

Synthèse du colloque sur l'éco-mobilité des scolaires

9 novembre 2006

Limitier la pollution de l'air

Augmenter la sécurité aux abords des écoles

Améliorer l'autonomie et la santé des enfants



ECONOMISER D'ENERGIE
FAISONS VITE
ÇA CHAUFFE

ADEME



Agence de l'Environnement
et de la Maîtrise de l'Energie



Editorial

Par Pierre Biche, Délégué Régional
de l'ADEME-Pays de la Loire

L'éco-mobilité scolaire par ses impacts environnementaux, sociaux et économiques (mais aussi médicaux, éducatifs...) s'inscrit dans la large thématique du développement durable. Les initiatives naissent dans la région des Pays de la Loire depuis quatre ans. Nous l'observons aisément, nous nous situons encore dans une approche artisanale, réagissant au coup par coup, sans réelle possibilité de prendre du recul sur ce qui a déjà été accompli.

Mais nous nous trouvons à l'aube d'un changement, d'un passage d'un fonctionnement artisanal à une conception de coordination de projet. Pour se faire, certains problèmes sont à résoudre : la pérennisation des opérations en cours, le développement de projets dans des écoles encore « auto-mobiles », la création de nouveaux concepts pour les établissements du secondaire, le soutien dans les écoles lors du passage difficile de la rentrée... Ces différentes étapes qu'ils nous restent à franchir vont dépendre en grande partie d'une reconsidération des opérations mises en place : **il faut penser la démarche éco-mobile dans un système** ; il faut progressivement intégrer les démarches Vélobus et Pédibus, par exemple, dans des démarches plus globales. Pour y parvenir, j'identifie quatre leviers :

- Il faut que nous réussissions à desserrer les freins mis en évidence par l'expérience de chacun des acteurs et exploiter les envies de chacun de s'investir dans l'éco-mobilité : l'envie d'autonomie des enfants, l'envie d'utilité sociale de certaines catégories de personne, l'envie de rencontre, de convivialité dans son quartier...
- Il faut jouer sur la complémentarité des impacts, qu'ils soient environnementaux, éducatifs ou de santé, pour convaincre le plus grand nombre.
- Par ailleurs, il faut orienter les actions vers davantage de complémentarité entre les modes. Sur ce thème, nous n'avons, dans les Pays de la Loire, encore que peu d'expérience mais on voit s'en dessiner les prémices.
- Enfin, une tâche qui m'apparaît déterminante quant à l'avenir de l'éco-mobilité scolaire, et qu'il nous appartient à tous, nous les différents acteurs de la vie locale, d'accomplir : l'organisation de l'animation à grande échelle des projets éco-mobiles. On peut déjà constater que les structures intercommunales et les Conseils Généraux commencent à se positionner activement sur cette thématique.

Nous voyons ainsi aujourd'hui émerger une responsabilité nouvelle qui ne peut être, à mon avis, prise en charge par nulle autre entité que celle des collectivités locales. Toutes les échelles territoriales (Communes, Structures Intercommunales, Conseils Généraux), l'expérience le prouve déjà, peuvent avoir une responsabilité à assurer dans l'animation de ces projets.

L'ADEME, depuis quelques années, a joué un rôle prépondérant en donnant naissance aux premières expérimentations éco-mobiles sur la région des Pays de la Loire. Aujourd'hui, aux vues de l'ampleur du phénomène, l'ADEME ne peut humainement plus se charger de l'animation des opérations. C'est aux collectivités locales de prendre le relais et de penser la gestion des initiatives éco-mobiles sur leur territoire. L'ADEME va, toutefois, maintenir sa présence et son soutien auprès des territoires régionaux qui entament à peine leurs premières expérimentations, et continuer à mettre à disposition les outils et informations nécessaires.

Mais, il revient aux collectivités locales, à la hauteur de leurs compétences, et à l'Education Nationale, à la hauteur des siennes, d'assumer cette nouvelle responsabilité de coordination et d'animation de l'éco-mobilité scolaire sur notre territoire.

Mr Pierre Biche, Délégué Régional de l'ADEME-Pays de la Loire



Rappel général du contexte et de quelques notions

Être Eco-mobile : qu'est ce que c'est ?

Le concept d'éco-mobilité est né du constat que le « règne » de la voiture, par les conséquences désastreuses qu'il génère sur l'environnement (consommation énergétique et émission de gaz à effet de serre) et sur la santé des individus qui évoluent dans cet environnement, doit, si ce n'est prendre fin, céder de la place aux autres alternatives que sont les déplacements doux. L'éco-mobilité se définit par la recherche d'un déplacement sobre en énergie et respectueux de l'environnement. C'est le fait de réfléchir avant de monter « automatiquement » dans sa voiture. Cela diversifie les modes de déplacements, en faveur de la marche, du vélo, des transports en commun et même... d'une utilisation plus rationnelle de la voiture !

