

Agence de l'Environnement et de la Maîtrise de l'Energie (ADEME)

PREDIT

LA PART DES BOUCLES DE DEPLACEMENTS DANS L'ACCOMPAGNEMENT DES ENFANTS

LE POTENTIEL DE REPORT VERS LES MODES NON MOTORISES

Rapport final

Recherche pour
Le Programme Interministériel sur les Transports (PREDIT II)
Groupe Thématique n ° 1 : « Recherches stratégiques »
Axe 7 : « Déplacements non motorisés »

Directeur de la recherche : Bruno CORDIER (ADETEC)

Août 2000



BUREAU D'ETUDES EN TRANSPORTS ET DEPLACEMENTS

12, rue Marmontel - 63400 Chamalières
Tel : 04.73.36.92.29 - Fax : 04.73.31.08.29
Email : adetek@waika9.com

FICHE SYNTHETIQUE

Problématique et objectifs

L'accompagnement des enfants en voiture est un phénomène croissant. La présente recherche relie ce phénomène au développement et à la complexification des boucles de déplacements. Elle définit ensuite le potentiel de report vers les modes non motorisés, principalement pour les déplacements domicile – école, et les actions permettant d'obtenir ces reports modaux.

Méthodologie

6 zones géographiques recouvrant la plupart des réalités nationales ont été définies : 4 dans l'aire urbaine d'une grande ville (Clermont-Ferrand), 2 dans l'aire urbaine d'une petite ville (Brioude, Haute-Loire).

A l'intérieur de ces zones, un questionnaire détaillé a été rempli par les parents d'élèves, de la maternelle au lycée, en étroite collaboration avec les 19 établissements scolaires concernés. Au total, 1 450 questionnaires ont été exploités, soit environ la moitié de la population-mère.

Résultats

Sur les 6 zones de la recherche, les modes non motorisés

représentent moins de la moitié des déplacements domicile – école (**42 % pour la marche à pied et 1 % pour le vélo**).

Ils sont fortement concurrencés par la voiture, y compris pour des distances très courtes (moins de 500 m) ou courtes. Ce phénomène est particulièrement marqué en banlieue, dans les petites villes et en milieu périurbain.

Entre le CE1 et la 6^e, les enfants deviennent progressive-ment autonomes dans leurs déplacements. La pratique des modes non motorisés favorise ce passage progressif vers l'autonomie. A l'inverse, l'accompagnement en voiture, qui est fortement corrélé aux pratique de déplacement des parents eux-mêmes, contribue à pérenniser des pratiques familiales peu « éco-mobiles ».

Environ la moitié des élèves sont accompagnés par un adulte, le plus souvent la mère et le plus souvent en voiture. **Les accompagnements en voiture sont dans 3 cas sur 4 effectués dans le cadre d'une boucle de déplacements**, le parent déposant son ou ses enfants en se rendant en voiture à son travail. Seulement un accompagnement en voiture sur quatre est le fait d'un « parent-taxi ».

Les scolarisations hors secteur scolaire contribuent pour une forte part à l'accompagnement en voiture, en particulier dans les écoles de centre-ville.

Le potentiel de report vers les modes non motorisés est assez élevé. Pour la marche à pied, ce report concernerait essentiel-lement les distances inférieures à 1 km. Pour le vélo, les principaux publics cibles sont les collégiens et les lycéens.

Globalement, la marche à pied pourrait gagner 10 à 15 % de parts de marché et le vélo entre 5 et 10 %.

Différentes mesures sont proposées pour atteindre ces objectifs. Elles portent principalement sur l'aménagement de l'espace public en faveur des piétons et des cyclistes, l'amélioration de la sécurité routière, la mise en place de plans de mobilité au niveau des établissements scolaires et la limitation des scolarisations hors secteur.

RESUME

PROBLEMATIQUE ET OBJECTIFS

La part de la voiture dans les déplacements quotidiens augmente, tandis que les modes non motorisés connaissent une baisse régulière. Ce phénomène, plus marqué en secteur périurbain, s'observe également en milieu urbain et rural.

Les déplacements des enfants et des adolescents sont eux aussi touchés par ce phénomène, l'accompagnement en voiture étant souvent décrit sous le terme de « maman – taxi ». Ce dernier terme est toutefois inapproprié, car il ne traduit pas la variété des situations, à une époque où, en particulier, de plus en plus de mères travaillent.

Il est probable que le développement de l'accompagnement en voiture s'inscrit dans une problématique plus large : la complexification des boucles de déplacements. Ainsi, de plus en plus de parents déposent leur(s) enfant(s) devant son établissement scolaire en se rendant à leur travail.

