

## Le vélo et le développement durable

Il s'agit de montrer l'intérêt écologique de l'usage du vélo – électrique ou uniquement à propulsion humaine, quand on sait que les transports sont particulièrement contributeurs à l'émission des gaz à effet de serre. Or, deux tiers des déplacements en milieu urbain font moins de trois kilomètres et 60 % des trajets entre un et trois kilomètres sont effectués en voiture<sup>1</sup>. Une bicyclette présente bien d'autres atouts en termes de respect de l'environnement. Par exemple, elle ne produit aucune nuisance sonore. Elle ne « consomme » que peu d'espace public : en stationnement, un vélo occupe tout au plus 1 m<sup>2</sup> alors que pour une voiture, il faut compter 10 m<sup>2</sup>. Et si le rapport de 1 à 10 est moins spectaculaire dans la circulation, il n'en reste pas moins que globalement, un cycliste consomme environ cinq fois moins d'espace qu'un automobiliste. Il peut également être fait mention des retombées économiques des usages du vélo et des études récentes sur la pollution de l'air et la diffusion de la Covid-19 :

- <http://www.journaldelenvironnement.net/article/les-particules-fines-puissant-cofacteur-du-covid-19,105045>

- [https://www.sciencesetavenir.fr/nature-environnement/pollution/coronavirus-la-pollution-de-l-air-pourrait-contribuer-a-augmenter-la-mortalite\\_143339](https://www.sciencesetavenir.fr/nature-environnement/pollution/coronavirus-la-pollution-de-l-air-pourrait-contribuer-a-augmenter-la-mortalite_143339)

Dans une démarche pédagogique d'éducation au développement durable, le regard peut porter sur le Tour de France lui-même et sur la pratique cycliste dans le cadre ou à l'occasion de l'activité scolaire – sans oublier les matériaux et les techniques de fabrication des vélos de compétition ou d'agrément.

Il est à signaler que le Tour de France s'est engagé, comme 63 autres organisateurs d'évènements sportifs internationaux ou nationaux, à respecter les engagements chiffrés de la [charte des 15 engagements écoresponsables](#) des organisateurs d'évènements, portée par le Ministère chargé des sports et le WWF France).

À partir de ces deux aspects, alternatifs ou/et complémentaires, le projet pédagogique peut se construire de façon très largement ouverte, notamment autour de questionnements (ceux qui viennent en transport en commun, en voiture, à pied, en vélo ; budgets transport ; bilans carbone, couloirs de circulation réservés...). **Ils pourront permettre des actions concrètes, et constituer le point de départ de projets pérennes d'éducation au développement durable (EDD) susceptibles de se prolonger au cours de l'année scolaire.** Il peut même être envisagé d'intégrer des initiatives de cette nature dans des démarches de labellisation E3D (établissement/école en démarche de développement durable). La prochaine édition du Tour de France pourrait être l'occasion d'une restitution des projets réalisés.

Des modèles de questionnaires et de quizz peuvent être à l'origine de sondages internes et externes, qui permettraient de poser des constats au regard du développement durable pour s'engager dans des projets concrets : vélo-école ; vélo-bus - 1 parent / policier en ouverture de peloton avec fanion et éventuellement gyrophare / voiture de tête + idem en clôture ; fermeture des voiries automobiles proches des écoles pour un accès sécurisé à vélo – en lien avec les services de la mairie ; création

---

<sup>1</sup> On pourra consulter à ce sujet l'enquête 2008 sur la mobilité des français, qui contient de très nombreuses statistiques utilisables en classe : [https://www.statistiques.developpement-durable.gouv.fr/sites/default/files/2018-11/La\\_mobilite\\_des\\_Francais\\_ENTD\\_2008\\_revue\\_cle7b7471.pdf](https://www.statistiques.developpement-durable.gouv.fr/sites/default/files/2018-11/La_mobilite_des_Francais_ENTD_2008_revue_cle7b7471.pdf)

d'affiches ; partenariat avec les collectivités pour la mise à disposition de vélos pour l'administration et pour les parents d'élèves voire les élèves eux-mêmes ; mesure comparative de bilans carbone - la quantité moyenne de CO<sub>2</sub> émise sur un km par une personne qui se déplace à vélo, à pied ou sur un roller = 0 g, en tramway = 20 g, en bus = 80 g, en voiture particulière = 310 g ; identification des matériaux – notamment les pneus – recyclables pour la construction de vélos ; partenariat avec l'Agence de la transition écologique (ADEME) qui propose une calculatrice Eco-déplacements permettant d'évaluer les coûts, les émissions de CO<sub>2</sub> et les consommations d'énergie pour un trajet domicile / travail selon le mode de transport utilisé (vélo, marche, tramway, métro, train TER, bus, deux-roues motorisés, voiture solo ou covoiturage) ; développement de voies cyclables, etc.