L'éco-mobilité à l'école : un enjeu éducatif et environnemental

Face à la pratique croissante et généralisée de la « dépose minute » en voiture des enfants devant les écoles et les conséquences dramatiques qu'elle génère, l'éco-mobilité des scolaires constitue le point de départ d'un virage qu'il paraît essentiel d'entamer dans les habitudes de déplacement. En incitant les jeunes écoliers, collégiens ou lycéens à adopter, dès le plus jeune âge un comportement éco-mobile, ce sont autant d'adultes en devenir, sensibilisés à la question des déplacements doux, qui conserveront dans le futur ces habitudes éco-mobiles.

« L'éco-mobilité scolaire est un sujet important, qui parle aux élus. Toutes les collectivités territoriales disposent d'une compétence en lien avec les transports et les déplacements. Aujourd'hui, au sein du groupement des autorités responsables des transports, une nouvelle notion émerge : la mobilité durable. Notre ambition est donc de pouvoir offrir des alternatives à la voiture à tous et en tout moment. Notamment, je trouve très important qu'on s'intéresse aux déplacements des enfants. Ce sont les adultes de demain et ce sont grâce aux habitudes de déplacements qu'on va leur donner enfant, qu'ils sauront, dans l'avenir, se déplacer dans la ville. Donc en travaillant avec les enfants, nous préparons l'avenir.

Par ailleurs, nous avons pu l'observer avec la thématique du tri des déchets, très largement évoquée à l'école, les enfants sont d'excellents vecteurs d'information auprès de leurs parents. On leur a appris à trier leurs déchets, il faut maintenant leur apprendre à trier leurs déplacements.

Enfin, l'éco-mobilité scolaire soulève des enjeux de santé publique et d'apprentissage de l'autonomie de l'enfant ; enjeux qui me paraissent essentiels dans un contexte où, de plus en plus, les parents ont tendance à surprotéger leurs enfants, à les préserver plutôt que de les préparer à la réalité. »

Chantal Duchêne, Directrice Générale du GART, Association Femmes en Mouvement

Dans les Pays de la Loire, une initiative éco-mobile qui se développe : les Vélobus – Pédibus

C'est un groupe d'écoliers, conduit par des adultes bénévoles, effectuant le trajet des zones d'habitation jusqu'à l'école à pied ou à vélo. Ce « pédibus » ou « vélobus » emprunte un itinéraire précis, conçu pour être rapide et direct, mais en privilégiant toujours la sécurité des parcours. Se présentant comme un service et se voulant avant tout pratique pour les parents, tout bus pédestre ou cycliste doit avoir la ponctualité parmi ses règles de base.

Bilan des actions Vélobus et Pédibus dans les Pays de la Loire

En septembre 2006

Nombre de communes concernées	54
Nombre d'écoles concernées	103
Nombre de lignes	184
Nombre d'enfants concernés	2470
Nombre de parents accompagnateurs	773



L'éco-mobilité scolaire : un travail de tous les acteurs

Les initiatives concrètes, quotidiennes de l'éco-mobilité scolaire s'exercent dans une dimension transversale. Si elles se destinent en premier lieu aux enfants et à leurs parents, elles touchent et concernent tout autant les différents acteurs de la vie locale du quartier, de la commune, voire de l'agglomération ou de la région. A chaque échelle territoriale, l'éco-mobilité scolaire constitue un enjeu important et la cohérence entre tous ces acteurs, quelles que soient leurs compétences, est nécessaire au bon développement des différentes initiatives éco-mobiles.

- **Les enfants** : L'expérience des Vélobus et des Pédibus nous a démontré qu'en matière d'initiatives éco-mobiles à l'école, ce sont souvent eux les premiers convaincus de l'intérêt, de la faisabilité et de l'aspect ludique de la démarche. Fiers de se démarquer des enfants passagers en voiture, enthousiastes à l'idée de faire le chemin de l'école avec des camarades de classe et heureux de l'autonomie qui leur ait ainsi laissé par leurs parents, les enfants se révèlent, dans les faits, les meilleurs ambassadeurs de l'éco-mobilité à l'école et les vecteurs de sensibilisation les plus efficaces auprès de leurs parents.
- **Les parents** ont un rôle essentiel dans le développement de ce type d'initiatives car ils détiennent la décision finale du mode de déplacement de leurs enfants sur le trajet Domicile-Ecole. L'âge et l'autonomie de l'enfant, le type, la distance et la durée du trajet Domicile-Ecole vont influencer l'appréciation que les parents font de la sécurité (ou de l'insécurité) sur ce trajet, du temps maximal que l'enfant peut consacrer à ce déplacement quotidien ou encore de la confiance qu'ils peuvent, sans danger, accorder à une tierce personne pour gérer à leur place l'accompagnement. Cette confiance en la capacité d'un adulte extérieur à la famille à accompagner, en toute sécurité, l'enfant à l'école est déterminante quant au développement des démarches éco-mobiles orientées vers les plus jeunes, telles Vélobus et Pédibus. Cette expérience nous a d'ailleurs permis d'observer que le « bouche-à-oreille », les rencontres et l'échange de témoignages constituent des leviers essentiels pour convaincre les parents de l'intérêt de la démarche.

