AXES DE RÉFLEXION SUR LA MISE EN PLACE D'UN VÉLO BUS SUR MARSEILLE

Cyclotopia

Septembre 2025

SOMMAIRE

1 **Contexte et émergence du projet** page 3

2 **Présentation du dispositif vélo bus** page 6

3 **Caractéristiques et choix du territoire** page 8

4 **Axes de réflexion** page 13

5 **Les suites du projet** page 18

6 **Méthodologie** page 19

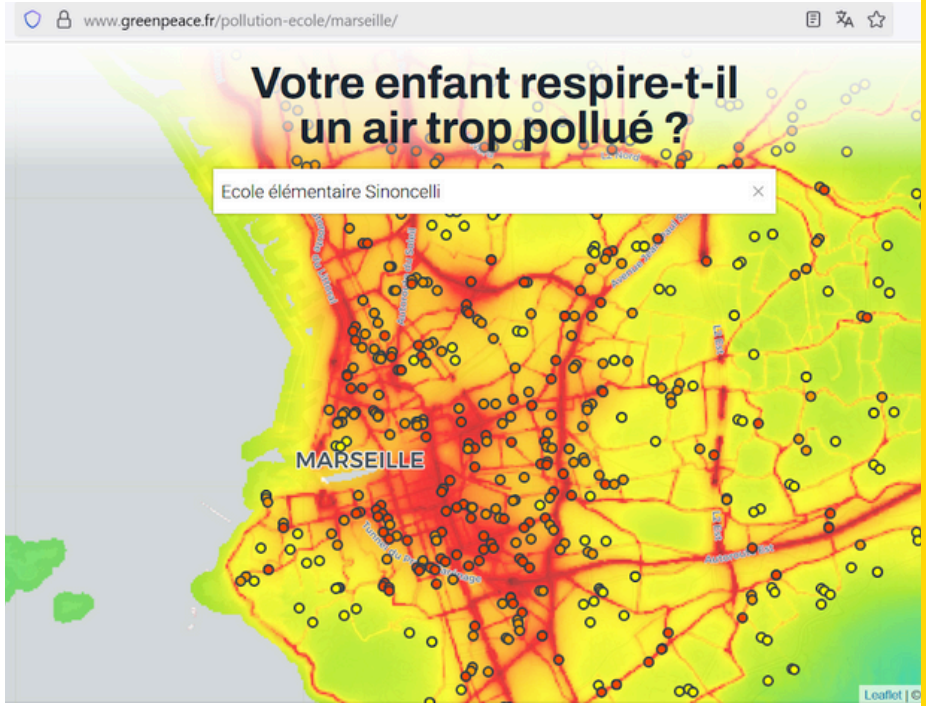
Contexte et émergence du projet

Réfléchir nos modes de transports, une question de santé publique

En 2022, selon l'ANSES, 95% des français·e·s seraient menacé·es par la sédentarité et le manque d'activité physique, au sens des recommandations de l'OMS. Toujours selon l'ANSES, deux tiers des 11-17 ans pratiquent moins de soixante minutes d'activités physiques par jour. Déjà en 2020, les 11-17 ans étaient deux tiers à se situer "à un niveau de risque élevé" sur l'échelle des "risques sanitaires associés à la sédentarité".

En 2022, face au constat d'obésité infantile, la ville de Marseille a établi et fait voter un plan pour lutter contre l'obésité infantile. Parmi les territoires concernés, le quatrième arrondissement de Marseille fait partie des territoires prioritaires, avec un taux de prévalence moyenne d'obésité avoisinant les 4,5%.

En parallèle, Marseille fait face à une pollution de l'air très importante qui impacte notamment la santé des plus jeunes. Selon un rapport cartographié sorti en 2019 par Atmosud et GreenPeace, **58 % des écoles et crèches se trouvent à moins de 200 mètres d'une zone extrêmement polluée sur Marseille**. Le trafic routier étant le premier émetteur de dioxyde d'azote sur le territoire marseillais - juste avant le trafic maritime.



