

# Réaliser un Plan de Déplacements Etablissement Scolaire

*Guide à destination des chefs de projet*



**CONNAÎTRE POUR AGIR**

**ADEME**



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



## Avant-propos

Eteindre la lumière lorsqu'on sort d'une pièce. Fermer le robinet quand on se brosse les dents. Marcher ou pédaler plutôt que conduire... Au quotidien, chacun d'entre nous peut jouer un rôle déterminant dans la préservation de l'environnement.

Cette prise de conscience individuelle commence dès le plus jeune âge, par des actes de tous les jours, comme le choix d'aller à l'école autrement qu'accompagné en voiture par les parents. Et plus tôt nos enfants seront concernés par les risques liés au recours exclusif à la voiture, plus efficaces seront nos politiques pour l'avenir du climat et de la planète.

En 2008, en France, on comptait près de 1500 démarches d'écomobilité scolaire dans les maternelles, les écoles élémentaires, les collèges et les lycées, favorisant l'acquisition de nouveaux comportements responsables et durables.

Aujourd'hui, il est nécessaire de passer à la vitesse supérieure, en sensibilisant, en outillant et en formant tous les acteurs.

**L'objectif :** sensibiliser 12 millions d'élèves des premier et second degrés pour que le plus grand nombre d'entre eux s'engagent sur la voie de l'écomobilité scolaire.

Acteur privilégié du Grenelle Environnement, l'Agence de l'Environnement et de la Maîtrise de l'Energie (ADEME) se situe au cœur des enjeux de ce futur qui nous préoccupe tant. Ses Directions régionales accompagnent les responsables des établissements scolaires et leurs partenaires pour les aider à mettre en œuvre des Plans de Déplacements Etablissement Scolaire (PDES).

De multiples expériences et de bonnes pratiques se font jour, à l'initiative de collectivités locales, d'enseignants, de parents d'élèves, d'associations, .... Nous proposons ici de les mettre en partage pour épauler ceux qui ont encore tout à faire.

Nourri de témoignages des acteurs de l'écomobilité scolaire ainsi que de l'expertise des ingénieurs de l'ADEME sur le terrain, ce guide apporte un cadre et une méthode destinés à faciliter le travail de ceux qui veulent contribuer au développement de bonnes habitudes de mobilité chez les jeunes.



Alain MORCHEOINE  
Directeur de l'Air, du Bruit & de l'Efficacité  
Energétique de l'ADEME

## Remerciements

Ce guide a été rédigé sous la coordination du Département Transports et Mobilité de l'Agence de l'Environnement et de la Maîtrise de l'Energie. Il reprend les principaux résultats d'une étude nationale portant sur l'écomobilité scolaire, conduite en 2008 par l'ADEME avec le cabinet MHC Conseils.

Les principaux acteurs en France de l'écomobilité scolaire sont particulièrement remerciés pour leurs contributions :

**Arnaud DEMAY** • Ministère de l'Ecologie, de l'Energie, du Développement durable et de la Mer,

**Aurélié CEVAER** • Groupement des Autorités Responsables de Transports Publics,

**Camille THOME** • Association Départements Cyclables,

**Catia RENNESSON** • Centre d'études sur les réseaux, les transports, l'urbanisme et les constructions publiques,

**Céline MEUNIER** • Agence régionale de l'énergie et de l'environnement Ile-de-France,

**Christian LEBONDIDIER** • Centre d'études sur les réseaux, les transports, l'urbanisme et les constructions publiques,

**Evelyne JOURNAUX** • ADEME Picardie,

**François PEZZOLI** • ADEME Poitou-Charentes,

**Georges ASCIONE** • Ministère de l'Education Nationale,

**Grégory CHEDIN** • Service Observation, Economie et Evaluation de la Direction exécutive Stratégie et Recherche de l'ADEME,

**Jean-Yves MARIE-ROSE** • ADEME Ile-de-France,

**Laurent COGERINO** • Rhône-Alpes Energie-Environnement,

**Martine CHEYLAN** • ADEME Languedoc Roussillon,

**Maxime JEAN** • Centre d'études sur les réseaux, les transports, l'urbanisme et les constructions publiques,

**Monique SIRVEN** • Agence Régionale pour l'environnement Midi-Pyrénées,

**Muriel MARIOTTO** • Centre d'études sur les réseaux, les transports, l'urbanisme et les constructions publiques,

**Nicolas NUYTTENS** • Centre d'études sur les réseaux, les transports, l'urbanisme et les constructions publiques

**Olivier MARTEL** • Communauté urbaine de Lyon,

**Véronique TATRY** • ADEME Midi-Pyrénées.

### ADEME Editions et ingénierie :

**Christelle BORTOLINI** • Département Transports et Mobilité

**Laurence DUBOURG** • Service Communication Professionnelle et Editions

**Sarah MARQUET** • Département Transports et Mobilité

# Sommaire

|                                                                               |           |
|-------------------------------------------------------------------------------|-----------|
| <b>INTRODUCTION A L'ECOMOBILITE SCOLAIRE .....</b>                            | <b>7</b>  |
| I. L'écomobilité scolaire, qu'est-ce que c'est ? .....                        | 7         |
| II. De multiples enjeux.....                                                  | 8         |
| III. Le cadre réglementaire .....                                             | 11        |
| IV. A chaque âge, ses déplacements.....                                       | 12        |
| V. Des disparités spatiales.....                                              | 14        |
| VI. Les chiffres clefs de l'écomobilité scolaire.....                         | 15        |
| VII. L'écomobilité scolaire dans le monde.....                                | 20        |
| VIII. Le Plan de Déplacements Etablissement Scolaire (PDES) en 4 étapes ..... | 22        |
| <br><b>1. ETAPE 1 : PREPARER ET CADRER LE PROJET.....</b>                     | <b>23</b> |
| 1.1. Définir le contexte et les objectifs .....                               | 24        |
| 1.1.1. Analyser le contexte et identifier les éléments déclencheurs .....     | 24        |
| 1.1.2. Fixer les objectifs à atteindre.....                                   | 25        |
| 1.2. Mobiliser, chercher des appuis.....                                      | 26        |
| 1.2.1. Au sein de l'établissement scolaire.....                               | 26        |
| 1.2.2. Elargir le cercle .....                                                | 27        |
| 1.2.3. Trouver des partenaires .....                                          | 27        |
| 1.3. Constituer un groupe de travail.....                                     | 28        |
| 1.3.1. Organiser une réunion et former un groupe de travail.....              | 28        |
| 1.3.2. Désigner un chef de projet.....                                        | 29        |
| 1.4. Sensibiliser les acteurs.....                                            | 30        |
| 1.5. Communiquer autour du projet.....                                        | 32        |
| 1.5.1. La communication interne.....                                          | 32        |
| 1.5.2. La communication externe.....                                          | 32        |
| <i>Récapitulatif Etape 1 .....</i>                                            | <i>33</i> |
| <br><b>2. ETAPE 2 : DRESSER UN ETAT DES LIEUX.....</b>                        | <b>34</b> |
| 2.1. "Faire faire" par les élèves.....                                        | 35        |
| 2.1.1. Un vaste champ pédagogique.....                                        | 35        |
| 2.1.2. Le cadre pédagogique.....                                              | 36        |
| 2.1.3. La théorie de l'engagement .....                                       | 38        |
| 2.2. Le diagnostic.....                                                       | 39        |
| 2.2.1. L'étude d'accessibilité .....                                          | 39        |
| 2.2.2. L'enquête de mobilité.....                                             | 41        |
| 2.2.3. La géolocalisation des lieux d'habitation .....                        | 42        |
| 2.3. Sensibiliser les acteurs et partenaires.....                             | 43        |
| 2.3.1. Elaborer le diagnostic .....                                           | 43        |
| 2.3.2. Présenter le bilan .....                                               | 44        |
| 2.4. Communiquer .....                                                        | 45        |
| <i>Récapitulatif Etape 2 .....</i>                                            | <i>47</i> |

|                                                                     |           |
|---------------------------------------------------------------------|-----------|
| <b>3. ETAPE 3 : ELABORER LE PLAN D'ACTIONS</b>                      | <b>48</b> |
| <b>3.1. Formuler les objectifs opérationnels</b>                    | <b>49</b> |
| <b>3.2. Définir un plan d'actions</b>                               | <b>50</b> |
| 3.2.1. Les bus pédestres                                            | 52        |
| 3.2.2. Les bus cyclistes                                            | 54        |
| 3.2.3. Les aménagements de voirie                                   | 55        |
| 3.2.4. Les transports collectifs                                    | 56        |
| 3.2.5. Le covoiturage                                               | 56        |
| <b>3.3. Formaliser et valider le plan d'actions</b>                 | <b>58</b> |
| 3.3.1. Formaliser le plan                                           | 58        |
| 3.3.2. Valider le programme d'actions                               | 58        |
| <b>3.4. Répertoire des moyens à mettre en œuvre</b>                 | <b>59</b> |
| <b>3.5. Sensibiliser les acteurs et partenaires</b>                 | <b>61</b> |
| <b>3.6. Communiquer</b>                                             | <b>62</b> |
| <i>Récapitulatif Etape 3</i>                                        | 63        |
| <b>4. ETAPE 4 : LANCER ET FAIRE VIVRE LA DEMARCHE</b>               | <b>64</b> |
| <b>4.1. Tester les actions sur une journée, une semaine et plus</b> | <b>65</b> |
| 4.1.1. Organiser un événement festif                                | 65        |
| 4.1.2. Dresser un bilan de l'expérimentation                        | 66        |
| <b>4.2. Programmer et mettre en œuvre</b>                           | <b>67</b> |
| <b>4.3. Suivre et évaluer les actions</b>                           | <b>68</b> |
| 4.3.1. Les intérêts de l'évaluation                                 | 68        |
| 4.3.2. La méthode                                                   | 69        |
| 4.3.3. Quelques cas concrets                                        | 70        |
| <b>4.4. Pérenniser le PDES</b>                                      | <b>72</b> |
| 4.4.1. Soutenir et développer la mobilisation                       | 73        |
| 4.4.2. Ajuster et améliorer                                         | 74        |
| 4.4.3. Inscrire la démarche dans la durée                           | 75        |
| <b>4.5. Communiquer</b>                                             | <b>75</b> |
| <i>Récapitulatif Etape 4</i>                                        | 77        |
| <b>ANNEXES</b>                                                      | <b>78</b> |
| ANNEXE 1 : Charte d'engagement du Chef de projet / Animateur        | 79        |
| ANNEXE 2 : Courrier de mobilisation des acteurs                     | 80        |
| ANNEXE 3 : Enquête d'accessibilité                                  | 81        |
| ANNEXE 4 : Enquête mobilité (primaire et secondaire)                | 86        |
| ANNEXE 5 : Courriers "enquête mobilité"                             | 97        |
| ANNEXE 6 : Estimation des impacts environnementaux                  | 99        |
| ANNEXE 7 : Fiche action                                             | 101       |
| ANNEXE 8 : Responsabilités des bus pédestres / cyclistes            | 102       |
| ANNEXE 9 : Calendrier des opérations événementielles                | 103       |
| ANNEXE 10 : Sites Internet utiles                                   | 104       |
| ANNEXE 11 : Les implantations de l'ADEME                            | 106       |

# INTRODUCTION A L'ECOMOBILITE SCOLAIRE

## I. L'écomobilité scolaire, qu'est-ce que c'est ?

- L'expression **écomobilité scolaire** désigne toute démarche visant à repenser les trajets domicile-établissement scolaire autrement qu'en utilisant la voiture. Concrètement, l'objectif est de favoriser un report modal de la voiture individuelle vers des modes moins polluants, moins consommateurs d'énergie et moins émetteurs de gaz à effet de serre comme la marche à pied, le vélo, les transports scolaires et collectifs, le covoiturage...

