

LE RAMASSAGE SCOLAIRE NON-MOTORISÉ : BUS PÉDESTRE ET BUS CYCLISTE



LES POINTS FORTS

- ✓ Non-motorisé, donc non-polluant et sans nuisances sonores.
- ✓ Convivial et solidaire.
- ✓ Favorable à la santé et la sécurité des enfants.
- ✓ Pédagogique : apprentissage du déplacement en ville.

Objectifs

Le ramassage scolaire non-motorisé, que l'on retrouve sous de nombreuses appellations (bus pédestre, bus cycliste ou accompagnement collectif), vise à réduire l'utilisation de la voiture particulière pour le trajet domicile-école, en créant une offre de transport collectif non-motorisé et sécurisé pour ce déplacement. Cette nouvelle offre non-polluante consiste à organiser et gérer des systèmes d'accompagnement par des adultes d'enfants à l'école, à pied ou à vélo.

Atouts

Les atouts du bus non-motorisé sont multiples : il s'agit d'une nouvelle offre de transport rationalisée, non-polluante, saine et solidaire pour le trajet domicile-école. Il permet aux enfants et aux parents de rationaliser leurs choix modaux pour ce petit trajet, c'est-à-dire opter pour le mode le plus adapté au trajet à parcourir en fonction d'un rapport efficacité/nuisances. En raisonnant leurs choix modaux grâce à cette nouvelle offre de transport, enfants et parents pratiquent régulièrement de l'exercice, consomment moins de carburant, contribuent à tranquilliser les abords d'écoles, découvrent leur voisinage de quartier...

Principe

Le bus pédestre ou cycliste consiste en un groupe d'enfants, conduit par des adultes, effectuant le trajet à pied ou à vélo des zones d'habitations jusqu'à l'école. En fonction du nombre d'enfants utilisant ce ramassage scolaire, le groupe fait du porte-à-porte ou marque des arrêts en des points de regroupement.



© Targeting

Bus pédestre sur le chemin de l'école, Taverny (95).

Comme une ligne de bus routier classique, les bus pédestres et cyclistes respectent certaines règles d'exploitation assurant la qualité et la fiabilité du transport : une ligne, des arrêts et des horaires. Une différence, toutefois, distingue le bus non-motorisé du bus motorisé : la présence de plusieurs "conducteurs".

A pied ou à vélo, il est préconisé que le groupe d'enfants n'excède pas 20 élèves, accompagnés au minimum par quatre adultes. Toutefois, certains bus pédestres atteignent la cinquantaine d'élèves encadrée par une dizaine d'accompagnateurs.

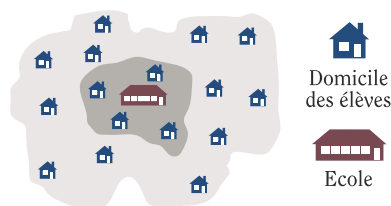
• Bus pédestre

Concrètement, un ou plusieurs adultes accompagnateurs ouvrent la marche et indiquent les haltes ou les traversées de voies. Derrière eux, les enfants suivent en file, en restant toujours sur les trottoirs. De même, un ou plusieurs adultes ferment le convoi et veillent au bon déroulement du déplacement. Il est recommandé de placer des accompagnateurs en renfort entre les enfants et la chaussée.

• Bus cycliste

Il est basé sur les mêmes principes que le bus pédestre mais à vélo : des accompagnateurs adultes encadrent un groupe d'enfants, en tête, en queue et sur le côté en serre-file. Il est recommandé d'établir un code de communication (bras levé = Stop) et des règles de conduite en groupe. Par rapport à la marche, il permet de parcourir des distances plus importantes. Ainsi, le bus cycliste est complémentaire plutôt que concurrent du bus pédestre car il permet d'élargir le périmètre de "chalandise" pour les enfants habitant le plus loin de l'école. Par ailleurs, la pratique régulière du vélo les prépare à leur mobilité de collégiens et lycéens.

Bus cycliste et bus pédestre, deux solutions complémentaires



- Périmètre couvert par le bus pédestre $\pm 1,5$ km
- Périmètre couvert par le bus cycliste ± 3 km

Organiser un bus non-motorisé : une démarche participative

1 - Former un groupe de travail réunissant des représentants de la Ville (affaires scolaires, voirie, environnement...), de l'Education nationale (directeurs d'école, personnel enseignant, inspecteurs départementaux, correspondant départemental prévention routière de l'Education nationale ...) et des parents (groupe de parents motivés, association de parents d'élèves existante, une association créée pour ce projet), en associant de préférence les enfants au montage du projet.

2 - Réaliser une enquête de mobilité pour mieux connaître :

- La répartition spatiale des élèves.
- Les modes de déplacements employés et les habitudes.
- Le potentiel : recenser les enfants participants et les parents volontaires pour être accompagnateur.