La présente recherche porte essentiellement sur les déplacements domicile – école (allers et retour, y compris, le cas échéant, le mercredi et / ou le samedi). Elle s'intéresse également, mais de manière plus rapide, aux déplacements liés aux activités extra-scolaires.

Son objet est de :

- quantifier et qualifier le phénomène d'accompagnement,
- analyser les stratégies de déplacements qui entrent en jeu, à l'échelle de l'ensemble des membres du ménage,
- définir la corrélation entre les boucles de déplacements des adultes et l'accompagnement des enfants,
- déterminer le potentiel de report vers les modes non motorisés,
- proposer les actions et les mesures permettant d'obtenir les reports modaux envisageables.

METHODOLOGIE

Afin de recouvrir au mieux les différentes réalités nationales, 2 aires urbaines ont été retenues, avec au total 6 secteurs :

- Aire urbaine de Clermont-Ferrand (capitale régionale, 19^e aire urbaine française par sa population : 350 000 habitants) :
 - quartier de centre-ville : Clermont Centre (Jaude / Blatin),
 - quartier périphérique avec grands ensembles, classé en ZEP¹ : Clermont Croix Neyrat,
 - ville de banlieue proche : Aubière,
 - commune périurbaine : la Roche-Blanche.
- Aire urbaine de Brioude (Haute-Loire, près de 20 000 habitants, dont 7 000 à Brioude) :
 - la ville de Brioude elle-même,
 - 3 communes périurbaines : Paulhac, Lamothe et Fontannes.

La recherche a porté sur tous les niveaux scolaires, de la maternelle au lycée. Au total, 19 établissements scolaires ont été associés à la démarche.

Un questionnaire complet a été diffusé auprès des parents d'élèves par le biais des établissements. 1 450 questionnaires exploitables ont été retournés, soit environ la moitié de la population-mère. Parmi ceux-ci, 160 questionnaires correspondant à des élèves habitant en dehors du secteur scolaire concerné ont été traités à part.

En complément du traitement et de l'analyse des questionnaires, ont été menées les démarches suivantes :

- analyse de terrain, aux heures d'entrée et de sortie des établissements scolaires,
- entretiens avec les responsables des établissements,
- collecte de données complémentaires, en particulier relatives à l'offre pour chaque mode de déplacement et à l'accidentologie,
- recherche documentaire.

¹ Zone d'éducation prioritaire

RESULTATS

Déplacements domicile – école : les modes de déplacements

Tous niveaux scolaires et toutes zones de résidence confondus, la répartition modale est la suivante, pour le déplacement du matin :

- **42 % pour la marche à pied**, qui constitue le mode majoritaire,
- 35 % pour la voiture,
- 21 % pour les transports en commun,
- 1 % pour les deux-roues motorisés,
- **1 % pour le vélo**, dont l'usage est marginal.

L'analyse du mode en fonction de la distance domicile – école montre en particulier que, le matin, **20 % des déplacements de moins de 500 m et 42 % des déplacements de 500 m à 1 km sont effectués en voiture...** Au-delà d'un kilomètre, la voiture devient majoritaire.

De façon générale, les modes non motorisés sont davantage utilisés les soirs et le mercredi midi que les matins. Ainsi, beaucoup d'élèves déposés en voiture le matin repartent à pied le soir. Cette observation est à relier directement à la disponibilité ou non d'un adulte pouvant accompagner l'élève.

A distance équivalente, on observe que la marche à pied est davantage pratiquée par les petits de maternelle que par les élèves de l'école élémentaire. Au collège et au lycée, la part de la marche est plus faible, du fait de distances plus longues à parcourir, en moyenne.

Quant au vélo, il n'est guère utilisé que dans l'enseignement secondaire, sans toutefois y atteindre 2 % des déplacements.

La marche à pied est largement majoritaire dans les deux quartiers clermontois de l'enquête. A Brioude, elle est autant utilisée que la voiture. A Aubière et, surtout, dans les deux secteurs périurbains, la voiture est le mode dominant. La distance aux établissements scolaires n'explique qu'en partie ces écarts, qui sont à relier aux habitudes de déplacement des parents, en particulier pour les trajets domicile – travail.

Parmi les élèves effectuant en voiture un court déplacement (moins de 500 m), on observe une prédominance de l'école élémentaire et, pour les zones géographiques, d'Aubière et de la Roche-Blanche.

Les principaux critères de choix modal sont :

- la distance domicile – école,
- la sécurité (sécurité routière ou peur de l'agression),
- la disponibilité d'un adulte pour l'accompagnement,
- la qualité de la desserte par les transports en commun.

