui atteignent l'âge de 16 ans au cours de l'année civile.

Pour les jeunes qui ne sont pas scolarisés en collège, l'ASR (l'attestation de sécurité routière) est orga-

nisée dans les CFA, pour les apprentis, et dans les GRETA, pour les candidats âgés de 16 ans et plus qui ne sont plus scolarisés.

Ces attestations revêtent un caractère obligatoire pour les personnes nées après le 1er janvier 1988, puisque l'ASSR1 est obligatoirement requise pour l'obtention du BSR/permis AM ; l'ASSR 2 ou l'ASR est obligatoire pour l'obtention du permis de conduire.

Le BSR ou brevet de sécurité routière (correspondant à la catégorie AM du permis de conduire) permet de conduire un cyclomoteur de 50 cm³ maximum et un quadricycle léger à moteur. Il est délivré après une formation pratique d'une durée de 7 heures assurée par les auto-écoles.

Enfin, l'attestation d'éducation à la route (AER) s'adresse aux personnes présentant une déficience visuelle ne leur permettant pas de se présenter aux épreuves des attestations scolaires de sécurité routière ou de l'attestation de sécurité routière. L'AER ne permet pas de présenter à la formation pratique du BSR ou à la formation au permis de conduire.

Au lycée et en CFA, l'éducation à la sécurité routière qui est obligatoire depuis la rentrée 2015, prend la forme d'actions éducatives.

Les partenariats associatifs

Pour accompagner la mise en œuvre d'actions d'éducation à la sécurité routière, les équipes éducatives peuvent solliciter des associations partenaires. Dans le domaine de la sécurité routière, quatre associations ont reçu un agrément national au titre des associations éducatives complémentaires. Il s'agit de :

- Prévention Maif,
- Prévention Routière,
- L'Anateep,
- La Fédération française des motards en colère.

D'autres associations agréées nationalement interviennent également dans le champ de la sécurité routière : c'est le cas de Familles rurales.

Enfin, au niveau local, d'autres associations peuvent intervenir en milieu scolaire.

La semaine nationale du vélo à l'école et au collège

L'opération « vélo à l'école et au collège » est organisée depuis 2013 par le ministère de l'éducation nationale, dans le cadre du PAMA (plan d'actions mobilités actives) porté par le ministre délégué auprès du ministre de l'écologie, du développement durable et de l'énergie, chargé des transports, et avec la participation du ministère de l'intérieur.

La semaine nationale du vélo à l'école et au collège vise à sensibiliser les élèves des écoles primaires et des collèges à l'intérêt du vélo comme moyen de déplacement individuel et collectif et à promouvoir l'usage du vélo dans les pratiques quotidiennes. C'est aussi l'occasion de les amener à réfléchir, de les aider à faire des choix dans leurs modes de déplacements. Il s'agit de faire en sorte que le jeune élève devienne, au fil de son autonomie grandissante, un citoyen responsable également en matière de mobilité.



Cette opération bénéficie d'un soutien partenarial important de la part des associations suivantes : USEP, UNSS, Prévention routière, Prévention MAIF, la Fédération française de cyclotourisme (FFCT), la Fédération française des Usagers de la Bicyclette (FUB), les Moniteurs Cyclistes Français (MCF) et le Club des Villes et Territoires Cyclables.

Rôle des collectivités territoriales

La sécurité à la sortie de l'école : le Maire doit assurer la sûreté et la commodité du passage dans les rues, quais, places et voies publiques. Ainsi, il peut demander à des agents communaux de surveiller la sortie des écoles (aider à traverser la route par exemple). Attention cependant, ces agents n'ont pas le pouvoir de régler la circulation routière, seuls les personnels de la police ou de la gendarmerie sont habilités à le faire.

A noter : selon les cas, se trouvent à la sortie des écoles des agents communaux, des policiers ou gendarmes, ou parfois encore des parents bénévoles.

Les transports scolaires : les transports scolaires relèvent de la compétence du département, mais également de l'autorité organisatrice des transports (AOT) lorsqu'ils sont au sein d'un périmètre de transport urbain (PTU), sauf délégation au département.