- Lorsque cette démarche s'inscrit dans un processus de réflexion globale, porté au niveau de l'établissement, on parle alors de **Plan de Déplacements Etablissement Scolaire** ou PDES. C'est au sein du **Conseil d'école (CE)** ou du **Conseil d'administration (CA)** que la décision de mettre en place un PDES est prise.

Un PDES aborde de manière globale et intégrée la problématique des déplacements vers une école, un collège ou un lycée. Il s'agit de mettre en place un dispositif de concertation, de diagnostic, de propositions et de planification. A terme, il doit aboutir à la mise en œuvre d'actions concrètes proposant des alternatives au transport individuel des jeunes en voiture. Ce dispositif fonctionne sur le principe du partenariat en associant le plus largement tous les acteurs potentiellement concernés par le projet : directeur d'école, équipe pédagogique, élèves, parents d'élèves, associations locales, comité de quartier, élus et agents de la Ville, de l'intercommunalité, des Conseils général et régional...

- Le PDES débouche généralement sur une ou plusieurs actions parmi les suivantes :
  - les bus pédestres (car à pattes ou "Carapatte®") : encadrés par des parents, les enfants d'un quartier vont à pied à l'école en empruntant un trajet prédéfini avec des horaires et des points d'arrêts fixes. Plusieurs lignes peuvent desservir une même école ;
  - les bus cyclistes (car à cycles ou "Caracycle®") : c'est le même principe qu'un bus pédestre, mais à vélo ;
  - l'incitation au covoiturage ;
  - l'encouragement à l'utilisation des transports scolaires et/ou collectifs.

Lorsque ces actions sont directement mises en œuvre en dehors de toute réflexion globale, elles restent néanmoins intéressantes.

## II. De multiples enjeux

- **Des enjeux liés à la réduction des émissions de dioxyde de carbone (CO<sub>2</sub>, principal gaz à effet de serre responsable du changement climatique), à l'amélioration de la qualité de l'air, et à l'économie d'énergie**

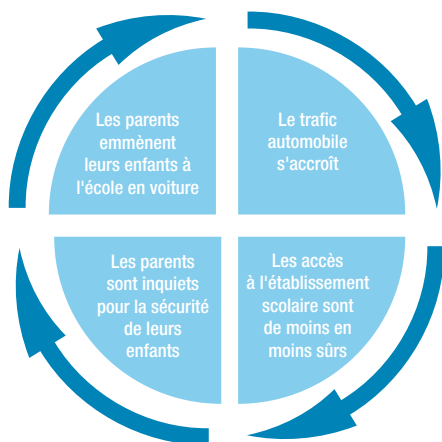
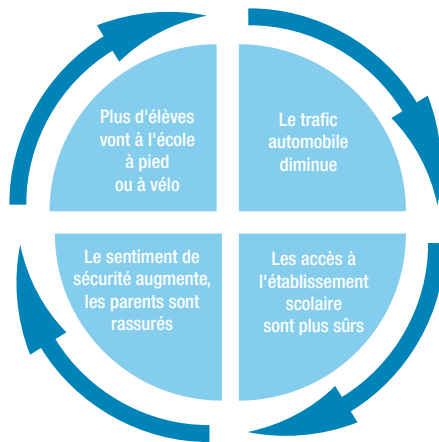
- Par leur importance dans l'activité humaine, les transports jouent un rôle de premier plan dans la dégradation de l'environnement et dans la contribution au réchauffement climatique.
- En France, les transports sont à l'origine d'un tiers de la consommation totale d'énergie et de 35% des émissions de CO<sub>2</sub>.
- La marche et les deux-roues assurent la moitié des déplacements des élèves, tous niveaux confondus. Cependant, 70% des élèves du cycle élémentaire se rendent chaque jour à l'école en voiture, alors que le trajet domicile-école dépasse rarement 2 km.
- En ville, pendant le premier kilomètre, une voiture surconsomme 45% de carburant, multipliant ses émissions polluantes. La consommation ne redevient normale qu'entre le troisième et le cinquième kilomètre.

A Prades-le-Lez (34), 60 élèves des écoles Paul Crouzet et Jules Ferry participent quotidiennement à un bus pédestre. Sur une année scolaire, ils évitent l'émission de 5,6 tonnes de CO<sub>2</sub> (dioxyde de carbone), soit un équivalent de 16 320 km en voiture (source : APIEU Montpellier-Méze CPIE atelier Urbain).

- **Sécurité routière et accidentologie**

- 8371 accidentés chez les 0/14 ans, dont 1,7% de tués, et 9269 accidentés chez les 15 /17 ans, dont 2,8% de tués. C'est le bilan d'une année de circulation, quel que soit le mode de locomotion (source : bilan accidentologique ONISR 2005).
- Chez les moins de 14 ans, plus de la moitié des accidents mortels (54%) surviennent lorsqu'ils sont passagers d'une voiture, 20% lorsqu'ils sont piétons, 8% quand ils sont cyclistes (source : bilan accidentologique ONISR 2005).
- 44% des accidents d'enfants ont lieu sur le trajet domicile-école et 58% de ces accidents sont dus à des voitures mal garées (source : Prévention Routière).
- L'accroissement du trafic aux abords des écoles augmente les risques de congestion et, par ricochet, d'accidents de la circulation, notamment à cause des manœuvres précipitées ou dangereuses des parents dans leur dépose-minute.

La sécurité aux abords des établissements, et plus encore le sentiment d'insécurité, sont les éléments déclencheurs le plus fréquemment cités par les porteurs de projets d'écomobilité scolaire.

**Le cercle vicieux****Le cercle vertueux****• Santé et bien-être**

- Le passager d'une voiture reçoit deux fois plus d'émissions polluantes qu'un piéton ou qu'un cycliste (exemple d'exposition au monoxyde de carbone : 5,9mg/m<sup>3</sup> à vélo contre 14,1 en voiture).
- Les enfants allergiques et asthmatiques sont exposés à des concentrations de polluants élevées dans les habitacles des voitures et aux abords des écoles.
- En France, en moyenne 12% des enfants sont obèses. Ils n'étaient que 6% il y a 15 ans.
- Chez l'enfant, un minimum de 60 minutes par jour d'activités physiques d'intensité modérée à élevée est souhaitable, sous forme de sports, de jeux ou d'activités de la vie quotidienne (source : Institut National de la Santé Et de la Recherche Médicale – INSERM). Cette durée correspond à un aller-retour domicile-école effectué à pied ou à vélo et aux récréations.
- Pour les enfants en bas âge, l'exposition au stress du conducteur conjuguée à des stimuli trop rapides en voiture peuvent provoquer une certaine nervosité.
- Marcher ou pédaler, c'est aussi prendre le temps de penser, de réciter ses leçons, de passer du temps avec ses copains d'école...

## Le saviez-vous ?

Les enseignants ont constaté que les élèves empruntant un bus pédestre ou cycliste pour se rendre à l'école sont mieux réveillés, plus calmes et plus détendus. L'exercice physique favorise leur concentration et leur disponibilité intellectuelle. Autres avantages : ils arrivent à l'heure et de bonne humeur après avoir cheminé avec leurs camarades.

### • Une pédagogie “de la rue et de la vie”

- Les bus pédestre et cycliste impliquent une pédagogie “de la rue”. Aller à l'école à pied ou à vélo permet à l'enfant de mieux percevoir les dangers de la circulation, d'être plus autonome dans ses déplacements et de mieux appréhender la ville.
- Les enfants sont les futurs adultes de demain. En utilisant l'écomobilité, ils échappent au “tout voiture” et intègrent un mode de transport qui deviendra leur façon “naturelle” de se déplacer. Les enfants sont aussi les meilleurs ambassadeurs de l'écomobilité auprès de leurs parents et grands parents.
- La mise en œuvre d'un PDES, d'un bus pédestre ou cycliste peut également s'inscrire dans le cadre de l'Education à l'environnement pour le Développement Durable (EDD) qui “doit permettre aux élèves d'acquérir un comportement responsable et solidaire. Depuis 2004, l'EDD fait partie intégrante de la formation des élèves, tout au long de leur scolarité” (source : Ministère en charge de l'Education nationale).

### • Lien social et convivialité

- Un PDES, un bus pédestre ou cycliste constituent des vecteurs de sociabilité, au sein de l'établissement scolaire et autour. Ils favorisent la convivialité entre parents et enseignants autour d'un projet fédérateur. Ils permettent aussi aux parents, aux voisins d'un même quartier de se connaître en créant une communauté d'entraide.

### • Partenariat et confiance entre l'établissement et les parents

Le PDES offre l'occasion d'un travail en commun entre la sphère scolaire et familiale. A travailler ensemble, ces deux pôles se connaissent mieux et le dialogue en est facilité.

### • Gain de temps et qualité de vie

- L'écomobilité scolaire peut réduire le phénomène des “parents-taxis” qui conduisent leurs enfants à l'école, aux activités sportives ou artistiques et qui passent ainsi d'interminables heures en voiture chaque semaine.
- Le principe de solidarité et d'échange de services des bus pédestre et cycliste permet aux parents solidaires de n'effectuer plus que quelques trajets domicile-école par semaine, ou par mois, au lieu des allers-retours quotidiens.