Différents moyens ont été recensés, tous nécessitent la collaboration du groupe de travail : questionnaire rempli en classe, repérage sur une carte par les enfants de leur domicile et modes de transports utilisés (pastille, épingle...)

3 - En concertation avec le groupe de travail, identifier :

- Les itinéraires possibles, en fonction des domiciliations (carte du périmètre scolaire avec le domicile des élèves), des habitudes de déplacement à pied ou à vélo des enfants et des parents et de leur connaissance de terrain.
- Le nombre de lignes adapté en fonction de la répartition spatiale des enfants, du nombre d'accompagnateurs, de la distance à parcourir pour chaque ligne et de critères de sécurité du trajet.
- La localisation des arrêts le long de l'itinéraire, en fonction des domiciliations.
- Le mode de gestion et d'assurance possible (voir tableau aspects juridiques).

4 - Repérer sur le terrain le ou les itinéraires retenus, avec les futurs conducteurs pour :

- Identifier les problèmes de sécurité, de visibilité ou de confort dans les déplacements à pied ou à vélo sur le trajet.
- Réfléchir aux améliorations possibles : aménagements de voirie, zone 30, signalisation verticale et/ou horizontale des chemins vers l'école... et proposer à la collectivité une série de mesures accompagnant l'initiative collective des parents.
- Le repérage peut être effectué avec les enfants dans le cadre d'un trajet-test et d'un apprentissage du code de la route.

5 - Procéder aux inscriptions des enfants et des adultes accompagnateurs.

Charte de confiance, fiche d'engagement, fiche d'inscription de conducteurs.

6 - A partir des inscriptions, élaborer un programme pour le ramassage scolaire établissant :

- Un planning par semaine, avec le nom des conducteurs et de leur suppléant en cas d'indisponibilité.
- Une liste des conducteurs avec leurs coordonnées remise à chaque conducteur.
- Une liste des enfants utilisant le ramassage scolaire.

7 - Lancer le service de ramassage scolaire.

De nombreuses journées de mobilisation appelant à l'engagement éco-citoyen peuvent servir de tremplin au lancement du service : la journée Marchons vers l'école en octobre, la semaine de la mobilité (mi-septembre), journée sans voiture (22 septembre), la semaine du développement durable (juin), la semaine de la sécurité routière...

8 - Ajuster les itinéraires en fonction des inscriptions en cours d'année.

Le ramassage scolaire non-motorisé est un système souple relativement facile à adapter en cours d'année de nouvelles adhésions, les arrêts marqués par des poteaux de signalisation ou du marquage au sol sont modulables.

9 - Informer régulièrement les enfants et les parents de l'évolution du service.

Comment organiser et gérer ce nouveau service de mobilité ?

Ces systèmes d'accompagnement collectif à l'école peuvent être organisés et gérés directement par des agents municipaux. Toutefois, ce mode de gestion est plutôt rare. Il est plus fréquent que l'organisation et la gestion résultent d'une collaboration entre la Ville et un groupe volontaire de parents d'élèves.

Du point de vue de l'organisation, la collectivité (services des affaires scolaires, de la voirie, de l'environnement, des services à la population...) joue un rôle, plus ou moins étendu, en facilitant et coordonnant le montage du projet : mise à disposition d'interlocuteurs avec la Ville, d'un bureau d'études ou du matériel nécessaire (gilets de signalisation, brassards, fanions...), élaboration de lignes marquées d'arrêts et réalisation d'aménagements de voirie en concertation avec les parents (sécurisation, signalisation des chemins vers l'école...).

Du point de vue de la gestion du service, il est préconisé d'associer le bénévolat de parents à un organe permanent de gestion et de coordination. Celui-ci peut prendre la forme d'une association de parents d'élèves existante, une association créée pour la gestion de la ligne, un prestataire de la Ville (par exemple une association de services de proximité), ou du service conseil en mobilité de la Ville.



Il serait regrettable que des initiatives aussi innovantes soient assombries par un incident quelconque – rayures sur une voiture, casse d'un rétroviseur – qui mettrait en difficulté un parent mal assuré.

Il est donc recommandé de définir le mode de gestion et d'assurance des accompagnateurs avant de mettre en service des lignes (voir page de droite tableau aspects juridiques).