« Le premier ramassage éco-mobile a vu le jour à Vertou en 2004. Nous avons du faire face à l'inquiétude des parents qui rechignaient à laisser leurs enfants aller à l'école à pied, accompagnés d'une tierce personne. C'est en observant les expériences voisines que nous sommes parvenus à lever cette inquiétude. L'efficacité du bouche-à-oreille est ici indéniable. Le bon fonctionnement des Pédibus voisins et leurs effets bénéfiques ont rassuré les parents de l'école et les ont convaincu de passer à l'action eux aussi. »

Mme Abgrall, Adjointe au maire de la commune de Vertou. Affaires scolaires et périscolaires

- **L'école et les enseignants ainsi que les représentants des parents d'élèves**, à travers leurs instances élues dans les conseils d'école et conseils d'établissement sont, bien sur, eux aussi des acteurs clés, indispensables au bon déroulement des projets d'éco-mobilité scolaire.

« Face à la thématique de l'éco-mobilité, aucune école ne se montre réellement hostile. Certaines considèrent avec bienveillance ce sujet qui émerge, même si elles ne sont pas encore passées à l'action. Dans d'autres, les équipes enseignantes se sont saisies du concept à des fins éducatives et ont permis la réalisation de projets. Enfin, certains porteurs de projets ont dépassé la stricte enceinte de leur école pour aller témoigner chez les autres de la pertinence de ce type d'action et ont permis un développement du concept dans d'autres quartiers. »

Mr. Jaunet, Délégué académique à l'action éducative et pédagogique au Rectorat de l'Académie de Nantes



• **La commune** est titulaire de compétences en cohérence directe avec les différents volets inhérents à l'éco-mobilité scolaire (voirie, bâtiment de l'école, sécurité routière, vie associative, santé publique, qualité de vie...) et joue un rôle essentiel qui peut s'exercer aux différentes étapes de l'action :

- Sur un plan matériel, subventionnement, achat de petit matériel.
- Sur un plan informatif, participation à la communication, organisation de réunions de sensibilisation, d'information.
- Sur un plan plus général, rôle de coordinateur du projet.

« Sur la commune de St Jean de Boiseau, depuis 2003, 50 enfants utilisent chaque année les 4 circuits de Vélobus et Pédibus mis en place. Cette démarche a été initiée par la commune lors de la Semaine de la Mobilité dans un but précis : prouver aux parents que l'éco-mobilité scolaire est un thème nouveau que l'on doit considérer. L'expérience éco-mobile de St Jean de Boiseau a mis en évidence la nécessité, pour le personnel communal et les parents, de travailler en collaboration étroite au bon fonctionnement des ramassages. De cette collaboration dépend la survie des actions. Car en effet, si les parents, en tant qu'accompagnateurs bénévoles, ont quotidiennement sur les épaules, le bon déroulement du dispositif, il est du devoir de la commune de les soutenir, matériellement et humainement, dans les moments difficiles, tels que la rentrée des classes.

Plus globalement, multiplier les partenaires (parents, école, commune, association...) dans une initiative d'éco-mobilité scolaire multiplie les chances de pérennisation de l'action. »

Mme Le Maillat Doré, Adjointe à la petite enfance et à l'action scolaire. Commune de St Jean de Boiseau

- A une échelle plus grande, **les différentes formes d'agglomération** (Communautés de Communes, Communautés d'Agglomération ou Communautés Urbaines) sont, elles aussi, concernées par ces démarches et disposent, aux vues de leurs compétences, d'une légitimité à agir sur cette thématique. Par des procédés parfois divergents selon l'agglomération concernée et les décisions politiques prises, ces structures fondent leur actions de soutien aux écoles ou communes, sur la recherche constante d'une cohérence territoriale de la démarche entreprise. De la même manière, les Conseils Généraux, titulaires de la compétence Transport Scolaire, peuvent mettre en œuvre, à l'échelle départementale, une démarche d'éco-mobilité.