Les rôles des collectivités territoriales :

La commune : est compétente pour financer et organiser le fonctionnement des transports scolaires à l'intérieur des PTU. **Le département :** est l'autorité organisatrice compétente en matière de transports scolaires. Il est responsable du financement, de l'organisation et du fonctionnement des transports scolaires hors des PTU (sauf en Île-de-France où la gestion et l'organisation de ces transports relèvent du STIF). A cet effet, il peut utiliser des lignes régulières (services de cars, SNCF ...) comme des moyens propres.

4. SITOGRAPHIE / BIBLIOGRAPHIE

Sites Internet



Education sécurité routière Portail national éducol

<http://eduscol.education.fr/education-securite-routiere/>

Portail dédié à l'éducation à la sécurité routière en milieu scolaire du site du ministère de l'éducation nationale.



Eduscol rubrique « semaine du vélo »

eduscol.education.fr/semaine-du-velo

L'espace réservé à la semaine du vélo propose nombre de ressources et d'activité spécifiques à ce mode de transport.



Eduscol – Education à la sécurité routière

applications.eduscol.education.fr/D0163/recherchefichpedaecole.htm

Eduscol propose des fiches pédagogiques à destination des enseignants concernant la sécurité routière, classées par cycle et par rubriques.



Pass Santé Jeunes Bourgogne

www.pass-santejeunes-bourgogne.org

De 8 à 18 ans, le Pass Santé Jeunes Bourgogne donne tous les conseils, astuces, ressources fiables, adresses utiles pour répondre aux questions des jeunes.

Ouvrages, guides, brochures,...



Utiliser le vélo au quotidien

Clcv, ADEME, 2014

<http://www.ademe.fr/sites/default/files/assets/documents/guide-pratique-utiliser-le-velo-au-quotidien.pdf>



Les bons réflexes pour tous ! Sécurité à vélo

Fédération française de cyclotourisme

http://eduscol.education.fr/semaine-du-velo/IMG/pdf/les_bons_reflexs.pdf



A vélo ...

Académie de Rouen, FFC, Agir, 2010

<http://eduscol.education.fr/education-securite-routiere/IMG/pdf/VeloSensib-100421-HQ.pdf>



Guide pour la sécurité des transports scolaires à l'usage des décideurs locaux et de leurs partenaires

<http://eduscol.education.fr/education-securite-routiere/spip.php?article410>

Ce nouveau guide est destiné aux décideurs locaux et à leurs partenaires. Il a vocation à répondre aux différentes questions qu'ils peuvent se poser dans l'application d'une réglementation dense et formule des propositions pour les aider dans leur action de tous les jours sur le terrain.

5. RENDEZ-VOUS



Semaine du vélo à l'école et au collège : début juin

<http://eduscol.education.fr/semaine-du-velo/>

Semaine mondiale de la sécurité routière : en mai

Source (anglais) : [http://www.who.int/roadsafety/week/2015/en/?xts=124105&xtr=EPR-65-\[emailing_sr_78\]-\[20150513\]-\[international-lien1\]&xtdt=23865884](http://www.who.int/roadsafety/week/2015/en/?xts=124105&xtr=EPR-65-[emailing_sr_78]-[20150513]-[international-lien1]&xtdt=23865884)

Lien (français) : <http://www.securite-routiere.gouv.fr/la-securite-routiere/actualites/3eme-edition-de-la-semaine-mondiale-de-la-securite-routiere-sauvons-la-vie-de-nos-enfants>



et dans Mouv&Co ?

Utiliser d'autres moyens de déplacement pour faire du sport et être plus éco-mobile, c'est bien, mais le faire en toute sécurité, c'est mieux !

1. ÉLÉMENTS THÉORIQUES

Les différents moyens de transport et pollution associée

L'unité principale sera le « gramme de dioxyde de carbone (CO_2) par km parcouru, par voyageur (gCO_2/km)

L'avion

Plus ou moins polluant selon la distance parcourue, l'avion pollue surtout au décollage et à l'atterrissage.

- Avantages : Il permet un déplacement sur de longues distances, et est le moyen de transport le plus sûr.
- Inconvénients : bruyant, accès limité seulement à certaines villes.
- En chiffres : entre $110 \text{ gCO}_2/\text{km}$ jusque $360 \text{ gCO}_2/\text{km}$ (selon les sources et les destinations).