### • Une source d'économies

- La marche, le vélo, les transports collectifs ou scolaires et dans une moindre mesure le covoiturage, sont d'excellents moyens de transports durables nécessitant un investissement financier minimal : une paire de chaussures, un vélo, un abonnement généralement subventionné, de la bonne volonté.
- Entre, l'achat (amortissement), l'assurance, l'entretien et le carburant, une voiture citadine coûte environ 6000 € par an.

## III. Le cadre réglementaire

### • La Loi sur l'Air et l'Utilisation Rationnelle de l'Energie (LAURE)

Partant du principe que la réduction de la pollution atmosphérique passe par la maîtrise du trafic automobile, la loi LAURE, adoptée en décembre 1996, impose l'élaboration d'un Plan de Déplacements Urbains (PDU) pour toutes les agglomérations de plus de 100 000 habitants. Ces plans déterminent, dans le cadre d'un Périmètre des Transports Urbains (PTU), l'organisation du transport des personnes et des marchandises, la circulation et le stationnement. Ils sont établis pour une durée de 5 à 10 ans.

La loi LAURE donne au PDU six orientations précises :

- diminuer le trafic automobile ;
- développer les transports collectifs, la marche à pied et le vélo ;
- exploiter au mieux le réseau routier existant ;
- organiser le stationnement ;
- réduire les nuisances du transport des marchandises en ville ;
- inciter les employeurs à faciliter l'usage, pour leur personnel, des transports en commun et du covoiturage.

Le PDU de la région Ile-de-France fixe des objectifs précis en matière de gestion des déplacements scolaires. Il vise une augmentation de la part des transports collectifs (de 2 %) et de la marche (de 10%). Quant au vélo, le PDU recommande un doublement des déplacements en bicyclette, quel qu'en soit le motif.

### • Les Plans de Protection de l'Atmosphère (PPA)

Les PPA ont eux aussi été introduits par la loi LAURE. Ils s'appliquent aux agglomérations de plus de 250 000 habitants et aux territoires dans lesquels la pollution atmosphérique dépasse les seuils de recommandations. Le PPA définit un ensemble de mesures préventives et correctives, d'application temporaire ou permanente, à mettre en œuvre pour reconquérir un air de qualité.

Le PDU de la région Ile-de-France fixe des objectifs précis en matière de gestion des déplacements scolaires. Il vise une augmentation de la part des transports collectifs (de 2 %) et de la marche (de 10%). Quant au vélo, le PDU recommande un doublement des déplacements en bicyclette, quel qu'en soit le motif.

## IV. A chaque âge, ses déplacements

La totalité des 67 077 écoles, collèges et lycées de France, publics et privés, peuvent faire l'objet de démarches d'écomobilité. Cependant, selon l'âge des élèves, les enjeux diffèrent.

### • Au premier degré : écoles maternelle et élémentaire

**Nombre d'élèves :** 6 644 100

**Nombre d'établissements :** 55 667

**Distance moyenne domicile-école :** de 500m à 2km

- L'école maternelle constitue la première étape vers l'autonomie en matière de trajets domicile-école. L'intérêt pédagogique d'une démarche d'écomobilité réside dans l'acquisition des règles basiques de sécurité routière (l'éducation à la sécurité routière figure au programme des maternelles).
- Cependant, la forte dépendance de l'enfant entre 3 et 6 ans nécessite l'accompagnement d'un adulte et d'une surveillance accrue. L'utilisation de poussettes est également un frein à la mise en place d'un bus pédestres ou cyclistes.
- On estime communément qu'à partir d'environ 6 ou 7 ans, la plupart des enfants est capable d'aller à l'école à pied de manière autonome. Dès l'âge de 10 ou 11 ans, ils peuvent généralement effectuer leurs déplacements courants à vélo à condition que l'environnement ne soit pas trop hostile et que les points dangereux aient été traités de manière adéquate.
- L'école élémentaire s'avère ainsi propice aux démarches d'écomobilité scolaire. Les enfants sont en effet moins dépendant, acquièrent de l'autonomie et peuvent plus facilement qu'en maternelle participer à des actions de type bus à pied ou à vélo.

### *Le saviez-vous ?*

- Avant 6 ans, l'estimation des distances est très limitée.
- Jusqu'à l'âge de 10 ans, l'appréhension de la vitesse pose souvent problème.
- A partir de 8 ans, les enfants sont capables de se concentrer sur une durée prolongée.
- A 6 ans, un enfant commence à avoir conscience du danger dans la situation même, à 8 ans, il commence à prévoir le danger, et vers 10 ans, il est capable de prévenir des situations dangereuses.

### • Au second degré : collèges et lycées

**Nombre d'élèves :** 5 418 100

**Nombre d'établissements :** 11 410

**Distance moyenne domicile-école :** moins de 10 km

- Entre 12 et 18 ans, les collégiens et lycéens sont sous l'autorité de leurs parents et leurs choix sont souvent conditionnés ces derniers.
- Ils sont en revanche davantage sensibilisés que leurs aînés aux enjeux du développement durable. Ils ont aussi majoritairement pris conscience de leur responsabilité personnelle dans le changement climatique et la pollution atmosphérique.
- Les jeunes ont le sens du groupe (voire même de la tribu) et se comportent de manière responsable dès lors qu'il s'agit de défendre une cause ou de militer pour un projet collectif.
- Pour leur trajets domicile-établissement scolaire, les collégiens et lycéens adoptent souvent d'eux-mêmes des modes de déplacements écomobiles : ils marchent (52%), utilisent le vélo (2%), les transports en commun (25%), pratiquent le covoiturage (3%) (source : enquête déplacements des 12/18 ans, ADEME, 2005).
- Au collège et au lycée, les démarches d'écomobilité scolaire permettent d'ancrer durablement ces pratiques écomobiles en proposant des alternatives au "tout voiture". Elles reposent généralement sur des actions d'éducation à la mobilité durable et sur le déploiement d'un PDES.
- Les actions de types bus pédestre ne sont pas adaptées aux adolescents, généralement en quête d'autonomie et d'indépendance. Les actions de type bus cycliste se font avec les collégiens.

### • L'enseignement supérieur

**Nombre d'élèves :** 2 254 386

**Nombre d'établissements :** 4 301

**Distance moyenne domicile-école :** variable

- Les étudiants sont généralement majeurs. Ils disposent ainsi d'une liberté de choix et d'actions.
- Ils ont théoriquement accès à la voiture. Ils sont dépendant de la localisation et du contexte de leur lieu d'études et des horaires de cours. Ils combinent leurs pratiques de déplacement en étant calculateurs (meilleure solution au moindre coût) et opportunistes (choix au coup par coup selon le besoin du moment).
- Les démarches d'écomobilité au niveau de l'enseignement supérieur s'appuient généralement sur des Plans de déplacements similaires à ceux des entreprises, qui visent à repenser l'accessibilité du site, et sur la création de Maisons des transports.

## V. Des disparités spatiales

### • En zone urbaine

- Les établissements sont majoritairement accessibles à pied, à vélo, en transports urbains et interurbains, notamment si la Ville fait partie d'une intercommunalité ayant réalisé un Plan de Déplacements Urbains.

Pierre d'Ailly est l'un des trois lycées d'enseignement général et technologique de Compiègne (60). Situé en centre ville, il est accessible en transports urbains, interurbains, à vélo et à pied. La distance moyenne domicile-lycée est de plus de 5km.

### • En zone périurbaine

- Ils disposent globalement d'une bonne accessibilité, quel que soit le mode de déplacement (marche à pied, vélo, transports en commun).

Le Lycée Arthur Varoquaux de Tomblaine (54) est situé en périphérie. Il est accessible en transports urbains, interurbains, à vélo et à pied avec une distance moyenne domicile-lycée d'environ 4,5 km.

### • En zone rurale

- Les alternatives "au tout voiture" sont plus limitées.

### • En construction/rénovation

- L'intégration de l'écomobilité scolaire en amont d'un projet de construction d'établissement scolaire favorise les aménagements susceptibles d'encourager les modes doux de déplacements (création d'un cheminement piétonnier, de pistes cyclables, de garages à vélo...)

Le Collège de Villé (67), situé en zone rurale, sur une colline, est accessible à pied et en transports scolaires. La distance moyenne domicile-collège est au maximum de 7 km. Dans le cadre de sa restructuration et de son extension, la Mairie et l'intercommunalité vont réaliser des aménagements au sein de l'établissement (garages à vélos) et aux alentours du collège afin de garantir l'accessibilité et la sécurité des élèves.

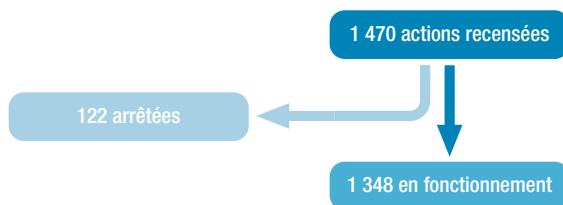
#### L'inconnue de la carte scolaire

En France, un régime d'assouplissement de la carte scolaire a été mis en place depuis la rentrée 2007.

La possibilité pour une famille d'inscrire son enfant dans un établissement plus éloigné de son domicile peut avoir pour conséquence d'accroître le nombre de kilomètres parcourus en voiture.

## VI. Les chiffres clefs de l'écomobilité scolaire

Le premier recensement national<sup>1</sup> effectué entre octobre 2007 et février 2008 a identifié 1470 démarches d'écomobilité scolaire en France. 1 348 d'entre elles sont opérationnelles, 122 ont été abandonnées.



### • A qui profitent les démarches d'écomobilité scolaire existantes ?

- Principalement aux enfants âgés de 3 à 12 ans : 67% des actions opérationnelles recensées se déroulent dans les écoles élémentaires, 22% dans les écoles maternelles.
- Seules 10% des actions écomobiles concernent les collégiens et lycéens.
- La comparaison entre le nombre total d'établissements scolaires en France et le nombre d'établissements lancés dans une démarche fait apparaître un très large gisement inexploité dans les secteurs publics et privés qui s'élève à 98% des établissements.

### • Où sont-elles organisées ?

- Majoritairement dans les villes de moins de 100 000 habitants (86% des cas).
- La répartition inégale des actions sur le territoire national laisse apparaître que l'écomobilité scolaire dépend fortement de l'implication de l'ensemble des acteurs et partenaires locaux.