Aspects juridiques

Qui est concerné ?	Quelles responsabilités ?	Quelles assurances ?
Les enfants		
Enfant blessé sur le trajet	• Responsabilité civile (RC) de l'auteur du dommage (garanties "Individuelles-Accidents").	• Couverture par l'assurance scolaire de l'enfant ou contrat personnel de famille, en l'absence de responsable identifié ou assuré.
Enfant provoque un accident sur le trajet	• Responsabilité civile des parents.	• Couverture par l'assurance scolaire ou une assurance en responsabilité civile familiale.
Les accompagnateurs		
Cas d'agents municipaux dépendant directement de la collectivité locale	• Responsabilité civile et pénale (RC et RP) en cas de faute ayant entraîné un dommage grave (voire de défaut de surveillance pour la RP).	• Couverture par l'assurance en responsabilité civile et "Individuelle-Accidents" de la Ville.
Cas d'une entraide informelle	• Responsabilités civile et pénale en cas de faute ayant entraîné un dommage grave (voire de défaut de surveillance pour la RP).	• Couverture par l'assurance en responsabilité civile et "Individuelle-Accidents" (se renseigner auprès de son assureur).
Cas d'une association de parents d'élèves	• Responsabilités pénale et civile des dommages résultant d'une faute commise dans l'organisation et la gestion du ramassage.	• Couverture possible par les assurances couvrant les membres d'associations de parents d'élèves, qui peuvent inclure les activités de ramassage scolaire à pied ou à vélo.
Cas d'une association créée ou existante	• Responsabilités pénale et civile des dommages résultant d'une faute commise dans l'organisation et la gestion du ramassage.	• Nécessité d'une assurance en responsabilité civile dont le coût est pris en charge par l'association pour l'ensemble des accompagnateurs (fonctionnement sur subventions et/ou sur cotisations).
Cas d'une association liée par convention avec la Ville	• Responsabilités pénale et civile des dommages résultant d'une faute commise dans l'organisation et la gestion du ramassage.	• Dans certains cas, lorsque la Ville délègue par convention la charge d'organiser et de gérer le ramassage scolaire, l'association peut bénéficier de l'assurance de la Ville. La convention précise les horaires, les itinéraires et les conditions de transport. L'assurance peut exiger que cette activité bénévole relève d'un travail qui aurait pu être effectué par du personnel communal.

Quelles pistes pour pérenniser les expériences de ramassage scolaire non-motorisé ?

Pour généraliser et pérenniser un ramassage scolaire non-motorisé, la démarche doit reposer sur la concertation et la participation de l'ensemble des acteurs concernés, sur un socle humain composé des parents, du personnel de l'Éducation Nationale, de la ville, de la vie associative...

Ce facteur humain est tout aussi crucial dans la mise en place d'un support logistique permanent (mairie, association existante ou créée) pour assurer l'organisation et la coordination (suppléants, journal d'infos, système de covoiturage de dépannage...) et encadrer le bénévolat de parents. La sécurisation des itinéraires domicile-école correspond souvent à une forte attente des parents. La concertation doit permettre d'aboutir à des mesures adaptées au

contexte local et favorisant le développement des pratiques éco-mobiles en sécurisant les itinéraires domicile-école :

- modération de la circulation (aménagement de voirie, de la zone 30 à la fermeture de voie),
- aménagements cyclables ou piétons jalonnés,
- présence humaine aux traversées,
- requalification de l'espace public favorable aux modes doux, aux transports collectifs et autres modes alternatifs à la voiture particulière.

Il est recommandé de précéder le lancement du ramassage scolaire par des actions de pédagogie et de formation au déplacement à pied ou à vélo en ville pour les enfants, voire les accompagnateurs.

Si le ramassage scolaire à pied semble plus adapté aux plus jeunes enfants (6-

9 ans), il est intéressant, en guise de préparation à leur mobilité de collégiens, de former les plus âgés (10-12 ans) à la conduite à vélo, soit par un ramassage scolaire à vélo (quotidien, hebdomadaire, mensuel...) soit par une formation (code de la route...). Le vélo est en effet un mode pratique pour les déplacements des collégiens et lycéens.

Enfin, le nouveau service aura d'autant plus de chance de répondre aux besoins des familles s'il est intégré à la vie scolaire : animation et programme pédagogique, proposition du service à l'inscription.



Comment mobiliser les parents et lever les a priori ?

Réticences observées	Arguments, solutions proposés
Poids des cartables	Solutions techniques existantes (casier à l'école, chariot pour cartables...), dialogue avec les instituteurs.
Intempéries	Habits adaptés, système souple (covoiturage les jours de fortes pluies).
Insécurité routière	Visibilité accrue par l'effet de convoi, vêtements ou brassards réfléchissants, aménagements de voirie, signalisation des chemins vers l'école.
Pollution de l'air	Fausse idée car exposition quotidienne à des émissions polluantes dans la voiture. Un cycliste ou un piéton est au minimum deux fois moins soumis à la pollution qu'un automobiliste dans l'habitacle de son véhicule (chiffres union européenne, 2002).
Fiabilité	Système reposant sur l'engagement individuel (charte et fiche d'engagement) et une organisation collective (suppléants, calendrier, formation des conducteurs).
Perte de temps	Fausse idée car rapidité des déplacements à pied et à vélo en ville et gain de temps par la rotation des parents dans l'accompagnement collectif.
Poids des habitudes	Occasion d'apprendre et prendre de nouvelles habitudes. La mobilisation des acteurs résulte d'une prise de conscience : <ul style="list-style-type: none"> • des mauvaises pratiques : informations sur les conséquences sur la santé... (voir fiche "Pourquoi et comment encourager éco-mobilité scolaire ?"). • des bonnes pratiques : sensibilisation aux avantages de la marche ou de l'accompagnement collectif par la mise en pratique.
Intérêts	Apprentissage des enfants aux déplacements à pied et à vélo, système solidaire permettant aux parents de mieux s'organiser en fonction du but recherché : gain de temps, occupation du temps libre, fonction sociale.