Le bateau

Idéal pour les transports de marchandise au travers des canaux.

- Avantages : peu polluant, possibilité de traverser les océans.
- Inconvénients : chargement/déchargement uniquement en zones spécifiquement prévues à cet effet.
- En chiffres : environ jusqu'à 4 fois moins polluant qu'une voiture. Emissions : environ $40 \text{ gCO}_2/\text{km}$.

Les transports en commun

- **Les bus** : c'est un transport en commun utilisé plus fréquemment sur de courtes distances.

- Avantages : ils émettent peu de CO_2 par passager, surtout quand ils fonctionnent au GNV (Gaz Naturel Véhicule), aux biocarburants (diester, etc.), au GPL (Gaz de Pétrole Liquéfié) ou à l'électricité, prix attractif.
- Inconvénients : il faut avoir le temps : sa vitesse peut dépendre du trafic quand il ne circule pas dans des voies dédiées.
- En chiffres : un bus peut transporter en passagers l'équivalent de 40 à 50 voitures. Pour un même trajet, on consomme en bus 40% d'énergie en moins et on émet 35% de CO_2 en moins qu'en voiture. Emissions : $110\text{g}/\text{km}$.

- **Les tramways et les métros** : des modes de transport performants.

- Avantages : émettent peu de CO_2 , moyens rapides de déplacement, grande régularité.
- Inconvénients : limités aux grandes villes/à la périphérie d'une ville, pas de transport la nuit.

- En chiffres : une rame de tramway transporte à peu près l'équivalent en passagers de 170 voitures. Un passager du métro consomme environ 14 fois moins d'énergie qu'en utilisant sa voiture. Emissions : $3,8 \text{ gCO}_2/\text{km}$ (tramway) et $4,1 \text{ gCO}_2/\text{km}$ (métro).

- **Le train** : pour de longues distances, c'est le mode de transport le moins énergivore et le moins polluant

- Avantages : peu polluant, bonnes conditions de confort.
- Inconvénient : toutes les destinations ne sont pas forcément accessibles.
- En chiffres : à taux de remplissage comparable, un voyage Paris-Marseille produit environ 10 fois moins de CO_2 en train qu'en avion. Emissions : $12 \text{ gCO}_2/\text{km}$.

- **Le R.E.R.**

- Avantages : moyen de transport peu polluant, fréquences de passage importantes, nombreuses villes desservies.
- Inconvénients : problèmes d'irrégularité et d'insécurité, bondé aux heures de pointe, pas de transport la nuit.
- En chiffres : $4,2 \text{ gCO}_2/\text{km}$.

La marche et le vélo

- **La marche à pied** : c'est le mode de transport universel

- Avantages : moyen de transport le moins polluant, liberté de déplacement sans aucune contrainte d'horaire, maintien de la bonne activité physique, limite les problèmes de surpoids, pas coûteux.
- Inconvénients : dans la plupart des cas, seulement possible sur de courtes distances.
- En chiffres : émissions au repos : $0,3$ à $0,45 \text{ gCO}_2/\text{minute}$ et pour un sportif en activité : $11,25 \text{ gCO}_2/\text{minute}$.

- **Le vélo** :

- Avantages : rapide, pas cher, non-polluant et bon pour la santé. Personnel ou stations de libre-service de vélos.
- Inconvénients : le cycliste est vulnérable, d'où l'intérêt de porter des équipements pour se protéger et être vu.

La voiture (essence ou gazole)

C'est le moyen de transport le plus utilisé, qui peut être incontournable lorsque l'on vit en zone rurale.

- Avantage : peut transporter toute la famille.
- Inconvénients : consommation d'énergie importante, polluant, nécessite un permis, cher.
- En chiffres : émissions 115 à 186 gCO₂/km.

Le camion

Le camion sert au transfert de marchandises.

- Avantages : déplacement sur de longues distances possible, déplacement possible toute l'année.
- Inconvénients : encombrement routier, bruyant et polluant.
- En chiffres : émissions 618g/km.

La moto

C'est un moyen de transport moyennement polluant.