### • Où sont situés les établissements concernés ?

- Ils sont généralement situés en centre-ville (55%), et en périphérie (36%). 9% des établissements concernés sont situés en zone rurale (9%).
- Ils ne présentent pas de difficultés particulières d'accès aux modes alternatifs à la voiture : ils sont tous accessibles à pied, 82% sont accessibles à vélo, 74% en transports urbains, 43% en transports interurbains.

### • Qui en est à l'origine ?

- Les instigateurs des actions sont la Mairie, les parents, les associations de parents d'élèves et les écoles, un cercle local qui constitue le noyau dur des acteurs de l'écomobilité scolaire.
- Les opérations d'écomobilité sont soit portées et animées au sein de l'établissement (par le chef d'établissement, les enseignants, les élèves, les parents ou les associations de parents d'élèves), soit par des structures locales externes (associations environnementales, Mairie, agences régionales de l'ADEME).

<sup>1</sup> Evaluation nationale de l'écomobilité scolaire – Etude ADEME 2008

### • Comment sont conduits les projets ?

- Deux processus distincts de conduite des projets sont observés : les actions peuvent être directement mises en œuvre (bus à pied ou à vélo, participation à l'opération événementielle "Marchons vers l'école", sensibilisation...) ; les actions peuvent être déployées à l'issue d'une démarche globale, de type PDES par exemple, et découlent de la concertation et du diagnostic partagé.
- Il faut généralement moins d'un an pour finaliser le projet, la compétence et l'implication des acteurs conditionnant le délai de mise en œuvre.
- Dans le premier degré, les travaux intermédiaires précédant le déploiement du projet, notamment le diagnostic, sont généralement effectués par les adultes (parents ou enseignants). Dans le second degré, les collégiens et lycéens réalisent directement ces travaux.

### • Quels sont les objectifs à atteindre ?

- Diminuer l'insécurité routière (congestion automobile, difficultés de stationnement, dangerosité aux abords de l'établissement...) constitue la principale porte d'entrée de l'écomobilité scolaire.
- La prise de conscience des enjeux environnementaux liés aux déplacements et du rôle que chacun peut jouer en faveur d'un développement durable, permet d'élargir le spectre des enjeux de l'écomobilité scolaire.

### • Quelles sont les actions mises en œuvre ?

- Cinq types d'actions sont généralement lancées : les bus pédestres (61%, plus de 1 100 lignes en service en France), les PDES (16%, 75% débouchant sur la mise en œuvre d'un bus pédestre), l'éducation à la mobilité scolaire (8%), les bus cyclistes (7%) et la participation à l'opération "Marchons vers l'école" (5%).
- Les actions en faveur du vélo, du covoiturage organisé, des transports collectifs et scolaires sont très peu utilisées.

Dans les **écoles maternelle et élémentaire**, les bus pédestres et les PDES arrivent en tête : respectivement 60 et 20% des démarches en maternelle, 68 et 13% en élémentaire.

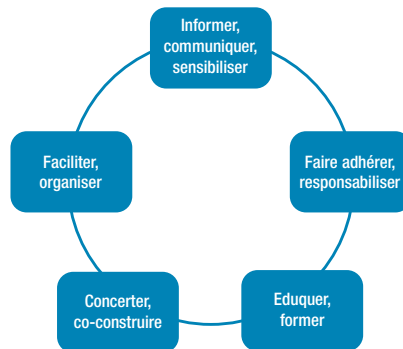
**Au collège**, 52% des démarches entreprises sont des actions d'éducation à la mobilité durable et 32% des PDES.

**Au lycée**, 70% des démarches entreprises sont des actions d'éducation à la mobilité durable et 24% des PDES.

Dans l'**enseignement supérieur**, les étudiants sont parfois concernés par des PDES, ils peuvent aussi disposer d'une Maison des Transports regroupant des services de location de vélo, de covoiturage, d'informations sur les transports en commun, de conseils en mobilité...

### • Quels sont les facteurs clefs de succès ?

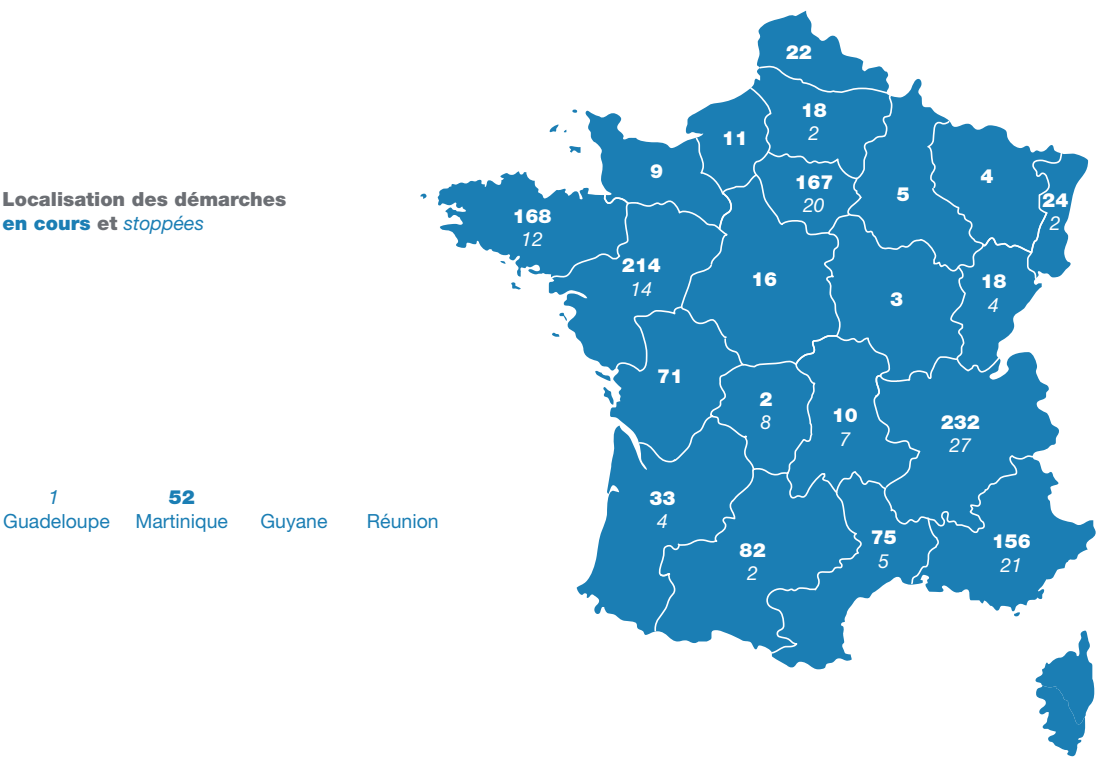
- **La concertation** : plus tôt les acteurs sont associés à la démarche, plus ils peuvent se l'approprier.
- **L'implication** : plus il y a d'acteurs mobilisés, plus l'efficacité d'une démarche est assurée.
- **La sensibilisation** : elle contribue à préparer le terrain de l'écomobilité scolaire et favorise l'implication de tous les acteurs. La participation aux opérations événementielles comme "Marchons vers l'école" et la "Semaine de la Mobilité et de la Sécurité Routière" constitue une opportunité idéale pour lancer une journée d'expérimentation et fédérer élèves, parents, enseignants, partenaires ...
- **La communication** : elle permet de faire savoir, faire connaître, faire adhérer et de mobiliser, ou remobiliser les acteurs, notamment les parents accompagnateurs de bus pédestre ou cycliste. Pour être efficace, elle doit intervenir avant, pendant et après le lancement de la démarche.
- **La réalisation d'aménagements aux abords de l'établissement** : la sécurisation des chemins piétonniers et des pistes cyclables agissent comme des accélérateurs d'écomobilité.



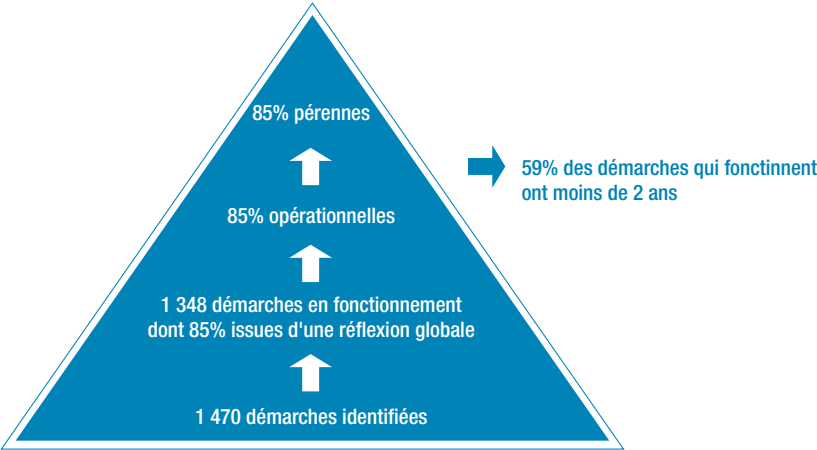
### • Quels sont les principaux freins ?

- **Le manque d'investissement des parents** : sans leur implication, toute démarche écomobile dans le premier degré d'enseignement risque de ne pas être durable. Principale difficulté rencontrée : le recrutement des accompagnateurs des bus pédestre ou cycliste, et leur implication dans la durée.
- **L'essoufflement des acteurs clefs** : le soutien de l'établissement scolaire et de ses enseignants est crucial. Quant à l'implication des acteurs locaux, et notamment de la Mairie, elle est tout bonnement primordiale.
- **Le départ du porteur de projet.**
- **La dimension des villes et des établissements** : il est plus difficile de faire adhérer l'ensemble des acteurs d'un projet d'écomobilité scolaire dans les établissements de taille importante (problème d'inertie, lenteur des changements) ainsi que dans les grandes villes (les partenariats sont généralement plus longs à nouer).
- **Des freins divers** : le poids des cartables, les conditions météorologiques...