Le ramassage scolaire à vélo de Champigny-sur-Marne (94)

Une action à l'initiative des parents

La Ville accueille 5 000 enfants répartis dans 17 écoles élémentaires. En début d'année 2001, un groupe de parents souhaitait organiser un ramassage scolaire à vélo concret en un temps court sur l'école de leurs enfants. Cependant, ils ne disposaient ni d'étude, ni de méthode. Avec la collaboration du directeur de l'école et des enseignants, l'initiative a été prise par ce groupe de parents d'envoyer un questionnaire aux autres parents d'élèves (252 enfants), leur demandant s'ils souhaitaient rejoindre leur groupe de réflexion. Lors de leurs premières réunions, ils ont réfléchi et conçu de toutes pièces ce ramassage scolaire à vélo. Puis ils ont demandé aux 218 familles si elles étaient intéressées par ce mode de transport, pensant obtenir une trentaine de réponses positives maximum. En fait, ce sont 110 enfants qui ont répondu positivement, sur les 184 enquêtes retournées !

Première expérience de ramassage scolaire à vélo en France, cette initiative a été récompensée par le prix du Vélo d'or 2002, puis par le prix de l'éducation à l'environ-

nement en juillet 2003. Cette reconnaissance permet à ce groupe de parents de se poser, à présent, comme partenaire officiel de la mairie sur les questions liées aux circulations douces.

Des obstacles jugés surmontables et surmontés par les parents

- La configuration du terrain : flanc de coteau, pentes raides, proximité de la Marne, d'une autoroute, d'une nationale et d'une voie ferrée, carence d'aménagements cyclables ou de parcs de stationnement pour cycles.
- Les réticences premières de la mairie et du commissariat : risques d'accidents, crainte de ne pouvoir répondre aux attentes de toutes les écoles.
- La question des assurances : rédaction d'une charte de bonne conduite des parents accompagnateurs. Les risques d'accident sont couverts par l'assurance en responsabilité civile des parents et la responsabilité de l'accompagnateur ne peut être engagée que si celui-ci commet une faute.

Depuis avril 2001, le ramassage à vélo fonctionne tous les samedis matin, sur les trajets aller-retour. Basé sur un principe souple de porte-à-porte, l'itinéraire, les

arrêts, et les horaires s'adaptent en fonction des demandes des parents. L'expérience des parents de Champigny-sur-Marne est fondée sur l'idée d'aller chercher les enfants à leur domicile et de les y ramener, quel que soit l'endroit où ils résident. Toutefois, le tracé variant en fonction des enfants participant, le dispositif exige de nombreuses réunions d'organisation et la tâche se complexifie.

La mairie a mis à la disposition des enfants et des parents des gilets fluorescents afin de renforcer la sécurité du groupe en étant bien visible. Par ailleurs, estimant qu'il incombait à la municipalité d'assurer la sécurité des cyclistes, les parents ont demandé à la Ville de sécuriser les voies desservant l'école, entre autres, avec des contresens pour les vélos.

En effet, la possibilité d'emprunter dans les deux sens, des voies à circulation modérée en sens interdit, permettait aux enfants d'éviter les voies à fort trafic ; les cyclistes étant soumis au même code de la route que les automobilistes. C'est ainsi que des arrêtés ont été publiés afin de fermer, le temps du passage du groupe, les voies utilisées exceptionnellement en contresens.

Les premiers résultats

- Un report modal favorisant la convivialité 20 % des déplacements sur le trajet domicile-école se font dorénavant à vélo avec un report modal de la voiture sur le vélo !