- Inconvénients : possibilité de ne transporter que 2 voyageurs maximum, dangereux.
- En chiffres : émissions 115g/km.

Les polluants automobiles

En France, bien que les émissions polluantes régressent dans les différents secteurs d'activité, la part de la pollution aux transports reste importante en zone urbanisée. Outre le dioxyde de carbone (CO₂), le trafic routier est à l'origine de l'émission de nombreux polluants de l'air et contribue directement ou indirectement aux concentrations de polluants mesurées dans l'air extérieur :

- Les composés organiques volatils (COV), le monoxyde de carbone (CO) et l'oxyde d'azote (NO) sont directement en sortie de pot d'échappement
- Le dioxyde d'azote (NO₂) est émis pour partie directement en sortie du pot d'échappement, et pour partie formée indirectement dans l'atmosphère à partir du NO.
- L'ozone se forme dans l'atmosphère par réaction chimique entre les COV et les NOx en période de fort ensoleillement ;
- Les particules sont en partie émises directement en sortie du pot d'échappement par l'usure des pneumatiques, des embrayages, des freins ou de la route. Certaines qui avaient été déposées sur la chaussée sont remises en suspension au passage de véhicules. Ces particules sont appelées « particules primaires ». Une autre

Zoom sur : le diesel

Initialement réservée aux véhicules lourds (camions et bus notamment), la motorisation diesel a équipée de plus en plus de voitures et de camionnettes pour ses avantages en termes de réduction des émissions de CO₂ et de consommation de carburant. Mais ces avantages sont contrebalancés par le fait que ces moteurs émettent des polluants atmosphériques tels que les particules et les oxydes d'azote. Les émanations des moteurs du diesel sont classées dans le groupe des « substances cancérigènes ». Cependant, depuis 1990, les normes européennes ont fait que les voitures diesel émettent de moins en moins de particules grâce à l'installation de filtres à particules, mais cela a entraîné une hausse des émissions d'oxydes d'azote (NO₂). Les voitures Diesel qui sont aujourd'hui mises en circulation (c'est-à-dire fabriquées depuis septembre 2014) n'émettent pas plus de particules que les voitures essence. Pour améliorer la qualité de l'air, il faut donc agir prioritairement sur les véhicules diesel non équipés de filtre à particules (antérieurs à 2011).

partie, les « particules secondaires », est formée indirectement dans l'air extérieur à partir des COV et des NOx.

Ces émissions directes ou indirectes, liées à l'échappement ou la formation de composés secondaires, font que pour réduire la pollution de l'air liée au trafic routier il n'existe pas une seule solution « magique ». Pour réduire l'impact des transports sur la qualité de l'air, il faut combiner des évolutions en matière de besoin de déplacement, de modes de transport, de type de mobilité (vélo, marches à pieds à et de leur organisation, de motorisation et de carburants. A ce titre, la voiture électrique peut être une des alternatives aux véhicules thermiques (car n'émet pas de polluant à l'échappement) mais il faut garder à l'esprit que des polluants ont été émis lors de la fabrication des matériaux intervenant dans la fabrication des batteries et que la production d'électricité peut générer des polluants atmosphériques. Aussi, le véhicule électrique est une bonne solution si l'électricité provient d'énergie renouvelable et si le véhicule est conservé pendant 100 000km.

Fiches Thématiques

Transports et pollution atmosphérique

La voiture électrique

Grâce aux batteries au lithium qui remplacent les lourdes batteries au plomb, les véhicules à moteur électrique gagnent en poids et en autonomie. Ils présentent de nombreux avantages : ils sont silencieux, peu coûteux à l'usage, et surtout, ils ne produisent ni polluant, ni gaz à effet de serre lors de leur utilisation.

Cependant, il ne faut pas croire que le véhicule électrique soit la solution de demain dans le domaine de la mobilité. En effet, si lors de son utilisation, cette voiture n'émet aucun gaz à effet de serre, elle nécessite tout de même, pour être rechargée, de produire de l'énergie. Cela demande une plus grande production d'électricité. En France,

c'est le système nucléaire qui produit à 80% notre électricité. Il n'émet pas de CO₂ lors de la production d'électricité, mais pose le problème des déchets nucléaires. Et au niveau mondial, les énergies fossiles participent largement à la production d'électricité, émettant des gaz à effet de serre. De plus, le lithium, le métal dont sont composées les batteries des véhicules électriques (ainsi que des objets high-tech tels que l'ordinateur, les téléphones portables...), est une denrée rare. Plus de la moitié des réserves se trouvent en Bolivie, dans une région désertique. Or, l'extraction de ce métal demande beaucoup d'eau.