La mission d'éco-mobilité scolaire d'une structure intercommunale :

Exemple de la Communauté Urbaine de Nantes

« Sur l'agglomération nantaise, on a vu naître depuis quelques années des initiatives éco-mobiles, notamment les Pédibus et Vélobus. Au cours de cette première phase d'expérimentation, Nantes Métropole a réalisé un travail de sensibilisation auprès de la population en organisant, notamment, des événements sur cette thématique (la Semaine de la Mobilité, par exemple). Aujourd'hui, c'est un besoin de cohérence à l'échelle territoriale qui se dégage. La mission que Nantes Métropole se propose donc de remplir est d'harmoniser les dispositifs sur l'agglomération nantaise.

Par ailleurs, l'expérience a démontré que la réalisation des Pédibus et Vélobus ne nécessitent pas de gros investissement. Nantes Métropole va dorénavant davantage s'engager sur le plan financier et apporter le soutien qu'on lui demande. A l'échelle du budget de la Communauté Urbaine, l'éco-mobilité scolaire ne réclame pas d'importants moyens. Toutefois, il s'agit bien sur de nouvelles dépenses à considérer mais, il est à noter qu'il n'y a pas d'obstacle financier lourd, réhibitoire à l'engagement de Nantes Métropole dans ces actions. »

Mr. De Rugy, Adjoint au maire de la ville de Nantes et Vice-président de Nantes Métropole



Exemple de la Communauté d'Agglomération d'Angers

« Angers Loire Métropole est la première métropole à avoir inscrit les Plans de Déplacement École dans son Plan de Déplacements Urbains. Les premiers ramassages éco-mobiles sont le résultat d'une démarche volontariste de la collectivité amorcée en 2003. La mise en place du premier Pédibus s'est fait en collaboration avec l'ADEME et un bureau d'étude. Depuis 3 ans, 10 groupes scolaires participent au projet et Angers Loire Métropole a fait le choix de mettre à disposition des écoles un technicien chargé d'accompagner la mise en œuvre des ramassages. Cependant, nous nous sommes heurtés à une fréquente démobilisation des parents d'élèves, engendrant des abandons de projets dans plusieurs écoles. La collectivité doit donc agir avec prudence. Il ne s'agit pas de municipaliser ces actions : la collectivité doit tenter de maintenir la motivation des parents pour que le concept se pérennise. »

Mr. Mahé, Adjoint au maire de la ville d'Angers et Délégué communautaire d'Angers Loire Métropole

Exemple de la Communauté Urbaine du Mans

« Les premiers Pédibus ont été mis en place dans le cadre de la Semaine du Développement Durable à la sollicitation des parents d'élèves. Pour Le Mans Métropole, il paraissait essentiel que ce projet soit porté par les parents. Pour se faire, la collectivité n'a pas souhaité prendre à sa charge la responsabilité de cette action afin d'éviter un effritement de leur motivation et ainsi leur démobilisation. Nous avons donc choisi de laisser carte blanche aux parents quant à la mise en œuvre et la gestion de ce projet. Cette méthode a fait ces preuves puisque le concept Pédibus s'est développé dans plusieurs écoles, parfois même sans l'aide de la collectivité. Le Mans Métropole intervient en second plan, pour mettre à disposition une salle de réunion ou des chasubles. Mais ce projet doit appartenir aux parents : c'est par cela qu'il se pérenniera.

Toutefois, nous allons mettre en place au sein de Le Mans Métropole une personne référent-Pédibus chargée de coordonner le projet sur le territoire, de sonder les besoins exprimés par les parents et de veiller à la sécurité des circuits en réaménageant, s'il le faut, les zones concernées. »

Mr. Batiot, Conseiller municipal de la ville du Mans et Vice-Président du Mans Métropole



Les bénéfices de l'Eco-mobilité scolaire sont nombreux, les bénéficiaires aussi.

La dépose systématique des enfants en voiture génère un certain nombre de problèmes, directement liés aux conditions de transport (telles que la congestion aux abords des écoles et l'augmentation du volume de gaz à effet de serre émis) mais aussi des conséquences indirectes issues de l'absence d'activité physique. L'éco-mobilité se propose d'apporter une solution à ces différents problèmes.

- **Sur le plan environnemental** : l'éco-mobilité scolaire se présente comme un outil de lutte contre la pollution de l'air, limitant la prolifération de petits trajets en voitures, particulièrement polluant et consommateur de pétrole.
 - L'effet à court terme se mesure en volume de CO2 évité.
 - L'effet à moyen et long terme : sensibilisé dès le plus jeune âge, l'enfant a toutes les chances de conserver, une fois adulte, dans son mode de vie, des pratiques respectueuses de l'environnement.
- **Les bénéfices pour la santé** : d'un point de vue global, les effets sur l'environnement se répercutent sur la santé. En effet, moins de pollution atmosphérique génère moins de problèmes médicaux d'ordre respiratoire. Par ailleurs, l'éco-mobilité, induisant une activité physique quotidienne lors des déplacements, constitue un bénéfice immédiat pour la santé et se présente comme un moyen simple pour lutter contre l'obésité infantile. Enfin, l'enfant qui n'est plus véhiculé par ses parents et donc exposé à la tension du conducteur, profite d'un mode de transport moins stressant et arrive à l'école plus éveillé et disposé à travailler.