Convaincus des vertus environnementales de leur initiative, les parents ont été en revanche surpris de la convivialité suscitée par cette action, qu'ils expliquent notamment par le parti pris de n'exclure aucun enfant (ramassage de tous les inscrits, des plus éloignés et des plus près) et de faire du porte-à-porte qui favorise les rencontres et la découverte du quartier. Ainsi, cette initiative a contribué à améliorer l'ambiance du quartier. A présent, les enfants discutent avec les commerçants, des riverains sortent pour saluer le convoi et parfois arrêter les voitures. La rue de l'école est fermée le samedi matin durant un quart d'heure, le temps que les enfants arrivent et se rangent. Les parents qui n'ont pas encore abandonné la voiture pour le vélo et qui étaient habitués à déposer leur enfant au plus près de la porte sont donc astreints à se garer à quelques dizaines de mètres, voire plus loin si d'autres voitures ont déjà pris la place. Ils sont amenés à marcher (en tenant la main à leurs enfants par exemple), ce qui constitue là aussi une amélioration qualitative. Par ailleurs, le rapport entre parents et enseignants a beaucoup évolué. S'il était impensable que les parents pénètrent dans l'école, aujourd'hui,

il paraît naturel que les parents y circulent et se la soient appropriés. Les parents y font passer aux enfants les tests à vélo et attribuent des brevets de cycliste urbain aux enfants de cours primaire capables d'intégrer le convoi.

- Les conditions climatiques. Le système a réussi à passer son premier hiver. Malgré les routes enneigées pendant deux samedis consécutifs, le ramassage fut maintenu mais laissé à la libre appréciation de l'accompagnateur. S'il devait neiger dans le courant de la matinée et que les routes devenaient vraiment impraticables pour un retour à vélo, il était toujours possible de rentrer à pied en poussant le vélo à la main. La sécurité peut toujours être assurée : il suffit de prendre les précautions nécessaires, comme de rouler doucement, de descendre éventuellement du vélo et de faire attention à la stabilité des enfants.
- Le besoin de se structurer. Confrontés aujourd'hui à un problème d'organisation liée à la fréquentation croissante du ramassage à vélo, les parents ont créé une association en mars 2003, Villavélo, dont la mission est d'étendre le système aux autres jours de la semaine et aux autres écoles, de promouvoir l'usage du vélo en ville et de s'imposer comme partenaire de la Ville. Dans un premier temps, ce partenariat recherche à approfondir l'action menée sur le groupe Jean-Jaurès (élémentaire et maternelle) par la mise en place d'un plan

de déplacements, visant à sécuriser les abords de l'école (aménagement de voirie), pérenniser le ramassage scolaire à vélo existant et proposer des mesures complémentaires (bus pédestre, révision de la carte scolaire...).

Mobiliser les parents le samedi est relativement facile, car ils sont plus disponibles qu'en semaine. Il est plus difficile de trouver des accompagnateurs pour prendre en charge les enfants à 16 h 30. La concertation cherchera alors à expliquer aux parents l'intérêt d'une telle entraide. Le roulement leur permettrait en effet de mieux gérer leur temps et de s'organiser ensemble en fonction de leur temps libre et de leurs activités.

Les facteurs du succès

Pour qu'une action de type "ramassage scolaire à vélo" fonctionne, plusieurs conditions sont indispensables. La mairie doit fournir un effort d'aménagement et d'équipement des infrastructures (voirie, stationnements vélos,...), mettre à disposition du matériel comme les chasubles et fanions que portent les enfants et les parents et apporter une aide à la réalisation de l'enquête et de l'étude. Les enseignants doivent s'impliquer et les parents doivent être les moteurs du projet : s'ils se l'approprient, le système ne s'essouffle pas. Ainsi, les parents et les enseignants jouent le rôle principal dans la mise en place d'un système comme celui-ci et de leur implication dépend le succès.



Ramassage à vélo à Champigny-sur-Marne (94).

Les bus pédestres de Tremblay-en-France (93) : du plan au ramassage scolaire à pied

Tremblay-en-France, ville de Seine-Saint-Denis, accueille 2 600 enfants répartis dans 14 écoles élémentaires. Dans le cadre de l'élaboration de plans de déplacements d'école, réalisés sur deux établissements pilotes de la ville, l'école Victor-Hugo (primaire) et l'école André-Malraux (primaire), l'étude d'accessibilité et de mobilité a révélé un intérêt à mettre en place des lignes de ramassage scolaire à pied, ou bus pédestre, pour chaque école (voir fiche plan).

Elaboration des lignes

Le diagnostic visait à déterminer les tracés de bus pédestre les plus efficaces à recommander aux accompagnateurs en s'appuyant sur la répartition des domiciliations des enfants, les gisements d'élèves identifiés pour participer aux bus pédestres (questionnaire aux élèves), les pratiques de déplacements des enfants et de leurs parents (observation de terrain, questionnaires et dialogue avec les parents) et le potentiel d'accompagnateurs parmi les parents. L'enquête a notamment mis en évidence une forte motivation des enfants des deux écoles : 85 % d'entre eux préféreraient aller à l'école à pied ou à vélo plutôt qu'en voiture.