A Marseille, une pratique du vélo timide mais en développement

Le développement des modes actifs (marche à pied et vélo notamment) apparaît comme une solution “facile” à mettre en place pour faire face à aux enjeux de santé publique grandissants.

Cependant, malgré un développement de la pratique du vélo sur Marseille en 2019 et 2020 (+ 30% de pratique selon l’AGAM), ce mode de déplacement reste minoritaire - 1% de part modale en 2019. Les différents baromètre vélo proposé par la FUB (Fédération des usagers de la Bicyclette) montrent que les freins au développement de cette pratique sur Marseille restent le **manque d’aménagement cyclable continu et sécurisant, ainsi que le sentiment d’insécurité** majoritairement présent chez les personnes dites vulnérables.

Côté écomobilité-scolaire, ce développement est accompagné par la massification des stages de Savoir Rouler à Vélo (SRAV) - 10 heures de formation à la pratique du vélo obligatoire pour les élèves de cycle 3. Cependant,
ces stages peinent à se généraliser et le système vélo qui accompagne l'émergence de cette pratique, notamment chez les plus petits, a du mal à émerger autour de ce dispositif.

Outre la mise en place d’aménagements cyclables adaptés, la pratique des enfants se doit d’être accompagnée après les cycle de formation - acquisition d’un vélo, formation à la pratique sur Marseille, sensibilisation des parents, développement d’une culture vélo etc.

Émergence du projet de vélo bus sur Marseille

En mars 2023, puis novembre 2024, 10 bénévoles et salarié·es de Cyclotopia sont parti·es à Barcelone, dans le cadre d'un projet Erasmus+, pour essayer notamment la plus importante ligne de vélobus de la ville, et rencontrer les personnes à l'initiative de ces lignes, notamment celle de Sant Antoni. Toujours dans le cadre des mobilités Erasmus +, l'association a rencontré ProVélo Bruxelles en mai et juillet 2024. Cette association, contrairement à Barcelone où le dispositif a été mis en place par les parents d'élèves, a initié et soutenu la création de ligne de vélobus en accompagnant les acteur·rices par la formation et la création d'une boîte à outils.

Ce dispositif nous a semblé être une solution complémentaire au développement du vélo à Marseille, et notamment chez le public jeune. Outre la mise en place d'aménagements cyclables adaptés, les réponses à ces freins peuvent notamment être la formation des usager-es, afin de mieux appréhender les risques routiers, ainsi que la massification permettant la sécurisation.

Ce dernier levier est ce qu'on appelle la sécurisation par le nombre, ou critical mass, et c'est sur ce principe que se base la plupart des dispositifs déjà existants de vélobus : être en nombre afin de sécuriser le parcours des enfants jusqu'à l'école.

Ligne de vélo bus à Barcelone, mars 2024

Dans quelles mesures le déploiement de ligne de vélobus est une solution pertinente aux changements de pratique sur Marseille ?

Présentation du dispositif vélo bus

Un vélobus est un **dispositif de ramassage scolaire** mis en place dans plusieurs villes à travers le monde.

Il peut prendre différentes formes mais est généralement encadré par des adultes formés qui empruntent un itinéraire précis pour se rendre à l'école et en revenir. Les élèves suivent un trajet en sécurité et arrivent à l'heure à l'école. Sur le principe du bus, **les enfants suivent un itinéraire précis, avec différents points d'arrêts et un horaire déterminé**.

Il permet aux enfants de pouvoir pratiquer une activité sportive pour aller à l'école, en compagnie de leurs pairs et des parents, tout en étant sécurisé·es. Pour les parents, cela facilite la charge mentale liée aux trajets à vélo pour aller à l'école. Cette pratique permet également d'apaiser les devants des écoles, réduisant les déplacements en voiture. La charge mentale des accompagnateur·ices, liée à l'encadrement d'un trajet à vélo avec son enfant pour aller à l'école, est alors soulagée.

C'est aussi et surtout un moment de joie et de partage entre parents et enfants.