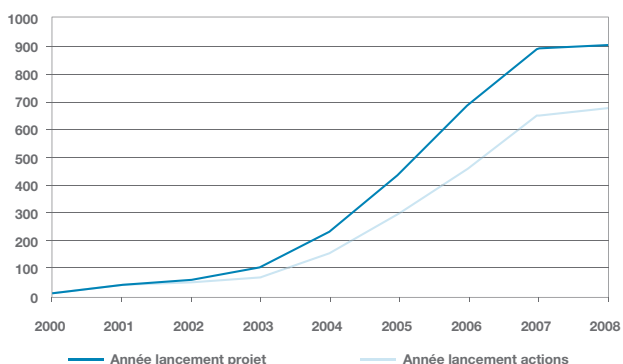
• Répartition nationale des actions et démarches d'écomobilité scolaire :



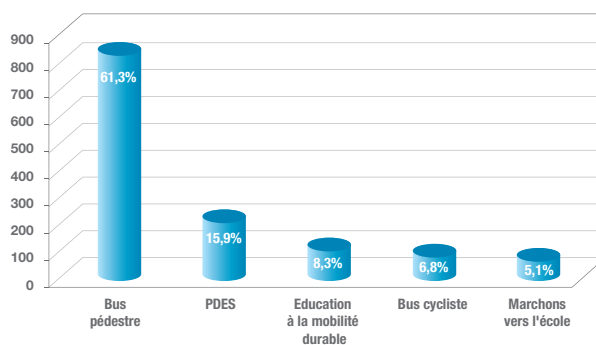
• Photographie globale des actions recensées :



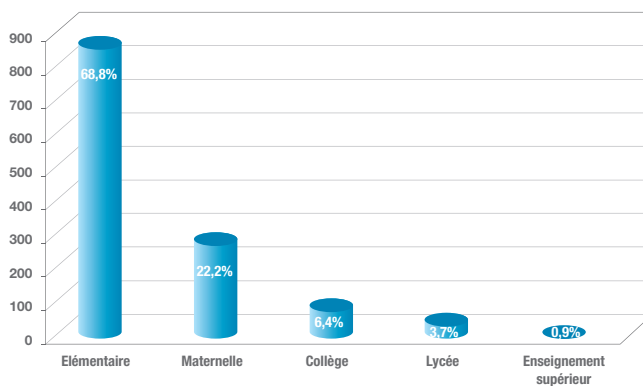
- Evolution du nombre cumulé d'actions :



- Typologie des actions en cours :



- Répartition des actions par type d'établissements :



## VII. L'écomobilité scolaire dans le monde

### • Les pionniers sont Danois

En réaction à l'accroissement du nombre d'accidents graves, la Ville d'Odense, au Danemark, lance en 1976 le programme "aller-retour sécuritaire pour l'école". L'opération fait appel à des bénévoles pour accompagner les enfants. Après 3 années de collaboration entre pouvoirs publics, enseignants et parents, le taux annuel d'accidents de la route a diminué de 85% (source : Vert l'Action).

### • Le "Walking Bus" en Australie

C'est un Australien, David Engwicht, qui a imaginé en 1991 un système de ramassage pédestre d'écoliers, nommé "walking bus driver". Ce tout premier bus à pied est destiné à assurer la sécurité des enfants au milieu du trafic routier.

### • En Suisse, du "Walking Bus" au "Pédibus"

Le "Walking Bus" arrive en Suisse en 1998 sous le nom de "Pédibus". L'initiative revient à des habitants du quartier de sous-gare, à Lausanne, soutenus par la déléguée à l'enfance de la Ville. Face à l'urgence d'offrir une meilleure sécurité, non seulement aux abords immédiats des établissements scolaires mais aussi sur les chemins qui y mènent, ils mettent en place un accompagnement des enfants pour leurs trajets domicile-école. Lausanne compte aujourd'hui 13km de transports collectifs à pied. Aujourd'hui, la démarche se généralise à l'ensemble des cantons de la Confédération helvétique, celui de Genève étant particulièrement actif.

### • Une généralisation progressive au Canada

Le programme Aller-retour actif et sécuritaire pour l'école (Araspé) est lancé en 1997 au Canada : dans la province de l'Ontario par le réseau "Greenest Cities" ainsi qu'en Colombie-Britannique par le programme scolaire "Way to Go !". L'année suivante, Araspé est déployé au niveau national par Vert l'Action. Cet organisme à but non lucratif s'appuie notamment sur l'opération "Le mois international marchons vers l'école". Son message met en particulier l'accent sur la santé des jeunes canadiens : 58% sont considérés comme "physiquement inactifs" et 26% sont "gros ou obèses".

### • En Angleterre, "Safe Routes to Schools"

Parmi les projets européens, c'est probablement en Angleterre que l'action en faveur de l'écomobilité dans les écoles est la plus complète. Les services gouvernementaux de l'éducation et des transports travaillent de concert la problématique à travers à un programme national intitulé "Safe Routes to Schools".

Dans le cadre de ce programme, des conseillers en mobilité scolaire et une ligne de crédit de 23 millions de livres (31,5 M€) sont mis à disposition de 6120 écoles anglaises afin de les accompagner dans leur réflexion ou leur action d'ici 2010.

### • Les écoliers belges pédalent

Confrontée elle aussi au problème de la dépose à l'école en voiture, la Belgique privilégie le vélo comme mode de déplacement alternatif. Le plat pays s'est aussi engagé dans une réflexion plus globale en développant "le management de la mobilité". En complément du Code de la route, un Code de la rue est également entré en vigueur le 1er janvier 2004. Il part du principe que la rue n'a pas seulement une vocation d'axe de circulation, mais qu'elle est avant tout un lieu de vie : chaque utilisateur doit pouvoir s'y déplacer en toute sécurité, quel que soit son âge, ses capacités physiques et son moyen de locomotion. Le Code de la rue belge instaure notamment une obligation de prudence, et de priorité, du plus fort vis-à-vis des plus faibles et des plus vulnérables.

### • Le réseau européen "Aller vers l'Ecole"

Entre 2002 et 2004, l'Union européenne a lancé le programme PROVIDER "pour une meilleure gestion de la mobilité sur le trajet domicile-école". Il concernait six pays : la France, l'Italie, le Royaume-Uni, l'Allemagne, l'Autriche et le Portugal. Ce programme visait à promouvoir les échanges d'expériences afin de développer des actions de bus pédestre et cycliste.



## VII. Le Plan de Déplacements Etablissement Scolaire en 4 étapes

### 1. Préparer et cadrer le projet

- > Définir le contexte et les objectifs
- > Mobiliser, chercher des appuis
- > Constituer un groupe de travail



### 2. Dresser un état des lieux

- > «Faire faire» par les élèves
- > Réaliser une étude d'accessibilité
- > Réaliser une enquête de mobilité



### 3. Elaborer le plan d'action

- > Formuler les objectifs opérationnels
- > Définir le plan d'actions en concertation
- > Formaliser et valider le plan d'actions
- > Lister les moyens à mettre en oeuvre



### 4. Lancer et faire vivre la démarche

- > Tester les actions sur une journée, une semaine
- > Programmer et mettre en oeuvre
- > Suivre et évaluer les actions
- > Pérenniser le PDES

## 1. ETAPE 1 : PREPARER ET CADRER LE PROJET

Parce qu'elle est la première, l'étape visant à **préparer et cadrer le projet** est fondamentale. Elle va en effet conditionner les trois suivantes en posant les jalons de la démarche et en initiant la concertation. Un Plan de Déplacements Etablissement Scolaire se gère en adoptant la même démarche que pour n'importe quel projet. Cette étape vise à structurer, assurer et optimiser le bon déroulement du projet. Elle s'appuie sur un calendrier précis, des tâches clairement définies, des moyens humains pour les accomplir, un mode de fonctionnement, des moyens matériels et financiers, des objectifs à atteindre et un plan de communication.

### • Les objectifs

- Définir le contexte et les objectifs.
- Mobiliser, chercher des appuis.
- Constituer un groupe de travail.
- Sensibiliser les acteurs.
- Communiquer autour du projet.

Dans un PDES, la concertation est une priorité. Elle permet d'impliquer les différents acteurs à l'élaboration et à la mise en œuvre du plan en les incitant à se l'approprier. Pour être efficace, la concertation doit commencer dès le lancement de la démarche et concerner un maximum de personnes. Elle nécessite dialogue, médiation, transparence et fréquence. La concertation présente l'avantage de valoriser et de mettre à profit l'expertise d'usage que les habitants et les services municipaux ont de leur Ville.



## 1.1. Définir le contexte et les objectifs

De nombreux acteurs peuvent être à l'initiative d'une démarche de PDES : que ce soit la collectivité locale, un directeur d'école, un groupe de parents ou d'enseignants motivés, une association ou les élèves eux-mêmes, il faut préalablement définir une feuille de route.

### 1.1.1. Analyser le contexte et identifier les éléments déclencheurs

Chaque PDES est différent et doit être adapté à l'établissement scolaire. Il est donc indispensable d'approfondir la connaissance du contexte propre à l'école, au collège ou au lycée. Cette analyse permettra de mieux cerner les enjeux du PDES et favorisera l'application du théorème de la proximité : plus les gens se sentent concernés à titre individuel, dans leur quotidien, plus ils ont tendance à s'impliquer. Il est souvent plus facile d'“agir localement” que de “penser globalement”.

#### • Exemples de questions à se poser

- Quel est le degré d'insécurité routière autour de l'établissement ? Quels en sont les facteurs ? L'établissement est-il aisément accessible à pied, à vélo ou en transport en commun ?
- Les écoliers, collégiens ou lycéens ont-ils déjà été sensibilisés sur le développement durable, l'éco-citoyenneté ? Ont-ils participé à des actions ou des projets en ce sens (1000 défis pour la Planète, L'Ecole agit...) ?
- L'établissement a-t-il déjà participé à des actions comme “Marchons vers l'école” ou la “Semaine de la Mobilité et de la Sécurité Routière” ? Un ou plusieurs membres de l'équipe pédagogique sont-ils motivés ou motivables ?
- La Ville s'est-elle engagée dans une réflexion globale sur les transports, dans un Agenda 21 local, etc... ? Appartient-elle à une intercommunalité qui a réalisé un Plan de Déplacements Urbains ?

#### • Les éléments déclencheurs

Il peut s'agir de la prise de conscience de l'enjeu environnemental, de la volonté de changer les comportements des élèves, de la lutte contre l'obésité, ou de l'amélioration du cadre de vie, l'insécurité routière demeurant le déclencheur le plus fréquent. L'identification des éléments déclencheurs permettra dans un deuxième temps de fixer les objectifs et les buts à atteindre du PDES.

## 1.1.2. Fixer les objectifs à atteindre

En fonction des problèmes et des préoccupations, il convient de formuler une idée de projet en dressant un premier état des lieux et en définissant une série d'objectifs à atteindre, objectifs qui seront enrichis et affinés au fur et à mesure de l'élaboration du plan.