La sédentarité, une des causes essentielles de l'obésité chez l'enfant.

« Dans les années soixante, 3% des enfants de 5 à 12 ans étaient obèses. En 2000, ce taux atteint 16%. Pour expliquer les déterminants de cette augmentation, il convient de revenir sur les causes de l'obésité. Elles sont triples : l'héritage génétique, les pratiques alimentaires et la sédentarité. Parallèlement à une alimentation de plus en plus grasse et sucrée, on observe, depuis quelques années, une augmentation de la sédentarité, notamment chez l'enfant : il se déplace plus souvent en voiture, regarde davantage la télévision, passe plus de temps sur l'ordinateur...

A long terme, l'obésité peut entraîner des problèmes cardio-vasculaires et une diminution de l'espérance de vie. Socialement, elle peut provoquer l'isolement de la personne.

Or, il a été démontré que l'obésité, lorsqu'elle touche un enfant avant l'âge de 10 ans, persiste le plus souvent à l'âge adulte.

Pour lutter contre l'obésité, pédiatres et nutritionnistes tentent de sensibiliser et d'informer enfants et parents, à l'école comme dans la vie de tous les jours, sur les causes de l'obésité et sur les gestes simples qui peuvent limiter la prise de poids. Sous forme de livret le plus souvent, nous recommandons des comportements alimentaires (5 fruits ou légumes par jour, par exemple) et une activité physique minimum (30 minutes d'activité modérée par jour). Notre but est, ici, bien de lutter contre la sédentarité, non pas d'inciter forcément les enfants (et leurs parents) à pratiquer un sport. Mais pratiquer une activité physique au quotidien, comme accompagner son enfant à l'école à pied est une action simple qui peut prévenir l'obésité. Sur ce plan là, l'éco-mobilité scolaire est en phase avec nos recommandations et peut aider, sur le plan de l'information comme de la pratique, le travail des pédiatres et nutritionnistes dans la prévention de l'obésité chez les enfants.

L'activité physique permet aussi d'améliorer la qualité de vie : on se sent mieux lorsqu'on fait du sport. Faire une activité physique entre amis engendre une amélioration de la perception, de l'estime de soi, fondamentale chez l'enfant atteint d'obésité – rappelons que les enfants obèses sont très souvent mis à l'écart des autres – .

Dans cet apprentissage des bonnes pratiques de vie de l'enfant, le rôle des parents est très important : il est important qu'ils montrent l'exemple afin que ces pratiques s'inscrivent durablement dans la vie de l'enfant. »

Docteur Gasser, Pédiatre, réseau régional lutte contre l'obésité



- **Sur le plan pédagogique :** dans le développement social de l'enfant, l'éco-mobilité scolaire apparaît comme un moyen efficace d'encourager l'autonomie de l'enfant, de le responsabiliser et de multiplier ses pratiques de socialisation (et celles de ses parents !) dans son quartier. Par ailleurs, elle permet d'amorcer chez les enfants (et leurs parents !) une remise en question de leur mode de vie et une réflexion sur les conséquences qu'il génère sur l'environnement.

La vraie finalité de l'initiative éco-mobile

« Au sein de la commune de la Montagne, nous considérons que le Pédibus n'est un objectif en soit. L'objectif est de faire en sorte qu'un maximum de personnes se déplace autrement qu'en voiture. Cet objectif établi, nous nous sommes posé la question suivante : comment y parvenir ? Le Pédibus est une alternative possible. En mettant en place son premier ramassage, l'ambition de la Montagne était de donner à la ville de nouvelles perspectives, autres qu'une circulation croissante des voitures.

L'éco-mobilité scolaire présente la question de l'autonomie de l'enfant comme fondamentale. Pour cette raison, dans la pratique, nous ne sollicitons pas les élèves de CM1 et CM2 à participer aux ramassages. Notre but, c'est, qu'à travers l'utilisation du Pédibus, ils soient capables, très rapidement, d'être totalement autonomes et d'aller à l'école à pieds, seuls. Désormais, les circuits de Pédibus de la Montagne accueillent majoritairement des élèves de niveau CP ; ces derniers, jugés trop jeunes, étaient absents des ramassages les premières années. Le Pédibus est donc un moyen d'apprentissage de l'autonomie pour les enfants ; les parents ont, par conséquent, davantage confiance en leurs enfants pour les laisser, une fois atteint un certain âge, aller seuls à l'école. »

Mr. Fares, Adjoint au maire chargé du Développement Durable. Commune de la Montagne