En moyenne

- **10 enfants et 7 adultes par ligne ;**
- **Une distance entre 2 et 5km pour un trajet de maximum 20 minutes ;**
- **Une fois par semaine en moyenne ;**
- **Une parité de genre entre les pratiquant·es enfants ;**
- **Une moyenne d'âge des enfants de 7,9 ans.**

Selon A Global Survey of Bikebus initiatives conçu par l'Institute of Environmental Science and Technology et recensant les différents dispositifs de vélobus dans le monde

Barcelone comme exemple

À Barcelone, 15 lignes de vélobus fonctionnent toutes les semaines, dont une de façon journalière. Cette dernière ligne permet d'assurer, chaque matin du lundi au vendredi, 2,5 km de trajet, pour une durée maximale de 25 minutes (sur le plus long trajet). Les enfants sont déposés dans trois écoles différentes. Des "parents et bénévoles vigilant·es" entourent le groupe d'enfants afin d'assurer une sécurité totale. Une voiture de police ferme la marche. Les organisateur · ices estiment que 700 personnes ont utilisé les itinéraires bicibus au cours de l'année 2020-2021, soit environ 15 000 déplacements vers différentes écoles de Barcelone.

Ce projet est soutenu par la mairie de Barcelone et est à l'initiative des parents d'élèves. À l'instar de Barcelone, le dispositif de vélobus à Bruxelles est à l'initiative de l'association Pro Vélo qui amène les compétences et l'outillage nécessaires.

Caractéristiques et choix du territoire ciblé

Choix du territoire et des acteurs

Cyclotopia a décidé, dans un premier temps, d'expérimenter le dispositif de vélo bus sur le territoire du quatrième et du cinquième arrondissement en raison de deux critères :

1. **Les aménagements présents sur ces arrondissements** : ces deux arrondissements sont des arrondissements avec de nombreuses rues résidentielles que l'on peut qualifier d'apaisée - rue limitée à 30 km. Ils comportent de nombreux axes cyclables comme celui du Jarret et de Chave, ce qui facilite la présence de cycliste et la pratique du vélo.

2. **Les acteurs et dynamiques locaux et les liens avec l'association Cyclotopia**

2 Les acteurs et dynamiques locaux et les liens avec l'association Cyclotopia :

Acteurs associatifs : Cyclotopia est en lien avec les acteurs autour de la Maison du Vélo Marseille Blancarde comme les différents centres sociaux avec lesquels elle met en place des animations pour les adultes et les jeunes. Ce territoire est aussi le terrain d'expérimentation d'un pédi-bus mis en place par l'association Activ'Santé avec laquelle l'association est en lien. Cette association a effectué un diagnostic quantitatif en 2023 sur lequel Cyclotopia s'est appuyé.

Éducation nationale : l'association met en place des ateliers vélo avec l'école maternelle d'Eugène Cas, comptabilisée dans les écoles du plan obésité infantile de la ville de Marseille. Elle est aussi en lien avec des écoles élémentaires, notamment l'école Gillibert devant laquelle elle avait organisé un événement rue aux enfants avec l'association des parents d'élèves.

Acteurs institutionnels : la Mairie de secteur est motrice sur la question de la mobilité et du développement du vélo. Elle est notamment à l'initiative du projet de Maison du Vélo et reste en appui sur ce projet. En parallèle, un groupe de travail s'est constitué localement autour du plan obésité infantile dont Cyclotopia fait partie.

Caractéristiques des pratiques de mobilité pour aller à l'école

Dans un sondage réalisé en 2020 par l'IFOP, on remarque que la voiture individuelle est très largement utilisée pour aller à l'école (30% des répondants), la marche à pied arrivant derrière (25%). La pratique de cette dernière augmente en milieu dense. Le vélo reste minoritaire et ne représente que 2% de ces trajets.