Cette "feuille de route" du PDES présente un double intérêt : elle donne une ligne directrice en cadrant le champ d'action du plan, et elle constitue un document de communication fort utile pour convaincre les acteurs et partenaires potentiels de s'associer à la démarche.

### • Des objectifs clairs et précis

- **Objectifs généraux** : participer à la lutte contre l'effet de serre et la pollution atmosphérique, combattre l'obésité et l'inactivité physique, améliorer la qualité de vie des enfants et l'environnement aux abords de l'école...
- **Objectifs pédagogiques** : sensibiliser les enfants à l'écomobilité et plus largement au développement durable, contribuer aux changements de comportements et d'habitudes en matière de déplacements...
- **Objectifs opérationnels** : sécuriser les parcours piétonniers et/ou cyclables menant à l'école, accompagner la mise en place d'un bus pédestre et/ou cycliste, favoriser et développer le covoiturage, encourager l'utilisation des transports en commun...

### *Pistes à suivre*

- L'association de parents d'élèves du groupe scolaire Bensa, à Marseille (13), s'est fixée pour objectifs de diminuer la circulation autour de l'école, d'améliorer la qualité de l'air et de l'environnement, d'enseigner aux enfants les règles de sécurité pour marcher dans la rue, de rendre le quartier plus calme et plus sécurisé, de développer un sens d'appartenance à la communauté, et d'augmenter le niveau d'activité physique des enfants.
- Le Plan de Déplacement des Jeunes du collège Amiral Lejeune, à Amiens (80), poursuit quatre objectifs principaux : améliorer la sécurité aux abords de l'établissement, améliorer l'accessibilité de l'établissement, réduire les émissions polluantes et de gaz à effet de serre et favoriser l'éducation à la citoyenneté.
- Au lycée Arthur Varoquaux de Tomblaine (54), le PDES s'inscrit dans une démarche d'Agenda 21 scolaire. Ses objectifs sont :
  - apprendre aux lycéens à choisir leur mode de déplacement en ayant conscience des impacts environnementaux ;
  - lutter contre le réchauffement climatique en réduisant les émissions de CO<sub>2</sub> et d'autres gaz à effet de serre ;
  - lutter contre la pollution atmosphérique urbaine ;
  - participer aux politiques de santé (déplacements à pied, à vélo, en roller, etc.) et de sécurité (sécuriser les parcours pédestres, cyclistes...).

## 1.2. Mobiliser, chercher des appuis

Il est indispensable de mutualiser les forces et les ressources pour mener des projets de qualité, d'ampleur significative, et de durée suffisamment longue pour atteindre leurs buts éducatifs. Dès le départ, le travail doit s'effectuer en équipe.

### 1.2.1. Au sein de l'établissement scolaire

Le rôle du chef d'établissement est souvent prépondérant. Sa volonté et son implication sont garantes de la réussite de la démarche. De par sa fonction, il mobilise ses équipes pédagogiques et relaye l'information auprès des familles.

Il doit inscrire le PDES dans son projet d'établissement et le soumettre au Conseil d'école (CE) ou au Conseil d'administration (CA) qui sera sollicité tout au long du projet (information et décisions).

#### *Pistes à suivre*

- Malgré la réticence initiale des parents, le directeur de l'école de Challes-les-Eaux (73) a persévéré et lancé un PDES en 2004. Aujourd'hui, les bus pédestre et cycliste sont gérés par une association de parents d'élèves et transportent quotidiennement une soixantaine d'écopiers.

La gestion interne du PDES doit être assumée par un porteur de projet. Il s'agit bien souvent d'un enseignant qui a envie de s'investir. Il deviendra le référent au sein de l'établissement (**voir annexe 1**). Son rôle sera de :

- sensibiliser, mobiliser et fédérer les différents acteurs sur les aspects pédagogiques de l'écomobilité scolaire ;
- animer la démarche au sein de l'établissement ;
- diffuser et recueillir l'information auprès des parents et des autres enseignants ;
- coordonner et soutenir l'action des différents acteurs.

#### *Pistes à suivre*

- La mise en place d'un Plan de Déplacement des Jeunes demande de l'investissement et donc du temps de la part du référent. Volontaire, l'enseignant porteur du PDJ du lycée Pierre d'Ailly, à Compiègne (6) a pu intégrer la démarche à ses cours.

Au collège et au lycée, la nomination d'un éco-délégué dans chaque classe est un bon moyen pour diffuser les informations et sensibiliser les élèves.

#### *Pistes à suivre*

- Au collège de Villé (67), le PDES est porté par un groupe d'élèves qui anime la démarche. Des éco-délégués ont été désignés dans chacune des classes. Ils se sont notamment occupés de réaliser l'enquête déplacements en sollicitant leurs camarades et leurs familles.

## 1.2.2. Elargir le cercle

En amont du PDES, il est nécessaire de solliciter toutes les personnes et organismes qui peuvent être amenés à participer au projet. Chacun d'entre eux viendra avec sa propre expertise et ses propres compétences :

- les parents d'élèves, et leur(s) association(s) ;
- les associations locales (éducation à l'environnement, clubs de sport, déplacements doux ; riverains, Sécurité Routière...) ;
- les riverains ;
- le Conseil de quartier ;
- le, ou les centres sociaux ;
- la Ville (élus et service), l'intercommunalité ;
- la, ou les autorités organisatrices des transports scolaires.

Il est possible que certains acteurs refusent, au départ, de participer. Il ne faut pas pour autant se décourager. L'expérience a prouvé que lorsque le projet prend vie, l'intérêt grandit avec l'effet d'entraînement (par le premier compte-rendu de réunion, le premier article dans la presse locale, le bouche-à-oreille...). Les personnes sont alors plus disposées à apporter leur aide.

## 1.2.3. Trouver des partenaires

De nombreuses structures ont mis en place des aides standardisées pour faciliter le montage de projet concernant l'éducation à l'environnement. Ces aides peuvent être techniques, pédagogiques ou financières.

• **Les partenaires techniques** : il s'agit essentiellement de partenaires institutionnels : Les Directions Régionales de l'Environnement, de l'Aménagement et du Logement (DREAL), les Directions régionales de l'Agence de l'Environnement et de la Maîtrise de l'Energie (ADEME), les collectivités locales, les associations (structure d'éducation à l'environnement). Ils peuvent mettre à disposition le savoir-faire d'un spécialiste qui apporte un soutien administratif (conseil dans le montage de dossiers) ou conseille sur l'organisation générale du PDES.

En matière de sécurité routière, il existe un grand nombre d'interlocuteurs : l'association Prévention Routière, les correspondants académiques à la sécurité de l'Education nationale, les chargés de mission ou coordinateurs sécurité routière en Préfecture, les collectivités locales...

• **Les partenaires pédagogiques** : il s'agit de structures associatives (d'éducation à l'environnement, d'éducation populaire, de cyclistes, de marcheurs, les Espaces Info Energie...) ou institutionnelles (Ministères en charge de l'Education nationale, de l'Ecologie, de la Jeunesse et des sports, services de Police et de Gendarmerie, syndicats de transports...), qui conseillent

le projet dans son contenu et sa méthode pédagogiques, qui accompagnent sa mise en œuvre avec des éducateurs, et qui mettent parfois du matériel à disposition.

• **Les partenaires financiers** : il s'agit d'acteurs institutionnels (Directions régionales de l'ADEME, Communes, Conseil Régionaux, Conseils Généraux, Intercommunalités...), d'opérateurs privés (compagnies d'assurance, marques commerciales) qui financent, partiellement ou totalement, les opérations. Ces financements peuvent concerner le matériel de sécurité, les outils de communication, les animations événementielles.

## 1.3. Constituer un groupe de travail

Une fois les acteurs et les partenaires potentiels identifiés, il faut les réunir pour les informer, les sensibiliser sur les tenants et les aboutissants du projet, et ainsi s'assurer de leur implication dans la mise en place d'une méthode de travail collective et dans la détermination des premiers objectifs à atteindre.

### 1.3.1. Organiser une réunion et former un groupe de travail

Les personnes et organismes concernés peuvent être informés par courrier, par des affiches apposées à l'école et sur les panneaux municipaux, par l'intermédiaire du journal municipal, du site Internet de la Ville ou de la presse locale, ou grâce à la diffusion de l'information par les enseignants, via le cahier de liaison ou des prospectus.

Cette première réunion d'information sera l'occasion de lancer la concertation. Celle-ci doit perdurer tout au long de l'élaboration du PDES afin d'aboutir à un dispositif consensuel qui permettra l'appropriation du projet par les acteurs locaux. Leur mobilisation facilitera ainsi la mise en œuvre des actions.

Idéalement, la concertation doit reposer sur un groupe de travail, ou comité de pilotage, dédié au PDES. Elle doit aussi s'appuyer sur le Conseil d'école et le Conseil d'administration, qui peuvent être associés au groupe de travail, ainsi que sur le Conseil de quartier, s'il en existe un.

### • Composition et fonction du groupe de travail

Le groupe de travail est composé de l'ensemble des acteurs et partenaires. Ils doivent définir les objectifs du projet, élaborer et mettre en œuvre un plan d'actions en adéquation avec les buts à atteindre, réaliser un rétro-planning, évaluer la démarche et la faire évoluer.

### • Les missions du groupe de travail

- Il définit et valide les objectifs de la démarche.
- Il définit, oriente et valide les étapes de la démarche.
- Il établit un calendrier (rétro-planning) et veille à son respect.
- Il s'assure que les différents acteurs disposent d'un même niveau d'information (partage, restitution et échanges).
- Il émet des propositions de mesures et d'actions.
- Il valide les propositions retenues et les modalités de leur mise en œuvre (calendrier, budget, moyens humains).
- Il suit la mise en œuvre et l'évaluation de la démarche.

### *Pistes à suivre*

- Le groupe de travail du PDES du groupe scolaire Trépapé, à Fonsorbes (31) réunit les enseignants, la direction de l'école, la police et la municipalité.
- Au Lycée Arthur Varoquaux de Tomblaine (54), le groupe de travail est constitué de représentants de l'équipe de direction et de gestion, de personnels enseignants et non enseignants, de représentants des élèves (Conseil de vie lycéenne), de parents d'élèves, de la Mairie de Tomblaine, et de l'Agence Régionale de l'Environnement en Lorraine (AREL).

## 1.3.2. Désigner un chef de projet

Un chef de projet sera nommé à l'issue de la première réunion du groupe de travail. Il sera le pivot de la démarche et le référent pour les autres acteurs et les partenaires.