La mise en place des lignes

A ce stade, la présence d'un noyau de parents motivés prend toute son importance car la démonstration de la faisabilité et des avantages du bus pédestre par un petit nombre de parents crée souvent un effet d'entraînement sur les autres. De plus, pour faciliter la mobilisation et la sensibilisation des acteurs locaux, la Ville a choisi d'inaugurer l'ouver-

ture des lignes le jour de la journée internationale "Marchons vers l'école" du 3 octobre 2002. Deux lignes ont été lancées sur chacune des écoles Victor-Hugo et André-Malraux, une quotidienne et une le samedi. Les lignes décrivent des itinéraires précis marqués de points de regroupement signalés par des panneaux provisoires (affiche "Marchons vers l'école"), dans l'attente d'une réalisation plus pérenne issue d'un travail réalisé par une classe de collège dans le cadre d'un atelier technique.

Par une collaboration de différents services (direction du développement durable et de l'action territoriale, service des affaires scolaires, service communication, service de voirie) la Ville de Tremblay-en-France a pu concerter la population concernée (parents, enfants, éducation nationale, riverains), envisager avec sa participation des solutions aux problèmes rencontrés (bus pédestre, petits aménagements de voirie), assurer un rôle d'animation et de coordination dans la mise en place des lignes de bus pédestre et envisager des actions transversales (programme pédagogique sur l'éco-mobilité). Du point de vue logistique, elle a mis à disposition des enfants et des parents les chabubles de sécurité, des modèles de charte et de planning, des badges pour identifier les accompagnateurs habilités. Les parents ont également reçu des fiches décrivant les itinéraires des lignes, les horaires, l'identité des accompagnateurs, les contacts des directeurs d'école et des parents coordinateurs.

De plus, un agent municipal sécurise la traversée d'une voie départementale. Du point de vue animation, la Ville a organisé le Noël du bus pédestre de Tremblay en fin d'année : goûter, cadeaux pour les enfants (CD-Rom et livres en lien avec l'environnement). Enfin, la collectivité aide au montage du journal du bus pédestre, relais d'information pour les parents et d'expression pour

les enfants. Grâce à une participation en amont des acteurs du projet, les directeurs d'école, les enseignants et certains parents d'élèves se sont rapidement impliqués dans la démarche. Il existe à présent un groupe de parents d'élèves moteurs dans les deux écoles.



Bus pédestre à Tremblay-en-France (93).

Les résultats

La Ville a choisi dans un premier temps de ne pas évaluer son action préférant concentrer ses efforts sur une disponibilité pour les parents et éviter de trop solliciter ces derniers et les enseignants. Toutefois, la Ville estime qu'en moyenne les bus pédestres sont utilisés par 40 enfants pour une dizaine d'accompagnateurs.

A Victor-Hugo, le nombre d'enfants participants s'élève certains jours à 50 ou 60. A l'école André-Malraux, une cinquantaine de voitures encombraient les abords de l'école, laquelle compte environ 200 élèves. Les jours où le bus pédestre fonctionne le mieux, on constate une réduction de 10 à 15 voitures stationnées.

La première étape fixée est de pérenniser le système au-delà de deux ou trois ans. Les parents qui inscriront alors leurs enfants à l'école intégreront directement le système du bus pédestre, sans avoir eu le temps de prendre de mauvaises habitudes.

Convivialité et inversion de la relation traditionnelle entre mairie et administrés sont des effets positifs des bus pédestres qu'il ne faut pas négliger. Le lien social est renforcé par ces convois d'enfants auxquels s'intéresse tout le quartier. Les administrés ne sont plus en position de demande d'infrastructures ou de dispositifs envers la mairie, mais prennent en charge le projet de la façon qui leur convient, la Ville leur fournissant en contrepartie un soutien technique, logistique et matériel. Les accompagnateurs étant les principaux artisans du succès, ils ont été conviés à la tribune du Grand prix de l'environnement lorsque Tremblay-en-France a reçu un prix pour les bus pédestres.



© Julie Rayant

Enfants accompagnés collectivement à l'école à Tremblay-en-France (93).

Du bus routier au bus à pied : une démarche concertée à Rueil-Malmaison (92)

La Ville accueille 5 500 enfants répartis dans 15 écoles élémentaires. L'accompagnement en voiture des enfants induit un certain engorgement de la circulation aux abords des écoles et un risque accru d'accidents pour les enfants. Le système actuel, qui repose sur les bus scolaires routiers et la dépose-minute, est inadapté au contexte (courtes distances) et source de nuisances (congestion, insécurité routière), comme le démontre la situation d'une école située à proximité d'un grand parking. En effet, le parking est tellement fréquenté que le bus scolaire routier, ne pouvant même pas y pénétrer, doit déposer les enfants au milieu des voitures particulières et des klaxons. Depuis, la politique locale de déplacements a évolué vers une limitation des espaces dévolus au stationnement automobile à proximité des écoles, encourageant ainsi l'accès aux écoles par d'autres modes. Cet axe de réflexion a conduit la Ville à envisager la réalisation d'infrastructures appropriées dès 1998.