Il n'existe pas de données accessibles sur les Plans de Déplacements Établissements Scolaires (PDES) sur Marseille. Les données localement disponibles concernent la part modale basée sur les données ménages de 2019. Dans le centre-ville de Marseille, une enquête de 2022, conclut que **la marche à pied est le moyen de transport le plus utilisé devant les transports en commun**. **Le vélo représente 2% des déplacements en 2019 dans le centre-ville de Marseille.**

Zoom sur le quatrième et cinquième arrondissement

Sur les 1530 réponses aux questionnaires d'Activ' Santé, qui concernaient les déplacements domicile-école du 4ème et 5ème arrondissement de Marseille, **86% des enfants disent aller à pied à l'école.** Pour les autres moyens de transport, seulement 10 personnes disent venir à vélo, contre 100 en véhicule motorisé individuel (motos, scooters et voitures).

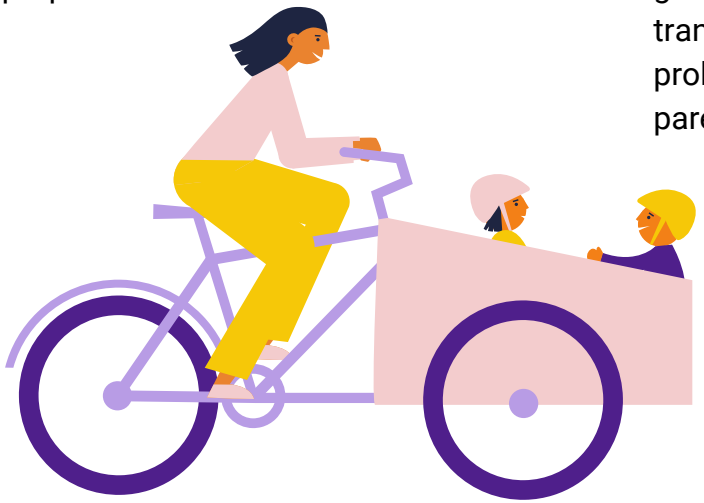
Le quatrième et cinquième arrondissement de Marseille font partie des arrondissements les plus densément peuplés sur Marseille. Ils comportent 29 maternelles et 28 primaires (privés et publics). De ce fait, la distance domicile école est souvent très courte. Sur les 1530 réponses aux questionnaires d'Activ' Santé, 69% des répondant.es disent avoir un trajet de moins d'un kilomètre entre le domicile et l'école.

Pour rappel, un trajet de vélo bus est idéal entre 2 et 5 kilomètres. En effet, sur cette distance le vélo est considéré comme le moyen de transport le plus efficace en milieu dense et correspond aux moyennes effectuées par les trajets de vélo bus. Dans l'enquête d'Activ Santé, basé sur les écoles publiques des arrondissements, **11% des répondants effectuent un trajet jusqu'à l'école entre 2 et 5 km**. Dans l'idéal, les trajets de ligne de vélo bus à créer toucheraient les personnes qui effectuent ces trajets.

Les parents, les acteur·ices au centre de la décision du mode de transport

Dans le sondage de l'IFOP, trois critères ressortent quant aux choix du moyen de transport pour aller à l'école : la sécurité de l'enfant, la rapidité et le coût du transport. **Pour 97% des répondants, la sécurité de l'enfant est le premier critère du mode de transport**. En effet, pour 55% des parents, le manque de sécurité est le principal frein au développement des mobilités actives pour aller à l'école. Pour rappel, Marseille est arrivée dernière des baromètres des villes marchables et villes cyclables de ces dernières années.

Malgré une réalité urbanistique, **le sentiment d'insécurité chez les parents est en augmentation**. En effet, dans une récente étude de l'ADEME plus des trois quarts des parents répondants considèrent que la pratique de la marche est devenue plus dangereuse qu'à leur époque.



Les parents ont un rôle central dans le choix des transports de leurs enfants : **si le parent est rassuré par la pratique du vélo, la probabilité que l'enfant l'utilise pour aller à l'école augmente de 12,5%**.

L'étude de l'ADEME met aussi en avant la **différence de perception entre les enfants et les parents** : selon les parents les enfants préfèrent se déplacer en voiture, puis à pied, puis en vélo alors que pour les enfants le vélo arrive en premier, suivi de la voiture puis de la marche à pied.