### • Comment choisir le chef de projet ?

- Le référent d'établissement peut aussi endosser le rôle de chef de projet.
- Il doit être motivé par les enjeux de la démarche.
- Il doit être familiarisé avec les pratiques de la transversalité, de la communication et de la gestion de projet.
- Il doit être initié à l'écomobilité et connaître les modes alternatifs à la voiture individuelle, le conseil en mobilité, les plans de déplacements.
- Il doit connaître les acteurs de la mobilité, les pratiques locales, les réseaux locaux de transport.
- Il doit connaître l'organisation territoriale.
- Il doit connaître les acteurs de l'éducation et de la vie scolaire.

A défaut, le chef de projet peut se rapprocher de la Direction régionale de l'ADEME pour s'informer et se documenter. L'ADEME pourra également lui fournir la liste des bureaux d'études spécialisés qui pourront l'assister dans le cadre d'une prestation d'accompagnement rémunérée.

#### • Quelles sont ses responsabilités?

- Il est le référent pour les autres acteurs.
- Il sensibilise, mobilise et fédère les différents acteurs sur l'écomobilité.
- Il anime la démarche à l'échelle de l'établissement scolaire et du territoire.
- Il coordonne et soutient l'action des différents acteurs.
- Il est l'interface entre le groupe de travail et les partenaires.
- Il favorise la concertation en garantissant échange et partage d'informations au sein du groupe de travail.
- Il veille au respect du calendrier.
- Il s'occupe de la communication autour du PDES.

#### *Pistes à suivre*

- A Bois-le-Roi (77) le PDES de l'école Les Viarons est animé par le service Enfance de la Mairie, au sein duquel une personne consacre 25% de son temps de travail à l'écomobilité scolaire.
- A Fonsorbes (31), le PDES du groupe scolaire Trépadé a été initié par une association de parents d'élèves. Depuis, la démarche est portée par une association, "A petits pas", créée à cet effet.
- La directrice du groupe scolaire Bois de la Garenne, à Voisins-le-Bretonneux (78), a préalablement contacté l'Agence Locale de Maîtrise de l'Energie. Avec l'aide de deux enseignants, l'ALME assure l'animation de la démarche d'écomobilité depuis 2 ans.
- Le Plan de Déplacement des Jeunes du collège Amiral Lejeune, à Amiens (80), est porté par l'enseignant référent, les 15 élèves de l'Atelier environnement et par l'association "Vélo service", avec le concours du principal du collège et de quelques enseignants.

## 1.4. Sensibiliser les acteurs

La phase de sensibilisation vise à inciter les acteurs à participer au projet. Comment ? En suscitant un intérêt suffisant pour les faire agir (démarche partagée). Pourquoi ? Afin de fédérer les bonnes volontés nécessaires à l'aboutissement de la démarche.

#### • Qui sensibiliser ?

- Les acteurs pilotes de la démarche.
- Les cibles du PDES : enseignants, élèves et parents d'élèves.
- Les partenaires.

### • Qui assure la sensibilisation ?

- Le chef de projet, et/ou le référent d'établissement, peut jouer le rôle d'animateur.
- Les associations d'éducation à l'environnement ou de promotion des modes doux de déplacement.
- Les partenaires institutionnels.

### • Quels sont les piliers de la sensibilisation ?

- Les enjeux globaux de la démarche : pollution, sécurité routière, lutte contre l'obésité, qualité de vie...
- Les enjeux individuels : éco-citoyenneté, santé...
- La motivation de chaque acteur dans la démarche.

### • Quels arguments ?

- Pour le directeur de l'établissement et les enseignants : la sécurité routière et l'éducation à l'environnement figurent dans les programmes scolaires.
- Pour les élèves : la prise en compte et le respect de l'environnement, l'éco-citoyenneté, la convivialité.
- Pour les parents : la sécurité routière, le gain de temps, la convivialité, l'entraide
- Pour la municipalité : crédibiliser les orientations du PDU à travers le PDES, lutter contre la congestion automobile, améliorer la qualité de vie.
- Pour les associations locales : le PDES crée du lien social dans le quartier, la commune ou entre associations.

### • Comment sensibiliser ?

- A l'aide d'une réunion d'information, d'un atelier thématique sur les déplacements scolaires, ou plus généralement sur les transports.
- A travers une action pédagogique en classe.
- En mettant en place des opérations de communication bien adaptées aux différentes cibles.

### Pistes à suivre

Au lycée Pierre d'Ailly de Compiègne, les partenaires du PDJ (enseignants, collectivités...) et ses acteurs (jeunes, parents...) ont été sensibilisés à ses différents enjeux :

- Environnement : baisse de la consommation de pétrole et des gaz à effet de serre, création ou amélioration des aménagements de voirie, diminution du bruit ;
- santé : prévention de l'obésité, réduction de l'exposition aux polluants ;
- social : impact sur la qualité des relations humaines ;
- sécurité routière : engorgement des rues aux heures de pointe ;
- éducation : autonomie de l'enfant vis-à-vis des dangers de la vie.

## 1.5. Communiquer autour du projet

La communication interne et externe (d'un établissement scolaire, d'une collectivité ou intercommunalité) prépare la concertation et constitue un facteur clef de réussite de la démarche. Elle a pour fonction de faire savoir et de faire adhérer.

### 1.5.1. La communication interne

- **Dans un premier temps**, la communication interne vise à faire connaître l'existence du projet à tous ses acteurs potentiels. A travers des messages simples (qui, quoi, où, quand, comment et pourquoi ?), elle doit les inciter à s'intéresser à la démarche et les convaincre de s'y associer (**voir annexe 2**).
- **Dans un deuxième temps**, cette communication vise à informer les acteurs permanents du PDES (membres du groupe de travail, référent d'établissement, partenaires) tout au long de son élaboration, de sa mise en œuvre et de son évaluation. Elle permet d'assurer la coordination entre les missions des divers acteurs et partenaires et leur information réciproque sur l'état d'avancement du projet.
- **Les outils** : courrier, documents remis aux enseignants et aux parents (via le cahier de liaison pour l'établissement scolaire par exemple), affiches, communiqués de presse, site intranet, journal interne (souvent écrit par les élèves dans les établissements scolaires), compte-rendu des réunions de travail...

### 1.5.2. La communication externe

La communication externe vise à faire connaître le projet auprès des relais d'influence (élus, médias locaux) et du grand public, notamment les parents d'élève. Elle doit les convaincre de l'intérêt de la démarche et doit donc mettre l'accent sur les enjeux locaux. Elle doit également mettre en avant les avantages de l'écomobilité scolaire à court et moyen termes. Elle peut s'appuyer sur les manifestations internationales ou nationales telles la "Semaine de la Mobilité et de la Sécurité Routière" (septembre) et "Marchons Vers l'Ecole" (octobre).

- **Les outils** : site Internet, magazine municipal, bulletin de l'établissement, conférence de presse en présence de tous les acteurs, organisation d'une réunion d'information, d'une journée de réflexion sur les déplacements (autour de l'école, dans le quartier, dans la ville...)...

## Récapitulatif Etape 1

| Tâches                                                 | Délais | Suivi                    |
|--------------------------------------------------------|--------|--------------------------|
| 1. Définir le contexte                                 |        | <input type="checkbox"/> |
| 2. Fixer les premiers objectifs et définir le planning |        | <input type="checkbox"/> |
| 3. Nommer un référent au sein de l'établissement       |        | <input type="checkbox"/> |
| 4. Solliciter les acteurs potentiels                   |        | <input type="checkbox"/> |
| 5. Chercher des partenaires                            |        | <input type="checkbox"/> |
| 6. Organiser une réunion d'information                 |        | <input type="checkbox"/> |
| 7. Constituer un groupe de travail                     |        | <input type="checkbox"/> |
| 8. Désigner un chef de projet                          |        | <input type="checkbox"/> |
| 9. Sensibiliser les acteurs                            |        | <input type="checkbox"/> |
| 10. Sensibiliser les partenaires                       |        | <input type="checkbox"/> |
| 11. Communiquer en interne                             |        | <input type="checkbox"/> |
| 12. Communiquer auprès du grand public                 |        | <input type="checkbox"/> |



## 2. ETAPE 2 : DRESSER UN ETAT DES LIEUX

Chaque PDES est unique et doit être adapté à un établissement scolaire, un quartier, des parents, des enfants. Il est donc nécessaire de **dresser un état des lieux**. Il permettra ensuite de définir une série d'objectifs appropriés au contexte et aux besoins locaux. Tout le bénéfice de cette étape réside dans la réalisation par les élèves de tout ou partie du diagnostic.

Selon le principe de l'engagement, il s'agit de leur faire prendre conscience, par l'action, des bonnes pratiques en matière de déplacements. Il faut ainsi s'adapter aux capacités des élèves en fonction de leur âge, intégrer l'action dans les programmes pédagogiques, faire réaliser le diagnostic par les élèves, associer les adultes (directeur, enseignants, parents) et utiliser les résultats du diagnostic pour mobiliser autour du projet.

### • Les objectifs

- "Faire faire" par les élèves.
- Diagnostiquer.
- Sensibiliser les acteurs et partenaires.
- Communiquer.

A travers le recueil de données de terrain et d'expériences des différents acteurs, la concertation favorise :

- le sentiment d'appropriation de la démarche par les acteurs et l'identification qu'elle peut susciter ;
- la sensibilisation indispensable pour l'acceptation et la participation aux mesures mises en place en aval des diagnostics ;
- la transparence et la confiance entre les acteurs ;
- une impulsion vers les changements d'habitudes.



## 2.1. “Faire faire” par les élèves

Une démarche de PDES comporte systématiquement un volet pédagogique et de sensibilisation des élèves concernés, volet qui est essentiel à la pérennité et à l'efficacité du dispositif. Cette éducation à l'écomobilité doit être intégrée dans les programmes et accompagnée d'une mise en pratique consistant à faire réaliser les enquêtes par les enfants. Ils deviendront ainsi acteurs du projet.

### 2.1.1. Un vaste champ pédagogique

Sous la thématique de l'écomobilité, une somme de thèmes transversaux peut être abordée avec les élèves : changement climatique, pollution de l'air, énergie, santé, sécurité routière... L'objectif est de favoriser la prise de conscience de l'intérêt des modes doux pour la santé et l'environnement. A plus long terme, l'ambition est aussi d'influer sur leur future mobilité d'adulte.

