

**FORUM REGIONAL DES TRANSPORTS PROPRES
en Ile-de-France
Dans le cadre du projet européen PROVIDER**

**L'éco-mobilité scolaire
ou
comment aller à l'école autrement qu'en voiture ?**

Avril 2003

FORUM REGIONAL DES TRANSPORTS PROPRES

L'ECO-MOBILITÉ SCOLAIRE OU COMMENT ALLER A L'ÉCOLE AUTREMENT QU'EN VOITURE ?

Actes du colloque qui s'est tenu le 23 avril 2003

SOMMAIRE

Allocution d'ouverture	5
Claude BASSIN-CARLIER, Directeur de l'ARENE Ile-de-France	
1 - CADRE ET CONTEXTE DU GROUPE DE VILLES PILOTES EN ILE-DE-FRANCE	6
1.1- Etat des lieux de la mobilité sur le trajet « domicile-école » en France	7
Maxime JEAN, Groupe Organisation des déplacements, CERTU	
Débat	11
1.2- Projet européen "PROVIDER"	12
Laurent COGERINO, Rhônalpénergie Environnement	
Débat	16
1.3- Le groupe de villes pilotes en Ile-de-France	18
Céline MEUNIER, ARENE Ile-de-France Fabienne SCHIMENOVITZ, Délégation Régionale Ile-de-France de l'ADEME	
Débat	31
1.4- Comment articuler la gestion locale des déplacements et la gestion des déplacements scolaires ?	32
Frédéric LEGENDRE, Ville d'Eaubonne	
Débat	34
1.5- L'intégration de plans de déplacements d'écoles aux plans locaux de déplacements : réflexions du Syndicat de transport de Marne-la-Vallée	35
Carole VERNIER, Syndicat de Transport des secteurs 3 et 4 de Marne-la-Vallée	
Débat	37
2 - LES PLANS DE DEPLACEMENTS D'ECOLES EN ILE-DE-FRANCE	38
2.1- Plans de déplacements sur deux écoles pilotes de Taverny	39
Monsieur LEFEBVRE, Ville de Taverny	
Débat	42
2.2- Les pédibus de Tremblay-en-France : du plan au ramassage scolaire à pied	44
Alexis PASQUET, TARGETING Consultants	
Débat	46

3 – LES EXPERIENCES DE RAMASSAGE SCOLAIRE A PIED OU A VELO	48
3.1- Le ramassage scolaire à vélo de Champigny-sur-Marne	49
Bruno LECORRE, Ville de Champigny-sur-Marne	
Débat	54
3.2- L’expérience des écoles de Morsang-sur-Orge, le rôle de la Maison de l’environnement	
Véronique DEBALLE, Maison de l'Environnement de Morsang-sur-Orge	56
4 – DE LA SENSIBILISATION A LA MOBILISATION DES ACTEURS LOCAUX	60
4.1- Du bus routier au bus à pied : une démarche concertée	61
Bénédicte MAZARGUIL, Ville de Rueil-Malmaison	
4.2- Aller à l’école à pied à Montreuil, le rôle de l’Agence locale de l’énergie	65
Guillaume PORCHER, Agence Montreuil Vincennes Energies	
Débat	67
4.3- L’expérience des écoles de Viry-Châtillon	70
Caroline ORIA, Ville de Viry-Châtillon	
Débat	72
Allocution de clôture	74
Agnès BREITENSTEIN, Déléguée Régionale Adjointe de l’ADEME Ile-de-France	
LISTE DES INSCRITS	75

Allocution d'ouverture

**Claude BASSIN-CARLIER,
Directeur de l'ARENE Ile-de-France,
Animateur du forum**

L'Agence Régionale de l'Environnement et des Nouvelles Énergies (ARENE) organise régulièrement un Forum Régional des Transports Propres visant à réunir différents acteurs du transport et de l'environnement en Ile-de-France autour de problématiques de transports de marchandises ou de personnes.

Outre le partage d'expériences et d'informations, ces rencontres ont pour objet de contribuer à la promotion et à la diffusion d'initiatives innovantes en matière de transports et de mobilité, correspondant aux préconisations de la loi sur l'air et sur l'utilisation rationnelle de l'énergie ou aux objectifs du Plans de Déplacements Urbains. La réduction des impacts environnementaux et le développement de modes alternatifs à la voiture particulière constituent ainsi deux axes principaux de réflexion.