- **Sur le plan de la sécurité :** l'éco-mobilité scolaire part du postulat qu'il faut désormais inverser l'argumentaire des parents qui justifient la pratique de la « Dépose minute » par l'insécurité croissante aux abords de l'école, liée à la multiplication du nombre de voitures et de stationnements sauvages aux heures d'entrée et de sortie. En encourageant les pratiques éco-mobiles, ce sont autant de voitures en moins devant l'école. Les piétons et cyclistes peuvent ainsi reprendre possession des trottoirs et pistes cyclables sans danger. Par ailleurs, la pratique de la marche à pied ou du vélo sur le chemin de l'école sont des occasions pour l'enfant de faire son premier apprentissage des règles de base de la sécurité routière.



Quelle est la place des aménagements urbains dans les initiatives d'éco-mobilité ?

Un des préambules essentiels de la démarche éco-mobile réside dans la réalisation d'un diagnostic des aménagements en place aux abords de l'école. L'expérience des Vélobus et Pédibus a mis en évidence le caractère déterminant de ce type de démarche dans le passage à l'action d'une collectivité locale. Porte parole efficace des piétons et cyclistes, les acteurs de l'initiative éco-mobile disposent d'une légitimité, auprès des instances concernées, de revendication de leurs besoins d'aménagement : ralentisseurs, pistes cyclables, zone 30, trottoirs plus larges. Plus largement, le développement de ces pratiques a permis de mettre en lumière les aberrations de voirie et les aménagements « pièges », illustrations d'une politique d'urbanisme qui, depuis plusieurs décennies, place la voiture au centre de ses préoccupations.

L'éco-mobilité a donc du poser ses jalons au sein d'un espace a priori hostile, ou du moins inadéquat. Ces initiatives ont permis des réajustements sur des zones urbaines à risques. Cependant, l'ambition de l'éco-mobilité scolaire n'est pas de créer un environnement ultra sécurisé pour y faire circuler des enfants inexpérimentés, mais bien de les confronter à l'espace urbain tel qu'il existe aujourd'hui avec ses passages pour piétons dangereux et ses trottoirs trop étroits. Il paraît important de ne pas imaginer la démarche éco-mobile sur une zone déterminée, sécurisée, détachée de toute réalité et donc factice. L'éco-mobilité doit pouvoir s'exercer partout et tout de suite, et il est essentiel de ne pas attendre les aménagements idéaux pour initier un projet. Une fois la démarche amorcée, les dysfonctionnements révélés, alors les aménagements les plus pertinents ont toutes les chances d'aboutir.



Les freins de l'éco-mobilité

L'expérience éco-mobile des Pays de la Loire a mis en évidence la récurrence d'un certain nombre de freins au passage à l'action, de chaînons manquants ou défectueux dans le déroulement des projets mis en place. En effet, la démarche éco-mobile se heurte à un certain nombre de difficultés inhérentes au terrain sensible (le déplacement des enfants) auquel elle se destine apporter une réponse.

L'insécurité routière : mythe ou réalité ?

La représentation qu'ont les parents – ainsi que les autres acteurs : élus, équipes enseignantes, associations de parents – du danger à circuler en ville est un des principaux obstacles au développement de l'éco-mobilité scolaire et le premier argument que le porteur du projet va devoir contrer. Mais, entre mythologie et réalité, l'insécurité routière fait souvent l'objet de fausses représentations, le sentiment de prudence ou de crainte incitant à la surestimation. Pourtant, les vrais chiffres de l'accidentologie des jeunes ne révèlent pas de surreprésentations des accidents chez les piétons, comparativement aux adultes.



Les limites de l'enfant dans la circulation.

« L'enfant n'est pas un adulte en miniature. On ne peut donc pas fonder notre appréciation de ce que perçoit l'enfant à partir de ce que l'on perçoit en tant qu'adulte.

Quelques éléments sont à rappeler :

- son champ visuel n'est pas le même que celui d'un adulte. Il va se développer avec l'âge.
- son interprétation d'une situation, d'un danger éventuel n'est pas liée à sa capacité visuelle (un enfant peut mettre 4 secondes à comprendre si une voiture est ou non en train de rouler).
- la notion de distance de freinage est inconnue à l'enfant.
- l'enfant est sélectif par rapport aux bruits qu'il entend.

Quelques chiffres à connaître :

Sur le nombre d'enfants âgés de 0 à 14 ans, à l'échelle nationale : 143 tués dans la circulation en 2005 (soit 2.7% du total des tués alors que les 0-14ans représentent 18% de la population totale française). Les 0-14 ans ont donc 6 fois moins de risque d'être tués dans la circulation que le reste de la population. Sur les 143 tués en 2005, 32% étaient piétons et 12% cyclistes.