Les pistes indiennes

Suite à une enquête sur les déplacements des enfants aux abords des écoles, un dispositif particulier, intitulé "les pistes indiennes", a été mis en place en 1999. Il a pour objectif d'inciter les enfants à emprunter un tracé sécurisé par la réalisation d'aménagements importants de voirie, la pose de têtes d'Indiens dessinées au sol pour jalonner les itinéraires pédestres vers l'école et par l'implantation aux intersections de totems en couleur de 1,20 mètre de haut. Visible par tous les automobilistes, ce jalonnement vertical avertit ces derniers que des écoliers sont susceptibles de traverser. Cinq pistes indiennes existent à ce jour sur le territoire communal et deux autres sont en cours d'aménagement. Quasiment toutes les écoles et toutes les fédérations de parents d'élèves souhaitent la création ou l'extension de pistes indiennes car ce système peut leur permettre de déposer les enfants plus loin de l'école et pour la municipalité, d'envisager plus facilement l'organisation de bus pédestres.



L'organisation de bus pédestres pour la journée "Marchons vers l'école" d'octobre 2002

Ayant adhéré au groupe de villes pilotes, Rueil-Malmaison a participé à la journée "Marchons vers l'école" en 2002 et décidé pour cette journée de mobilisation de remplacer par des bus pédestres cinq des sept bus scolaires gratuits. Ces bus appartenant à la Ville sont conduits par du personnel municipal et encadrés par des animateurs des centres de loisirs municipaux. Les bus pédestres ont donc été animés par du personnel municipal. Deux dessertes par bus motorisés ont été maintenues pour les enfants habitant le plus loin. Les familles ont été informées de la journée et conviées à se joindre à la marche par affichage aux entrées des écoles, par une note d'information (fiche décrivant le trajet, les points de rendez-vous et les conditions d'encadrement) envoyée aux parents des élèves potentiellement concernés par les bus pédestres.

Premiers résultats et poursuite de la démarche partenariale

150 enfants des cinq écoles concernées ont pris le bus pédestre. Les parents d'élèves se sont montrés très enthousiastes envers l'opération et ont envoyé de nombreuses lettres de satisfaction à la mairie. Toutefois, la municipalité regrette que l'ensemble des enseignants ne se soit pas plus impliqué. Aujourd'hui, la Ville souhaite proposer un soutien logistique aux parents s'organisant pour gérer un bus pédestre. Deux écoles semblent vouloir s'engager dans une démarche de ramassage scolaire à pied, une école élémentaire et une école maternelle. Ce groupe scolaire présente la particularité de disposer de bâtiments séparés. Quand les parents ont des enfants dans les deux écoles, ils déposent donc le premier à la maternelle, puis le second à l'élémentaire en circulant en voiture. Dans le but de limiter ce phénomène, une ligne de minibus a été créée pour relier les deux écoles, mais seuls huit enfants s'y sont abonnés. Certains parents s'intéressent donc au bus pédestre, mais se posent de nombreuses questions, comme la solution à adopter au niveau des assurances (voir tableau page 3). Après s'être renseignée auprès de son assureur, la commune peut proposer la solution de convention avec une association de parents et de prise en charge de l'assurance dans la



Parents et enfants sur le chemin de l'école :
piste indienne à Rueil-Malmaison (92)

mesure où cette activité bénévole relève d'un travail qui aurait pu être effectué par du personnel communal. Par ailleurs, d'un point de vue partenarial, la Ville a recherché la participation des trois fédérations de parents d'élèves présentes à l'école élémentaire afin de s'assurer d'un certain consensus chez les parents. Ainsi, dès la rentrée 2003, la ligne de minibus sera remplacée par une ligne de bus pédestre qui reliera l'école maternelle à l'école élémentaire. Cette ligne sera encadrée par du personnel municipal, mais la Ville compte sur une implication grandissante des parents, tout au long de l'année.

Enfin, les services municipaux ont bénéficié du soutien du Conseil de village (quartier) ; il en existe huit à Rueil, chacun représentant un village et comprenant des délégués, pas nécessairement élus locaux, désignés par les habitants. Le Conseil de village est ainsi prêt à apporter son concours pour l'aspect associatif ou bénévole. En réalisant ce projet grâce à toutes les ressources locales possibles, à une concertation approfondie et à une politique des petits pas, la Ville espère garantir la solidité de la démarche.