Zoom sur : THE PEP

Afin de favoriser des politiques de transports tenant compte des enjeux de santé et d'environnement, et de favoriser la coordination entre les ministères chargés de ces politiques, la Commission économique pour l'Europe des Nations Unies (CEE ONU) et le bureau régional pour l'Europe de l'OMS (OMS-Europe) ont mis en place en 2002 le Programme paneuropéen sur les transports, la santé et l'environnement : THE PEP.

La feuille de route du programme est élaborée pour cinq ans lors des réunions stratégiques ministérielles. Lors de la dernière réunion en avril 2014 à Paris, les États-membres ont adopté la Déclaration de Paris « La ville bouge : Place aux usagers ! » qui fixe cinq objectifs prioritaires :

- contribuer à un développement économique viable et stimuler la création d'emplois grâce à l'investissement dans des transports respectueux de l'environnement et de la santé ;
- gérer une mobilité viable et favoriser un système de transport plus efficient ;
- réduire les émissions de gaz à effet de serre, la pollution atmosphérique et le bruit liés aux transports ;
- favoriser des politiques et des mesures propices à des modes de transports sains et sûrs.
- articuler les politiques d'urbanisme et d'aménagement du territoire avec les objectifs en matière de transports, de santé et d'environnement.

Effets sur la santé

Nos poumons filtrent en moyenne 10 000 à 15 000 litres d'air chaque jour, ce qui explique que la qualité de l'air que nous respirons a des conséquences sur notre santé.

Les effets de la pollution de l'air sur la santé

Selon l'OMS, la pollution de l'air est le principal risque environnemental pour la santé dans le monde. En 2013, elle a classé la pollution atmosphérique et les particules de l'air extérieur comme cancérigènes pour l'homme.

La pollution de l'air peut avoir divers effets à court et à long terme sur la santé. La pollution de l'air en milieu urbain accroît le risque de maladies respiratoires aiguës (pneumonie, par exemple) et chroniques (cancer du poumon, par exemple) ainsi que de maladies cardio-vasculaires.

Différents groupes d'individus sont touchés différemment par la pollution de l'air. Des effets plus graves sur la santé sont observés chez les personnes déjà malades. En outre, les populations plus vulnérables comme les enfants et les personnes âgées sont plus sensibles aux effets de l'exposition à la pollution de l'air.

Par ailleurs, les habitants des villes où l'air est fortement pollué souffrent davantage de cardiopathies, de problèmes respiratoires et de cancer du poumon que ceux des villes où l'air est plus propre. On observe des effets sur la santé aussi bien suite à une exposition à court terme qu'à long terme à la pollution de l'air dans les villes. Par exemple, les asthmatiques sont davantage exposés aux crises d'asthme les jours où la concentration d'ozone au niveau du sol est plus élevée. Et, par exemple, les personnes exposées de façon chronique (c'est-à-dire des années) à des niveaux élevés de particules en suspension ont un risque plus élevé de maladies cardio-vasculaires.

Pour en savoir plus : <http://www.sante.gouv.fr/programme-paneuropeen-sur-les-transports-la-sante-et-l-environnement.html>

Le bruit

La circulation motorisée en ville est source de nuisances sonores qui sont aussi perçues aux abords des grands axes routiers. En termes de santé, elle provoque irritabilité, hypertension, insomnies, stress, fatigue, problèmes cardio-vasculaires... L'Agence Européenne de l'Environnement (EAA), a publié un rapport dans lequel elle estime que le bruit serait à l'origine de nombreux décès par arrêt cardiaque. Des dispositifs (murs anti-bruit) ou des législations (cartographie des points noirs sonores, obligation de les résorber...) limitent ces nuisances. L'étiquette de performance énergétique pour les pneus signale le bruit extérieur de roulement et permet ainsi de choisir des produits moins bruyants.