Sur la tranche d'âge des 15-24 ans on observe à l'inverse une surreprésentation du risque : ils représentent 13% de la population totale et 27% des tués sur la route.

L'apprentissage des règles théoriques de sécurité routière par les enfants doit être fait le plus tôt possible. Une mise en pratique de ces règles permet une meilleure prévention des risques de la circulation »

Mr Blet-Chareaudeau, Pôle Régional d'Animation Sécurité Routière

La démobilisation des parents

L'exemple des Vélobus et Pédibus parle de lui-même. Une démarche éco-mobilité fonde avant tout sa survie sur un engagement sans faille de la part des parents. Or, nous nous situons ici dans un contexte de volontariat, par définition complexe à viabiliser car n'imposant pas réellement de règle de fonctionnement.

Dans le cas des Vélobus et Pédibus, la démobilisation des parents s'observe souvent à chaque rentrée où le ramassage, même s'il était performant l'année précédente, peut montrer des signes de faiblesse, voire s'arrêter de fonctionner, faute d'un nombre d'accompagnateurs suffisant. Ainsi, en septembre, il n'est pas rare de devoir reprendre le projet au point de départ, de refaire une enquête auprès des enfants et des parents et surtout de devoir recruter de nouveaux accompagnateurs. Ce problème peut d'ailleurs se poser en cours d'année lorsque des parents ne peuvent ou ne veulent plus assurer les ramassages. Cette situation peut survenir, notamment, lorsque des accompagnateurs ont le sentiment « d'en faire » beaucoup plus que d'autres parents qui profitent aussi du Vélobus ou du Pédibus. Pour éviter que ces situations surviennent, il est conseillé de demander une participation, même symbolique, aux parents dont les enfants utilisent le ramassage. Toutefois cette démobilisation des parents demeure difficile à estimer et pallier le manque créé n'est pas chose aisée. Quelques communes ont imaginé des recours pour contrer le désistement des parents, tel que faire appel aux jeunes seniors volontaires ou remplacer ponctuellement les éventuels absents par le personnel municipal.

La démobilisation des parents – qu'elle soit d'ailleurs réelle ou pressentie par les communes ou les porteurs de projet – est une des causes importantes de la difficile pérennisation des initiatives éco-mobiles. Ces dernières se fondent sur une démarche familiale et solidaire, il paraît toutefois contre-productif de se passer des parents dans ce type de projets.



L'expérience Pédibus à Beaupréau

« Depuis 2005, année de la création des trois lignes de Pédibus dans une école de Beaupréau, le ramassage écomobile nous a démontré les bénéfices qu'il engendrait : davantage de convivialité et des enfants plus éveillés à l'arrivée en classe. Cependant, notre expérience a mis en évidence des difficultés : la pérennisation du ramassage est laborieuse. Chaque année, tout est à réorganiser : des élèves partent, d'autres arrivent, les accompagnateurs font de même. Il faut tout recommencer avec de nouveaux accompagnateurs et relancer le dispositif. »

Mr Robineau, Adjoint au maire de Beaupréau

Le problème de la gestion de projet écomobile par les collectivités territoriales

Les initiatives d'éco-mobilité scolaire, notamment les Vélobus et Pédibus, se sont développées en nombre depuis quelques années dans la région des Pays de la Loire. Aujourd'hui, cette thématique est en passe de devenir incontournable pour les collectivités territoriales et l'on observe de nouvelles responsabilités politiques émerger. Cependant, l'éco-mobilité scolaire est une question transversale, qui recouvre différents domaines d'action : les transports et déplacements, l'enfance, les affaires scolaires, l'environnement, la sécurité routière... Par conséquent, au regard de la répartition des compétences des différentes collectivités territoriales, cette transversalité s'observe aussi sur le plan de la gestion politique puisque l'éco-mobilité scolaire se situe au confluent des champs d'actions des communes, des Communautés de Communes (ou Communauté d'Agglomération, Communauté Urbaine), des départements ou encore des régions. En effet, selon l'axe qu'on choisit de mettre en avant, la gestion des dispositifs tels que Vélobus et Pédibus, peut être affiliée à la compétence d'une collectivité plutôt qu'une autre.

Si on peut considérer que l'éco-mobilité scolaire est du ressort de chacun des acteurs du territoire, la transversalité de cette thématique nuit aussi à sa réalisation et sa gestion puisqu'elle maintient un flou autour des responsabilités de chacun. Expliciter le rôle des différentes collectivités territoriales sur ce sujet permettrait d'améliorer et de faciliter la mise en place et la coordination des actions.

L'éco-mobilité scolaire est un sujet récent qui ne dispose d'aucun précédent. Il est donc difficile de savoir, aujourd'hui, quelle entité serait la plus légitime à se saisir de la gestion de ce type d'action. Un multi-partenariat politique, comme il se dessine aujourd'hui, est envisageable, mais il devra résoudre la question du conflit de compétences et chaque collectivité devra faire face à la responsabilité qui est la sienne sur ce sujet.