Les prochaines opérations

La participation de la Ville à la semaine "Marchons vers l'école", en octobre 2003, devrait être l'occasion d'étendre les expériences de bus pédestres. D'ailleurs, suite à cette opération, la municipalité renouvellera le ramassage scolaire à pied, une fois par mois, sur l'ensemble des quinze écoles élémentaires de Rueil-Malmaison.

Les autres projets de ramassage scolaire non-motorisé en Ile-de-France :

- Projets de bus pédestres sur deux écoles de Villepreux (78).
- Projets de bus pédestres sur deux écoles de Saint-Germain-en-Laye (78).
- Projets de bus pédestres sur trois groupes scolaires d'Orsay (91).
- Projets de bus pédestres à Montreuil (93), opérations-test en 2002 coordonnées par Maîtrisez Votre Energie et la Ville de Montreuil.
- Projets de bus pédestres à Aulnay-sous-Bois (93).
- Projets de bus pédestres sur deux écoles de Taverny (95).
- Projets de bus pédestres sur deux écoles d'Eragny-sur-Oise (95), d'Eaubonne (95).
- Et de nombreux autres projets en cours de réflexion ou de concertation...

CONTACTS

Ville de Rueil-Malmaison

Hôtel de Ville
13, boulevard Foch
92501 Rueil-Malmaison cedex

Service de l'enseignement et de l'enfance
Bénédicte Mazarguil, directrice-adjointe
Tél : 01 47 32 53 62
Courriel : benedicte.mazarguil@mairie-rueilmalmaison.fr

Direction des services techniques
Voie - Déplacements
Stéphane Coulon
Tél : 01 47 32 65 11
Courriel : stephane.coulon@mairie-rueilmalmaison.fr

Villavélo

Collectif Parents de l'école Jean-Jaurès
8, rue de Patay
94500 Champigny-sur-Marne
Tél : 01 48 82 27 68
Courriel : villavelo@wanadoo.fr
www.villeavelo.org
Contact : Bruno Lecorre

Ville de Tremblay-en-France

René Durand, directeur du développement durable et de l'action territoriale
Hôtel de Ville-Boulevard de l'Hôtel de Ville
93210 Tremblay-en-France
Tél : 01 49 63 70 83 Fax : 01 49 63 69 33
Portable : 06 14 90 33 76
Courriel : rene.durand@ville-tremblay-en-france.fr

Champigny-sur-Marne

Nathalie Pellegrini
Service Infrastructures
Hôtel de Ville - 14, rue Louis Talamoni
94507 Champigny-sur-Marne Cedex
Tél : 01 45 16 42 31 Fax : 01 45 16 42 19
Courriel : secr.infrastructure@mairie-champigny94.fr

Sites internet à consulter

- www.arenidf.com
- www.ademe.fr/ile-de-france
- www.education.gouv.fr
- www.educnet.education.fr/securite/index.htm

Agence de l'environnement et de la maîtrise de l'énergie (ADEME)

Délégation régionale d'Ile-de-France
Fabienne Schimenovitz,
ingénieur transports
6-8 rue Jean-Jaurès 92807 Puteaux cedex
Tél : 01 49 01 45 46 Fax : 01 49 01 45 45
Courriel : fabienne.schimenovitz@ademe.fr

Agence régionale de l'environnement et des nouvelles énergies (ARENE)

Céline Meunier, chargée de mission transports propres et mobilité durable
94 bis, avenue de Suffren 75015 Paris
Tél : 01 53 85 61 78 - Fax : 01 40 65 90 41
Courriel : c.meunier@arenidf.com

- www.allerverslecole.net
- www.cr-paca.fr
- www.raee.org
- www.goforgreen.ca
- www.provelo.be

POUR EN SAVOIR PLUS

- Fiche "Pourquoi et comment participer à la semaine "Marchons vers l'école"?", août 2003, ARENE-ADEME Ile-de-France.
- Fiche "Comment élaborer un plan de déplacements d'école", août 2003, ARENE-ADEME Ile-de-France.
- "J'y vais à vélo !?", actes de la 4^e journée d'études de la FUBicy, 12 avril 2002, Nantes.
- Fiche "Pourquoi et comment encourager l'éco-mobilité scolaire", août 2003, ARENE-ADEME Ile-de-France.
- "Point juridique, responsabilité accompagnement d'enfants domicile-école", ADEME, 10 janvier 2002.
- "Guide du ramassage scolaire à vélo", Provelo-ISBR, 2000.

Ont contribué à cette fiche : Fabienne Schimenovitz, ADEME Ile-de-France ;
Céline Meunier et Malik Boutora, ARENE Ile-de-France.

Remerciements aux Villes de Tremblay-en-France, de Rueil-Malmaison et de Champigny-sur-Marne et à l'association Villavélo.
Coordination éditoriale : Marion Guérout, ADEME Ile-de-France et Muriel Labrousse, ARENE Ile-de-France.