Toutefois, cette 17^{ème} édition du forum régional transports propres se distingue quelque peu des précédents forums pour deux raisons. D'une part, les actions qui seront présentées aujourd'hui ont fait l'objet de toute l'attention de la Délégation Régionale de l'ADEME et l'ARENE, qui se sont fortement mobilisées sur la question de la mobilité scolaire depuis 2002. D'autre part, le groupe de villes pilotes et ce forum d'échanges s'inscrivent, par un partenariat avec Rhonalpenergie Environnement, dans le cadre d'un projet européen qui vise à promouvoir l'éco-mobilité scolaire, intitulé PROVIDER. Dans le cadre du projet PROVIDER, l'organisation de ce forum est co-financée par l'ARENE et la Commission Européenne (Programme SAVE) avec le soutien de RAEE. Coordinateur national du projet PROVIDER, RAEE a participé à la préparation et à la mise en œuvre du forum.

Les constats et les enjeux qui vous seront présentés en matinée ont conduit l'ARENE et la Délégation Régionale Ile-de-France de l'ADEME à encourager et accompagner conjointement les collectivités locales désireuses d'innover en ce domaine et de former une sorte de club de villes pionnières, en faveur d'une meilleure qualité de vie (air, bruit, sécurité routière, convivialité...).

En février 2002, l'Arene informait par la lettre Transports Propres n° 8 ses lecteurs de son partenariat avec la Délégation Régionale Ile-de-France de l'ADEME ayant pour objet la formation d'un groupe de villes pilotes sur la gestion des déplacements scolaires, co-animé par l'Arene et la Délégation Régionale Ile-de-France de l'ADEME. Plusieurs villes franciliennes avaient répondu à cette sollicitation. Après une réunion d'information générale en mai 2002, une quinzaine de villes se sont engagées cette démarche de groupe d'échanges et de travail. Depuis, elles forment un groupe de 31 villes pilotes.

9 de ces villes pilotes témoigneront de leur expérience innovante en matière d'éco-mobilité scolaire, concernant leur démarche, la mise en œuvre ou leurs premiers résultats, dès ce matin et tout au long de la journée.

- I -
CADRE ET CONTEXTE DU GROUPE DE VILLES
PILOTES EN ILE-DE-FRANCE

1.1- Etat des lieux de la mobilité sur le trajet « domicile-école » en France

Maxime JEAN

Groupe Organisation des Déplacements, CERTU

Je vous décrirai la mobilité des élèves en France à travers le nombre de déplacements qu'ils effectuent par jour et l'usage qu'ils font des différents modes de transport. J'évoquerai ensuite de quelle façon il est possible d'influer sur ces déplacements et sur ce que peut être le conseil en mobilité.

I. LES DEPLACEMENTS DES ELEVES : LE CONTEXTE

1. L'évolution des déplacements en France

Les enquêtes « ménages déplacements » révèlent que la mobilité de la population s'accroît. Dans les années 90, les Français se déplaçaient en moyenne 3,6 fois par jour, contre 3,3 fois dans les années 80. Les trajets domicile-lieu d'enseignement sont effectués en moyenne 0,5 fois par jour, soit autant que les trajets domicile-achat et presque autant que les trajets domicile-travail.

La part modale de la voiture est prédominante. Dans une enquête réalisée en 1994 et portant sur les déplacements de l'ensemble de la population, l'INRETS montre qu'à partir d'une distance supérieure à 1 kilomètre, la voiture est prédominante. En dessous de cette distance, la voiture ne domine pas, mais sa part modale reste conséquente : pour des déplacements très courts, de l'ordre de 400 à 500 mètres, elle est utilisée à 25 %. Pourtant, les distances de 1 à 5 kilomètres sont idéales pour le déplacement à pied ou à vélo.

De 1981 à 1994, la part de la voiture a progressé de manière très importante. Pour les déplacements de 600 à 900 mètres, elle a notamment crû de 41 %.

L'étude des émissions de CO₂ en fonction de la densité de l'habitat indique une forte corrélation entre urbanisme et mode de transport. La quantité de CO₂ émis par personne et par jour est bien plus importante dans les habitats dispersés – 3 500 grammes de CO₂ – que dans les quartiers très denses, tels que les quartiers haussmanniens de Paris – 1 000 grammes de CO₂. L'urbanisme influence donc beaucoup sur le choix de modes de déplacements et sur l'usage de la voiture.

Contrairement aux idées reçues, la circulation en milieu urbain n'est pas sûre : la ville est très accidentogène. En 1998, les déplacements en ville ont été à l'origine d'un tiers des décès, d'un tiers des blessures graves et de deux tiers des blessures légères.