L'Organisation Mondiale de la Santé (OMS) estime que des effets néfastes pour la santé humaine sont associés à des niveaux de bruit de 40 décibels (dB) durant la nuit et de 55 dB durant la journée.

A titre de comparaison, 40 dB représentent le bruit qui règne dans un bureau tranquille, 55 dB c'est ce qui est évalué dans un restaurant paisible. Une rue à fort trafic est évalué à 80 dB, c'est quasiment le seuil de risque.

Effets sur l'environnement

Les impacts de la mobilité actuelle

Les déplacements des personnes et des marchandises, dans des véhicules à moteur consommant des combustibles fossiles, génèrent des impacts pour l'environnement et l'aménagement des territoires. L'utilisation massive de transports individuels d'usage commode mais coûteux, polluants et généralement sous-employés est un aspect important de ce problème relevant de la santé publique, de la protection de l'environnement, de l'urbanisme...

La consommation de carburants fossiles

Les livraisons de carburant sur le marché français ont baissé de 3,2%* entre janvier 2012 et janvier 2013. Cependant, l'utilisation d'hydrocarbures dans les transports reste élevée dans ce secteur qui utilise le tiers de l'énergie consommée en France. Nous sommes très dépendants de ces ressources non renouvelables, alors que la sécurité des approvisionnements et les prix fluctuent fortement.

* source : Comité professionnel du pétrole

Le changement climatique : un réchauffement global

Un effet de serre naturel est vital. Notre atmosphère joue le rôle d'une vitre. Les gaz à effet de serre

(GES) captent et retiennent la chaleur (CO₂, méthane,...). C'est grâce à eux que la température de notre Terre est en moyenne 15°C, sans ça, elle serait de -18°C, un froid invivable.

Cependant, **trop d'effet de serre est menaçant** : depuis le début de la révolution industrielle, la concentration des GES augmente, et comme ils retiennent la chaleur, la température globale moyenne de la planète s'élève, entraînant le **bouleversement du climat**.

La durée de vie du CO₂ dans l'atmosphère est de 100 ans environ. Pour éviter une hausse trop importante du climat, beaucoup de scientifiques recommandent que la température moyenne n'augmente pas de plus de 2°C d'ici 2100 par rapport à 1850 (en sachant que l'on est déjà aujourd'hui à +0,74°C par rapport à 1850).

Les émissions de gaz à effet de serre

C'est le CO₂ qui est le principal gaz à effet de serre d'origine humaine : il assure les 2/3 de l'effet de serre. Il est dégagé en partie par les transports routiers et aériens (mais aussi par la production d'électricité, la fabrication du ciment et de l'aluminium, le chauffage des bâtiments et la production d'eau chaude, l'utilisation d'engins agricoles).

En 2010, les transports représentent 27% des émissions de gaz à effet de serre, responsables des changements climatiques.

Les principaux risques dus au réchauffement climatique

- Elévation du niveau de la mer par l'eau plus chaude qui prend plus de place et la fonte des glaces continentales. Certains territoires côtiers dont des zones habitées seront ensevelis sous la mer.
- Amplification du niveau des phénomènes météorologiques extrêmes : tempêtes, ouragans, cyclones, inondations, canicules, sécheresse,...
- Bouleversements des conditions de vie : apparition des réfugiés climatiques.
- Chamboulement écologique : les plantes ne supporteront pas les nouvelles conditions de température et de sécheresse, les animaux devront migrer ou s'adapter rapidement.

Autres effets

Une charge financière croissante

Le prix des carburants fluctue avec une tendance générale à la hausse depuis de nombreuses années. Les dépenses pour les transports deviennent une charge de plus en plus lourde pour les ménages, surtout les plus défavorisés et les habitants des zones rurales très dépendants de la voiture particulière. **L'utilisation quotidienne d'un véhicule moyen (citadine à essence) en zone urbaine coûte environ 6000 € par an.**

La saturation de l'espace

La croissance du trafic influe sur l'aménagement du territoire et l'urbanisme et génère des problèmes de saturation du réseau, en zone urbaine ou sur certains axes qui cumulent augmentation des trafics locaux et de transit (pertes de temps [ralentissements, embouteillages...], risques accrus [accidents]). Tout véhicule occupe de la place pour stationner (dans les rues ou les bâtiments de parking) alors qu'il reste souvent inutilisé, surtout pour les urbains. Le stationnement des véhicules en centre-ville est coûteux et sa recherche fait perdre du temps et pollue.