Déplacements domicile – école : l'accompagnement

Un élève sur deux est accompagné par un adulte. Celui-ci est généralement la mère, moins souvent le père et, dans bien des cas, les deux en alternance.

En ce qui concerne l'accompagnement en voiture, celui-ci est dans un quart des cas le fait d'un parent ne travaillant pas et dans les trois quarts s'inscrit dans le cadre d'une boucle de déplacements domicile – école – travail – ...

A la maternelle, l'accompagnement par un adulte est quasi-systématique. Les enfants deviennent ensuite progressivement autonomes entre le CE1 et la 6^e. Au collège et au lycée, l'accompagnement est lié uniquement au choix de l'automobile.

L'accompagnement est plus important à Clermont Centre et moins important à Clermont Croix Neyrat. Dans les 4 autres secteurs de l'enquête, les chiffres sont proches de la moyenne.

Le choix de l'accompagnement et le choix du mode sont fortement corrélés ; on retrouve d'ailleurs les mêmes critères pour expliquer le choix de l'accompagnement que pour celui du mode (distance, sécurité, disponibilité...).

Enfin, il est intéressant de classer les modes en fonction de l'accompagnement :

- un mode impose l'accompagnement par un adulte (jusqu'à 18 ans) : la voiture ; l'accompagnement en voiture représente 58 % du total des accompagnements ;
- deux modes ne nécessitent pas d'être accompagné par un des parents : les transports en commun et les deux-roues motorisés ;
- **les modes non motorisés (vélo et marche à pied) permettent de passer progressivement de l'accompagnement par un adulte à l'autonomie de l'enfant dans ses déplacements** ; c'est un de leurs gros atouts.

Le potentiel de report vers les modes non motorisés

Le potentiel de report vers le vélo et, surtout, la marche à pied est élevé. D'après les parents, entre le quart et le tiers des élèves venant par un autre mode pourraient venir à pied. C'est à l'école élémentaire que ce report serait le plus important. Dans l'enseignement primaire, le report vers la marche à pied concernerait essentiellement les distances inférieures à 1 km. Pour les collégiens et lycéens, la marche à pied pourrait être adoptée jusqu'à 2 km.

Parmi les 6 secteurs géographiques étudiés, c'est à Aubière et Brioude que le « gisement » de piétons est le plus important.

Pour le vélo, le potentiel de report est de 15 à 20 % au maximum, dont moins de 10 % gagnés au détriment des modes motorisés. Le développement du vélo aurait lieu pour l'essentiel dans l'enseignement secondaire, plus particulièrement les collégiens habitant à Aubière et les collégiens et lycéens habitant à Brioude.

L'usage du vélo est intéressant y compris pour les élèves habitant à moins d'un kilomètre de leur établissement scolaire, puisqu'il leur permet de réaliser des boucles de déplacements du type domicile – école – activité extra-scolaire – domicile et les rend donc plus autonomes dans leurs déplacements.

Globalement, la marche à pied pourrait gagner au minimum 10 à 15 % de parts de marché et le vélo 5 à 10 %.

Les élèves habitant hors secteur scolaire

Les élèves habitant hors secteur scolaire sont très majoritairement accompagnés en voiture. Ainsi, à l'école Nestor Perret (Clermont Centre), plus des $\frac{3}{4}$ des accompagnements en voiture sont dus à des dérogations à la carte scolaire.

Les activités extra-scolaires

Près de la moitié des activités extra-scolaires se déroulent à plus de 5 km du domicile. La part de la voiture est donc beaucoup plus élevée que pour les déplacements domicile – école.

Propositions

Les principales propositions sont les suivantes :

- **information et pédagogie :**
 - mise en place de plans de mobilité d'école,
 - diminution de la part de l'accompagnement ou changement d'adulte accompagnateur.

- **aménagements :**
 - amélioration de la sécurité routière (modération de la vitesse des véhicules motorisés...),
 - mesures en faveur des piétons (schéma d'itinéraires piétonniers, parvis devant les établissements scolaires, aménagement des trottoirs, sécurisation des traversées, suppression du stationnement sauvage sur les trottoirs...),
 - mesures en faveur des cyclistes (schéma cyclable, aménagements cyclables, amélioration de l'offre de stationnement des vélos...),
 - restriction de l'usage de la voiture pour les courtes distances (modification du plan de circulation),
 - organisation du stationnement automobile de la dépose-minute aux abords des établissements scolaires.

- **autres mesures :**
 - limitation, voire suppression, des scolarisations hors secteur scolaire,
 - présence d'agents municipaux ou de policiers aux abords des établissements scolaires.