2. Les déplacements motivés par les études

La part modale de la voiture évolue selon l'âge des élèves. Les trajets domicile-école des enfants âgés de 6 à 10 ans se font à 48 % à pied et à 41 % en voiture. Cet usage aussi important de la voiture est étonnant, quand on sait que l'école est rarement à plus d'un kilomètre du domicile en

raison de la carte scolaire. L'utilisation de la voiture décroît jusqu'à l'âge de 17 ans, la tendance s'inversant par la suite du fait de l'obtention du permis de conduire. Entre 18 et 20 ans, les jeunes utilisent à 26 % leur voiture pour se déplacer vers les lieux d'enseignement et, entre 20 et 24 ans, ils l'utilisent à 45 %.

Pour influencer sur la mobilité scolaire, il faut donc agir dès le primaire en sensibilisant les parents, ou bien intervenir auprès des collégiens et des lycéens pour les inciter à moins emprunter la voiture, y compris s'ils possèdent le permis.

La part modale de la voiture dans les déplacements motivés par les études tend à progresser. Les études de l'INRETS révèlent une augmentation de 112 % de l'usage de la voiture entre 1981 et 1994, tandis que la marche à pied accuse une baisse de 28 % et que le cyclisme baisse de 63 %. Les parents-taxi supplantent ainsi les écoliers piétons ou les collégiens cyclistes.

Cette évolution défavorable au vélo tient à plusieurs facteurs, selon l'INRETS :

- les effets de coupure (boulevards urbains de 4 voies ou plus) ;
- les risques d'accidents ;
- les vols de vélos ;
- l'inconfort du parcours pour les piétons ;
- les intempéries.

En conclusion, une spirale infernale conduisant à un usage accru de la voiture peut être observée : les parents craignent pour la sécurité de leurs enfants et conduisent ces derniers à l'école en voiture ; cela renforce le trafic, l'insécurité routière, la pollution et l'effet de serre ; de ce fait, les parents sont d'autant plus enclins à conduire leurs enfants à l'école en voiture, etc.

3. Le transport scolaire motorisé

a. Hors Ile-de-France

Hors Ile-de-France, le transport scolaire relève de la compétence :

- du Conseil général, dans le cas où le transport scolaire n'entre pas dans le périmètre des transports urbains (PTU) ;
- de l'Autorité organisatrice des transports urbains (AOTU), dans le cas contraire.

Cependant, l'AOTU comme le Conseil général peuvent confier l'organisation des transports scolaires à une autorité organisatrice de second rang, l'AO2. Par convention avec le Conseil général ou en cas de carence des transports scolaires, la commune peut assurer le rôle de l'AO2. Elle est alors responsable de la sécurité des élèves transportés. Mais quoi qu'il en soit, elle garde ses pouvoirs de police de circulation et de stationnement : si un élève se blesse à un arrêt de bus par exemple, la commune en est tenue pour responsable.

La règle veut que les transports scolaires soient subventionnés si la distance domicile-école ne dépasse pas 5 kilomètres en PTU, ou 3 kilomètres hors PTU. Cependant, cette règle n'est pas toujours respectée : des trajets inférieurs à 1 kilomètre sont parfois subventionnés et, dans certains cas, le transport est totalement gratuit.

b. En Ile-de-France

En Ile-de-France, le STIF est responsable des lignes régulières, et les préfets de département sont responsables des autres lignes. Le transport scolaire est subventionné par l'inspection académique et par les Conseils généraux franciliens. En Seine-et-Marne, le transport scolaire est par exemple gratuit car le Conseil général a décidé d'en assumer la totalité des frais.

II. LE MANAGEMENT DE LA MOBILITE

1. Définition

Le management de la mobilité vise à encourager les changements d'habitudes en matière de trajets quotidiens, pour maîtriser l'usage de la voiture individuelle. Ce concept n'est pas nouveau, comme l'illustrent des affiches placardées aux Etats-Unis pendant la seconde guerre mondiale pour inciter les citoyens à utiliser le moins possible leur voiture. Ce concept pourrait être défini ainsi :

« Le management de la mobilité est une approche orientée sur la demande pour influencer les déplacements de personnes et de marchandises. Elle implique des partenariats actifs pour soutenir et encourager un changement d'attitude et de comportement vis-à-vis des modes de déplacements compatibles avec le développement durable. »

Les objectifs du management de la mobilité sont donc les suivants :

- encourager l'utilisation des modes de transport soutenables ;
- améliorer leur accessibilité pour tous et en tout lieu ;
- augmenter leur efficacité et celle des infrastructures ;
- réduire le trafic en limitant le nombre, la longueur et le besoin de déplacements en véhicule motorisé.