Derrière la question récurrente des assurances : la crainte des parents de confier leurs enfants

Dans le cas des Vélobus et Pédibus, les parents évoquent souvent comme déterminant de leur frilosité à l'éco-mobilité scolaire, leur appréhension à confier leurs enfants à une tierce personne sur le trajet Domicile-Ecole. Cette peur s'observe notamment à travers la récurrence de la question des assurances des accompagnateurs et enfants lors de la mise en place des dispositifs dans les écoles. Si cette question effrayait lors des premiers pas de l'éco-mobilité scolaire, elle est aujourd'hui réglée. On observe trois types de cas de figures : dans certains cas, l'assurance de l'école peut couvrir les accompagnateurs. Dans d'autres, c'est la commune qui prend en charge l'assurance des parents. Enfin, une association (association de parents ou autres) peut prendre en charge cette responsabilité. Aujourd'hui, on constate par ailleurs que les assureurs se positionnent de plus en plus sur cette question et peuvent proposer des solutions simples aux accompagnateurs.

Si les démarches administratives relatives à la question de l'assurance et les responsabilités juridiques sont explicitées, la crainte de laisser son enfant sous la responsabilité de personnes extérieures à la famille demeure et est à considérer avec importance lors de la réalisation d'un ramassage éco-mobilité.



L'Ecomobilité scolaire dans notre région : limitée dans l'espace, limitée à l'école

Le développement de l'éco-mobilité scolaire dans les Pays de la Loire, depuis quatre ans, s'est principalement fondé sur l'émergence et la démocratisation des concepts Vélobus et Pédibus dans les écoles élémentaires en espace urbain. Si cette première étape a permis de démontrer la pertinence et la légitimité de cette thématique, il ne s'agit là que d'un premier pas de franchi.

L'éco-mobilité ne se résume pas au strict Vélobus et Pédibus, dont la réussite, il est vrai, dans les écoles de centre ville n'est plus à avérer. Son objectif est simple : limiter le trafic automobile autour des établissements scolaires. Les configurations spatiales et sociales de chaque établissement n'étant jamais les mêmes, les solutions écomobiles ne sont pas toutes adaptées à chacun des contextes locaux et il est primordial d'ajuster les volontés et démarches écomobiles aux réalités du terrain.

Ainsi, jusqu'à présent, aucun concept viable ne s'est développé en zone très rurale. Les Vélobus et Pédibus, tels qu'ils existent en ville, paraissent inappropriés sur cet espace et, au regard des distances à parcourir sur le trajet Domicile-Ecole, une démarche visant à la promotion des transports en communs serait être plus pertinente. Dans cet espace où les trajets sont plus longs, se déplacer en voiture est souvent un réflexe. Une démarche de sensibilisation aux modes doux ainsi qu'une amélioration de la desserte en transports en communs pourraient être les premières étapes d'une action écomobile en zone rurale. Cependant, les communes rurales se heurtent à une difficulté : leurs capacités d'actions sont souvent limitées par le manque de moyens financiers. Là encore, un travail en partenariat avec différents acteurs du territoire (Communauté de Communes, Conseil Général...) peut permettre de passer outre cet obstacle et offrir aux communes rurales les moyens humains et financiers de mettre en œuvre, elles aussi, une démarche d'éco-mobilité scolaire.

De la même manière, les collégiens, lycéens et étudiants sont les grands oubliés de l'éco-mobilité sur notre région. Ils ont chacun des pratiques de déplacements qui leur sont propres et des problèmes spécifiques se posent en conséquence aux abords de ces établissements. Si des alternatives efficaces au « Dépose minute » devant les écoles primaires ont été mises en place, les problèmes de surcharge des transports en communs et de difficultés de stationnement aux heures d'entrée et de sortie des établissements du secondaire et du tertiaire n'ont pas encore trouvé de solution.

L'éco-mobilité ne se limite pas au Pédibus et Vélobus : cette notion va bien au-delà. C'est un concept qui passe d'abord par la prise en compte des notions de transport collectif et de déplacement et considère les besoins en mobilité de toutes les populations. A l'échelle du département de Loire Atlantique, nous travaillons sur des zones urbaines et des zones rurales. En terme d'éco-mobilité, sur ces deux espaces, les besoins et les réponses ne sont pas les mêmes. Le transport collectif en car, le train, le transport à la demande sont, entre autres, des réponses efficaces aux besoins de publics cibles particuliers. »

Mr Daniel, Vice-Président du Conseil Général de Loire Atlantique

Mise en page : IC'COM - Rédaction : Cécile MICHAUT