Quelques pistes pour réduire la pollution due aux transports

- Faire du **covoiturage**
- **Optimiser ses déplacements** : par exemple, ne sortir la voiture qu'une fois pour faire plusieurs choses dans la journée
- Privilégier les **modes de déplacements moins ou pas polluants** : transports en commun, vélo, roller, skate, ...
- **Mixer** les moyens de transport
- Adopter l'**éco-conduite** : bien gonfler ses pneus, conduire de manière souple avec peu d'accélération et entretenir son véhicule permet de réaliser des économies et de limiter les émissions de gaz à effets de serre et de polluants atmosphériques.
- **Eviter la climatisation** en voiture : sans, c'est 3 à 5% de carburant et 10 à 15% de GES en moins par an. Essayer de stationner à l'ombre et d'utiliser les pare-soleils pour empêcher la surchauffe dans la voiture.
- **Voyager léger** : il faut plus de carburant pour transporter des bagages lourds, en voiture comme en avion.

4. SITOGRAPHIE / BIBLIOGRAPHIE

Sites Internet



M ta terre

www.mtaterre.fr

Le site « M ta terre », à destination des jeunes, a pour objectif de les sensibiliser au développement durable et d'expliquer aux jeunes les comportements à adopter.

Découvrez le dossier du mois : « Pourquoi notre air est-il pollué ? »

<http://www.mtaterre.fr/dossier-du-mois/archives/1324/Pourquoi-notre-air-est-il-pollue>



Ministère des affaires sociales, de la santé et des droits des femmes

<http://social-sante.gouv.fr/sante-et-environnement/qualite-de-l-air/article/qualite-de-l-air-exterieur.html>

Dossier « Qualité de l'air extérieur ».

Fiches Thématiques

Transports et pollution atmosphérique



Ministère de l'écologie, du développement durable et de l'énergie

<http://www.developpement-durable.gouv.fr/-Air-et-pollution-atmosphérique,495-.html>

Dossier « Air et pollution atmosphérique »



Ademe

<http://www.ademe.fr/expertises/air-bruit>

Dossier « Air et bruit »

Guides et brochures



Optimiser ses déplacements

ADEME, 2014

<http://www.ademe.fr/sites/default/files/assets/documents/guide-pratique-optimiser-ses-deplacements.pdf>



Le changement climatique

ADEME, 2012

<http://www.ademe.fr/sites/default/files/assets/documents/guide-pratique-changement-climatique.pdf>



Petites réponses à de grandes questions sur la planète

Ademe, 2011

http://www.mtaterre.fr/sites/default/files/files/Guide-ADEME-eco-jeune-12-3-1_6Mo.pdf

Jeux en lignes, activités

M ta terre rubrique « jeux »

M ta terre

<http://www.mtaterre.fr/jeux.html>

Le site M ta terre propose quatre jeux en ligne :

- **2020 Energy** : le joueur a le pouvoir de remonter dans le temps et de réécrire l'histoire avant 2020, année où le monde pourrait se trouver dans une impasse à cause de l'utilisation insouciante des ressources énergétiques. Son objectif est de réduire la consommation d'énergie, d'accroître l'efficacité énergétique et de choisir les énergies renouvelables les plus adaptées. Il est aidé de trois conseillers : économique, environnemental et social.
- **Opération poubelle ville** : quiz où le joueur répond à des questions en rapport avec les habitudes de consommation.
- **Ecoville** : le joueur doit construire une ville en harmonie avec l'environnement. Le jeu permet de comprendre les impacts des activités humaines sur l'environnement.
- **Clim'city** : le joueur doit créer un plan climat pour aider la communauté à atteindre les objectifs fixés.



Comparateur éco-déplacements

ADEME

<http://quizz.ademe.fr/eco-deplacements/comparateur/>

L'ADEME propose cet outil qui permet de comparer les bilans énergie et CO2 des différents moyens de transports, à distance égale.