2. Plans de déplacements des élèves, pédibus et bus cyclistes

Les plans de déplacements d'élèves visent à :

- réduire l'accompagnement en voiture des enfants à l'école ;
- réduire les déplacements en voiture des étudiants ;
- réduire le trafic automobile aux abords des sites, pour des raisons liées à la santé, à l'effet de serre et à la sécurité ;
- favoriser l'activité physique des élèves ;
- éduquer les écoliers aux déplacements en ville et à la sécurité routière ;
- sensibiliser et responsabiliser les parents.

L'accompagnement des élèves à pied ou à vélo, nommé « pédibus » ou « bus cycliste », se développe fortement au Royaume-Uni, en Belgique, en Allemagne et, depuis peu, en France. Ce type d'action permet de responsabiliser les élèves, d'améliorer leur santé et peut-être même leurs résultats scolaires. Les élèves ayant une certaine activité physique seraient en effet davantage capables d'attention.

Il faut cependant faire preuve de souplesse et ne pas exclure totalement l'usage des autres modes de transport. Accompagner les enfants en voiture à l'école que la moitié de la semaine ou bien venir en covoiturage certains jours représenteraient déjà de réelles économies d'énergie.

3. Le conseil en mobilité

Le conseil en mobilité est un service qui devrait se développer dans toutes les grandes villes. Ce service consiste à :

- informer sur l'offre alternative à l'usage individuel de la voiture ;
- promouvoir la démarche de plan de déplacements auprès des sites d'activité – établissements d'enseignements compris ;
- aider les sites d'activité à mettre en place des plans de déplacements ;
- fédérer les différents partenaires techniques en vue de trouver des solutions adéquates ;
- animer un réseau d'échanges ;
- évaluer les résultats des actions conduites.

Le CERTU publiera prochainement un guide qui présentera de nombreux exemples de ce que peuvent être les plans de déplacements et le conseil en mobilité.

Plusieurs arguments peuvent être invoqués pour justifier une démarche de management de la mobilité. En termes de sécurité, un plan de déplacements permet d'identifier les risques liés à la circulation automobile et de les minimiser par le biais d'une réduction de trafic. En matière environnementale, le plan de déplacements répond aux objectifs et aux méthodes de l'Agenda 21. D'un point de vue économique, l'usage moindre de la voiture, voire l'abandon d'une deuxième voiture, permet aux ménages de réaliser des économies substantielles. Enfin, des actions coordonnées envers les employeurs, les familles et les écoles entraînent une synergie des efforts. En effet, de nombreux parents accompagnent leurs enfants à l'école au prétexte que celle-ci se trouve sur le chemin de leur travail.

4. Informations pratiques

Pour plus d'informations, il est possible de se reporter aux sites suivants :

- www.epomm.org (plate-forme européenne sur le management de la mobilité) ;
- <http://mo.st> (programme d'action européen envers les lieux d'enseignement) ;
- www.arenidf.com.

Je vous rappelle que le congrès européen sur le management de la mobilité « e-pomm 2003 » se tiendra du 23 au 24 mai à Karlstad, en Suède. En 2004, ce congrès aura lieu à Lyon.

Débat

Pierrette BORGNE, maire-adjointe d'Eragny-sur-Oise

Serait-il possible de disposer de chiffres plus récents que ceux des enquêtes conduites en 1982 et en 1994 ? Je suppose en effet que la part de la voiture a encore augmenté depuis dix ans.

Maxime JEAN

Cela est effectivement à craindre. Cependant, je ne dispose pas de données plus récentes.

Hervé ABDERRAHMAN, STIF

Comment évolue l'usage des deux-roues motorisés ?

Maxime JEAN

Je pense que la promotion des deux-roues motorisés n'entre pas dans le cadre du management de la mobilité. Je n'ai donc pas examiné cette question. Il est possible cependant que l'usage de ce mode de transport ait été décuplé en Ile-de-France.

Nicolas PRESSICAUD, Bureau d'études Cyclomore

En matière d'accompagnement des enfants à l'école en voiture, a-t-on constaté un renversement de tendance dans les pays où l'éco-mobilité scolaire est fortement promue ?

Maxime JEAN

Les résultats sont très encourageants, mais je laisserai Laurent Cogérino aborder ce sujet.

Virginie CABARET, Direction de la voirie et des déplacements de la Ville de Paris

Disposez-vous de données assez fines sur les déplacements effectués par les parents une fois leurs enfants déposés à l'école ?

Maxime JEAN

Ce sujet a été exploité, me semble-t-il. Je tâcherai de vous communiquer les références des travaux réalisés.