Cette crainte des parents se répercute dans des choix de mobilités selon le genre de l'enfant : du fait d'une considération du risque plus élevé chez les filles que les garçons, elles seront moins enclines à utiliser certains transports et notamment le vélo - elles ont 5,5% moins de probabilité d'être autonome à vélo que les garçons selon les parents.

Axes de réflexion

Les axes de réflexion se basent sur les différentes données quantitatives recueillies, les échanges avec les parents d'élèves et les retours d'expériences des différents projets européens de vélo bus. Ils s'articulent autour de quatre enjeux :

1. **La mobilisation**
2. **La sensibilisation**
3. **La sécurisation**
4. **La logistique**

1 La mobilisation

Pendant l'organisation de la première réunion publique, de nombreux échanges ont été effectués avec Activ'santé qui en avait organisé l'année précédent son enquête. Malgré 1530 réponses, dont une majorité de personnes intéressées par la mise en place de pédibus, seulement 10 personnes sont venues à la réunion publique. De notre côté, malgré des parents d'élèves inscrits à la réunion publique et de nombreux relais, une seule personne s'est présentée.

Lors de la réunion avec des parents d'élèves motivés qui n'avaient pas pu venir, la mobilisation - des autres parents, du corps enseignants mais aussi leur propre disponibilité - est souvent revenu comme le premier frein à la mise en place de ligne de vélobus de leur part.

Perspectives d'améliorations

- **Élargir le périmètre d'action auprès de tous parents et écoles motivés par le dispositif ;**
- **S'appuyer sur une pluralité d'acteurs et d'endroits pour communiquer sur le vélo bus ;**
- **Proposer un accompagnement complet à chaque dynamique existante.**

2 La sensibilisation

Comme vu précédemment, malgré une envie de la part des parents de plus utiliser les modes actifs comme mode de déplacement domicile-école, les freins à leur déploiement restent tenaces. Selon une étude de Harris Interactive de 2020, 84% des parents qui accompagnent leurs enfants en voiture aimeraient le faire moins (Harris Interactive, 2020).

L'imaginaire autour du vélo reste cantonné à une pratique dangereuse et de loisir, dont les parents sont les premiers protagonistes. Celui-ci se doit d'être renforcé en accompagnant les parents à sentir leurs enfants en sécurité et en mettant en avant l'aspect joyeux et festif du vélo bus. En effet, les arguments principaux à ce changement de pratique sont le fait de moins polluer et de passer un moment agréable avec leurs enfants selon l'étude de l'ADEME de 2025.

Perspectives d'améliorations

- **Sensibiliser à la pratique du vélo bus en mettant en avant le plaisir et l'aspect écologique du projet ;**
- **Mettre en avant le retour d'expérience des premières lignes pour rassurer les parents et donner envie ;**
- **mettre en place un livret clef en main pour mettre en place une ligne et répondre aux appréhensions.**

3 La sécurisation

Le sentiment de sécurité est un des principaux freins à la mise en place de ligne de vélobus. Les parents d'élèves motivés mettaient en avant la difficulté de motiver d'autres parents d'élèves et l'équipe enseignante à cause du sentiment de dangerosité quant au fait de faire rouler des enfants sur la route. En effet, malgré la mise en place de formation de Savoir Rouler à Vélo dans certaines écoles marseillaises, la pratique se restreint à une ou deux sorties sur route avec les élèves, les parents étant souvent très peu impliqués.

Perspectives d'améliorations

- **Création et mise en place de formation parents - enfants pour rouler ensemble en ville ;**
- **Création et mise en place de formation pour les parents pour encadrer un groupe d'enfants ;**
- **Accompagnement à la création d'itinéraires adaptés ;**
- **Présence de la police municipale et.ou d'animateur·ices à vélo pour encadrer les premières lignes ;**
- **Plaidoyer auprès des pouvoirs publics pour visibiliser et sécuriser les axes de ligne de vélo bus.**

4 La logistique

Les freins liés à la logistique découlent des retours d'expérience des lignes de vélo bus de Barcelone et de l'état des lieux de la pratique sur Marseille. Premièrement, la mise en place de ligne de vélo bus nécessite à minima d'avoir un vélo en état et un casque pour chaque participant·es. Il nécessite aussi, pour les encadrant·es, d'avoir à disposition des chasubles, pour communiquer et être le plus visible, ainsi qu'une trousse de secours et un kit de réparation. Les encadrant·es pourront aussi utiliser une application permettant de recenser les enfants pris en charge sur les arrêts et de visualiser l'avancée du vélo bus.