Calcullette éco-déplacement

ADEME

<http://quizz.ademe.fr/eco-deplacements/calcullette/calcullette.html>

L'ADEME propose cet outil qui permet de calculer l'impact des déplacements quotidiens sur les dépenses et sur l'environnement.



5. RENDEZ-VOUS



Semaine du vélo à l'école et au collège : début juin

<http://eduscol.education.fr/semaine-du-velo/>

Semaine du vélo à l'école et au collège : en juin

<http://eduscol.education.fr/semaine-du-velo/>

Journée mondiale de l'environnement : en juin

<http://www.unesco.org/new/fr/natural-sciences/environment/world-environment-day/>

Semaine européenne de la mobilité : en septembre

<http://www.developpement-durable.gouv.fr/-La-Semaine-europeenne-de-la,7510-.html>

Journée du transport public : en septembre

<http://journeedutransportpublic.fr>

Journée nationale de la qualité de l'air : en septembre

<http://www.developpement-durable.gouv.fr/Journee-nationale-de-la-qualite-de,45850.html>



et dans Mouv&Co ?

11 moyens de transports sont proposés à l'élève pour les allers et retours de ses activités : bus/car, co-voiturage, marche, métro, RER, roller/skate/trottinette, scooter/vélocycle, train, tramway, voiture, vélo.

Chaque fois qu'il sélectionnera voitures et autres transports polluants une pénalité pollution lui sera affectée. L'objectif est qu'il diminue le nombre de pénalités pollution à chaque séance.

Pénalité pollution (source Ademe)

marche, pédibus : **0**

skateboard/roller/trottinette : **0**

vélo : **0**

métro/tramway : **10**

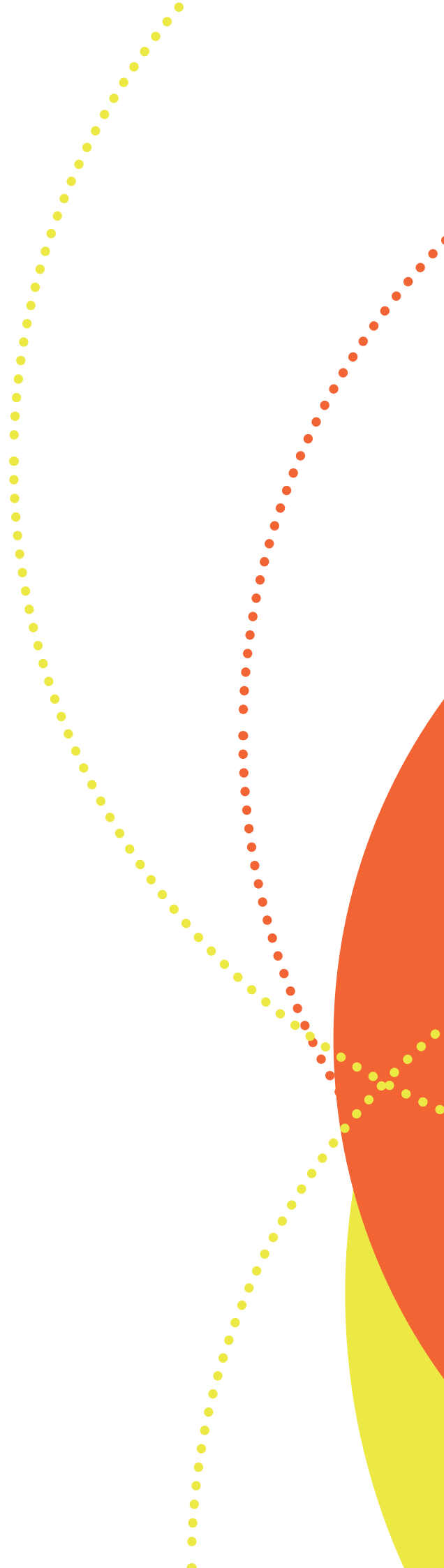
train/rer : **15**

scooter/vélocycle : **40**

bus/car : **35**

covoiturage : **65**

voiture : **130**





MouV&CO

Réalisation GIP FTLV de Bourgogne © SEPTEMBRE 2015