Dernièrement, la question du stockage des vélos dans l'école reste centrale dans la mise en place logistique le jour de la ligne de vélo bus. En effet, les vélos doivent être stockés jusqu'à ce que les enfants rentrent chez eux avec.

Perspectives d'améliorations

- **Mise à disposition de casques, trousse de secours et gilets floqués pour chaque ligne ;**
- **Faciliter l'achat ou le prêt de vélos enfants, ainsi que le rapatriement du vélo ;**
- **Accompagnement à la prise en charge des applications de vélo bus ;**
- **plaidoyer et accompagnement des écoles sur la question du stationnement et stockage des vélos.**

Les suites du projet

Sur l'année scolaire 2025/2026 Cyclotopia expérimente la mise en place des lignes de vélo bus et l'accompagnement des parents et écoles motivés. Cet accompagnement s'articule autour de deux axes : la formation et l'accompagnement des parents et des enfants, et l'outillage auprès des parties prenantes. Cette expérimentation est permise grâce au soutien financier du Fonds pour le Développement de la Vie Associatif et de la ville de Marseille.

Formation et accompagnement des parents et enfants :

- Rouler avec son enfant sur la route ;
- Encadrer un groupe d'enfants ;
- Créer un itinéraire adapté ;
- Aide à l'encadrement et premier tests.

Outillage auprès des parties prenantes :

- Création d'un livret pour mettre en place une ligne ;
- Mise à disposition d'outils de sécurité (casques, gilets, trousses de secours etc.).

Méthodologie et étapes du projet

Données utilisées

Les conclusions et données de ce dossier repose principalement sur quatre études, ainsi que les différents échanges que l'association Cyclotopia a pu avoir avec des parents d'élèves et professeurs. On retrouve :

- Étude IFOP de 2022 "*Les parents et les transports domiciles - établissements scolaires*"
- Étude de l'ADEME de 2025 "*Les pratiques de mobilités des enfants de la maternelle au lycée*"
- Étude d'Activ Santé de 2023 "*Projet de pédibus avec les écoles des 4e et 5e arrondissements*"
- Étude de l'Institute of Environnemental Science and Technology de 2024 "*A Global Survey of Bikebus Initiative*"
- Échange avec les parents d'élèves ayant mis en place la plus régulière et ancienne ligne de vélo bus barcelonaise
- Échange avec des parents d'élèves marseillais souhaitant mettre en place des lignes de vélo bus

Étapes du projet

- **Mars 2024 :** observation et rencontre avec les parents d'élèves des lignes barcelonaises
- **Avril 2024 :** écriture du projet et délimitation du champs d'action
- **Janvier 2025 :** identification des acteurices et création de support de communication
- **Février 2025 :** groupe de travail avec le service obésité infantile et Activ' Santé
- **Mars 2025 :** organisation et tenue de la première réunion publique à la Maison du Vélo Marseille Blancarde
- **Mai 2025 :** organisation et tenue de la première réunion avec les parents d'élèves intéressés
- **Été 2025 :** écriture du diagnostic et réflexion sur la création des outils
- **Septembre 2025 :** campagne de communication auprès des parents et écoles
- **Octobre 2025 - juin 2026 :** mises en place des outils tirés des axes de réflexion

Plus d'informations :

HTTPS://CYCLOTOPIA.FR/VELOBUS/

CONTACT@CYCLOTOPIA.FR

Soutiens financiers :

MARSEILLE

Liberté • Égalité • Fraternité
RÉPUBLIQUE FRANÇAISE
MINISTÈRE DE L'ÉDUCATION NATIONALE

FDVA
FONDS POUR LE DÉVELOPPEMENT DE LA VIE ASSOCIATIVE

CYCLOTOPIA