L'intégration de l'écomobilité scolaire peut intervenir dans les programmes et matières habituels sous l'angle de la mobilité. Elle peut également s'effectuer de manière ponctuelle, par la mise en place d'actions éducatives isolées (animation ou atelier). Enfin, elle peut être intégrée de manière plus transversale, en réalisant des projets interdisciplinaires plus étalés dans le temps (un trimestre, une année scolaire).

#### • Les thématiques à aborder

- **Les déplacements et la sécurité routière** : connaissance des espaces de circulation (trottoir, chaussée, aire de stationnement) et de leurs difficultés ; apprentissage du Code de la route ; maîtrise des déplacements en tant que piéton ou cycliste. Cette thématique peut s'insérer dans le cadre de l'Attestation de première éducation à la route (APER) délivrée à l'issue du cycle primaire, ou de l'Attestation scolaire de sécurité routière (ASSR) passée en classe de cinquième et de troisième.
- **Les déplacements et l'environnement** : pollutions liées aux déplacements, consommation d'énergie et d'espace public.
- **Les déplacements et la santé** : bienfaits de la pratique d'une activité physique, prévention des maladies liées à la pollution, prévention des risques d'obésité précoce.
- **Les déplacements et la citoyenneté** : partage de la voirie, convivialité, solidarité, respect du Code de la route.

- **Quelques pistes pédagogiques**

- **Mathématiques** : comptage, statistiques, graphiques.
- **Français** : “écriture de slogans”, chants, histoire, saynètes.
- **Arts visuels** : réalisation de documents, affiches, dessins, illustrations avec des moyens audiovisuels (appareil photo, caméscope, magnétophone...).
- **Biologie** : faire le lien entre déplacements doux et hygiène de vie, éducation à la santé.
- **Education civique** : respect des règles, code de la route, premiers gestes de secours.
- **Repérage dans l'espace** : localisation cartographique, chronométrage des trajets domicile-école à pied, en voiture, à vélo...

## 2.1.2. Le cadre pédagogique

Les animations pédagogiques sur l'écomobilité scolaire peuvent s'intégrer dans le cadre de programmes du Ministère en charge de l'Education Nationale. La mise en place de projets relève alors de la responsabilité du directeur de l'établissement et des enseignants. L'intégration du PDES dans le **projet d'établissement** favorise sa pérennisation.

- **Le projet d'école** : il est établi pour 3 à 4 ans. Selon les textes officiels, il constitue “l'ensemble cohérent des objectifs, des méthodes et des moyens particuliers que l'école définit afin de participer aux objectifs nationaux. Il intègre les données de l'histoire et de l'environnement, les contraintes auxquelles l'établissement est soumis et les atouts dont il dispose”.

Le projet d'école chapeaute donc toutes les actions qui y sont intégrées. Il est indispensable de connaître son contenu : en effet, il est inutile de proposer un projet d'éducation à l'environnement si ce dernier n'est pas cohérent avec le projet d'école. A l'inverse, une action sera montée plus facilement si ses objectifs concordent avec ceux du projet d'école.

- **Le Projet d'Action Educative** : aussi appelé projet culturel selon les Académies, le PAE est fréquemment employé pour monter des projets d'éducation à l'environnement. Les PAE sont obligatoirement intégrés au volet culturel des projets d'école.

Ils visent à faire pratiquer aux élèves du premier et second degré des activités interdisciplinaires en liaison avec la “communauté” éducative locale (parents, collectivités, associations...), en mettant en œuvre une démarche de projet, et en prenant appui sur les compétences spécifiques d'intervenants extérieurs. Un PAE peut être financé lorsqu'il s'inscrit dans le cadre du projet d'école. Il s'agit d'en faire la demande auprès de l'Inspecteur d'Académie.

• **Les Contrats Educatifs Locaux :** ce dispositif interministériel consiste à développer un projet éducatif global et cohérent. Il recherche à favoriser l'accès de tous les enfants aux différentes formes de culture en permettant d'organiser plus rationnellement, avec la compétence de tous les partenaires, "tous les temps de l'enfant, afin de favoriser son développement harmonieux, tout en contribuant à sa réussite scolaire, à l'épanouissement de sa personnalité et à son apprentissage de la vie sociale".

A cette fin, le CEL privilégie la mise en place de partenariats entre les acteurs locaux de l'éducation (établissements scolaires, associations, communes...). L'écomobilité peut être introduite dans les thématiques de l'aménagement de l'espace public, de la culture scientifique, des pratiques physiques et sportives, de l'éducation à la santé...

### *Pistes à suivre*

- A Fonsorbes (31), les quatre lignes de bus pédestre et cycliste qui desservent le groupe scolaire Trépadé ont été mises en oeuvre par l'association des parents d'élèves, la FCPE (Fédération des Conseils de Parents d'Elèves). Partie prenante du Contrat Educatif Local (CEL), la FCPE a élaboré son projet dans le cadre de ce dispositif. L'association considère en effet que c'est "le cadre idéal pour mobiliser l'ensemble de partenaires potentiels". Le CEL sert en outre de support de financement et d'aide à la réalisation.

• **Les Ateliers scientifiques et techniques et les Actions éducatives innovantes scientifiques et techniques :** ces deux dispositifs visent à permettre la découverte par les élèves du monde de la recherche et constituent une invitation à la curiosité scientifique. Elles favorisent la démarche de projet et privilégient la pluridisciplinarité. Une animation sur l'écomobilité peut s'intégrer dans ce cadre lorsqu'elle contient un volet scientifique important (pollution de l'air, énergie).

• **Fonds d'aide aux actions innovantes :** il s'agit d'un dispositif de l'Education nationale s'adressant aux primaires et aux maternelles pour des démarches innovantes.

• **Atelier d'environnement :** il s'agit d'un dispositif de l'Education nationale, en coordination avec les Directions Régionales de l'Environnement, aidant des actions de terrain sur la thématique de l'environnement.

• **Les Travaux Personnels Encadrés (TPE), en classe de première :** ils permettent à un groupe d'élèves (2 à 4) de travailler sur un projet qui leur tient à cœur.

### 2.1.3. La théorie de l'engagement

La théorie de l'engagement est fondée sur le principe du libre choix par les actes. Elle repose sur le postulat que "seuls les actes nous engagent. Nous ne sommes donc pas engagés par nos idées, ou par nos sentiments, mais par nos conduites effectives".

Un exemple très simple illustre cette théorie : celui du mendiant qui demande l'heure aux passants avant de leur demander de l'argent. Une expérience a montré que demander une pièce dans la rue marche une fois sur dix. Dans les mêmes conditions, demander l'heure avant permet de récolter quatre fois plus.

Concrètement, les gens qui ont déjà donné quelque chose se sentent engagés. Ainsi, il vaut mieux leur demander un petit service avant de leur demander quelque chose de plus conséquent.

Appliquée à l'écomobilité scolaire, cette théorie revient à demander aux élèves de contribuer au diagnostic d'accessibilité et à l'enquête de mobilité afin de les inciter à changer leurs habitudes. Idem pour leurs parents. En les associant à l'état des lieux, ils prendront conscience des enjeux et seront plus enclins à participer aux actions qui seront ensuite préconisées.

#### *Pistes à suivre*

- Dans le cadre du PDES du groupe scolaire Berthelot, à Saint Brieuc (22), les élèves ont réalisé un "cahier de doléances du piéton". Les enfants ont eux-mêmes pris des photos pour montrer les endroits posant problème en matière de sécurité routière. Les élèves ont ensuite présenté à la municipalité leurs propositions d'aménagements (passages protégés, suppression des points noirs...).
- Au collège Amiral Lejeune d'Amiens (80) le "Plan de Déplacement de Jeunes" est porté par les 15 élèves de l'Atelier environnement. Avec l'aide de leur professeur référent et de l'association "Vélo service", ils ont réalisé une étude de géo-localisation, une étude d'accessibilité et une étude de mobilité. Ils ont ensuite présenté les résultats de leurs enquêtes aux divers acteurs du PDJ.
- Les élèves du lycée Pierre d'Ailly de Compiègne ont réalisé deux enquêtes de mobilité et une étude d'accessibilité. "Une démarche ne peut être pérenne sans la participation active des jeunes dans le projet. En leur faisant faire les étapes du PDJ, on obtient une meilleure appropriation" observe le professeur de Sciences de la Vie et de la Terre du lycée, qui est le référent du Plan de Déplacement de jeunes.

## 2.2. Le diagnostic

L'objectif consiste à formuler des diagnostics partagés portant sur l'accessibilité multimodale de l'établissement et sur la mobilité des élèves. L'étude d'accessibilité a pour objet de caractériser les conditions actuelles d'accès à l'établissement selon les différents modes de transport. L'enquête de mobilité apporte des informations sur les pratiques de déplacements des élèves et permet de déterminer les impacts environnementaux et les potentiels de report modal.

Habituellement, il est recommandé de démarrer par l'étude d'accessibilité. Toutefois, des allers-retours entre les deux volets (mobilité/accessibilité) peuvent être nécessaires.

Cette phase est indispensable pour formuler un plan d'action en cohérence avec le contexte de l'établissement, mais aussi pour suivre l'évolution des comportements et des pratiques.

### 2.2.1. L'étude d'accessibilité

Il s'agit d'analyser les points forts et les points faibles de l'accessibilité de l'établissement (voir annexe 3).

- **L'accessibilité se mesure par :**

- la qualité de desserte de l'établissement (proximité, confort, connexion, sécurité...) par les différents modes de transport : marche, vélo, transport en commun, voiture ;
- la capacité de stationnement pour les voitures et les vélos, facteur déterminant l'usage de ces deux modes ;

L'étude d'accessibilité doit être pilotée par le chef de projet. Les enseignants s'y associent en la réalisant avec leurs élèves en fonction de leur âge. Les parents peuvent également être sollicités afin de transmettre leur expérience du quartier.

- **Les données à collecter**

- **La carte scolaire :** elle peut être demandée à l'école, en Mairie ou auprès de l'Inspection académique. Elle permet de délimiter le périmètre où résident les élèves afin de localiser leurs lieux d'habitation sur la carte.
- **La carte des circulations douces :** elle peut être demandée en Mairie. Elle permet d'observer les chemins piétonniers sécurisés et les pistes cyclables desservant l'établissement.
- **La carte des transports en commun :** elle peut être demandée au gestionnaire du réseau, en Mairie ou à l'intercommunalité. Elle sert à évaluer l'adaptation du réseau aux besoins des élèves. Elle doit être complétée avec les fiches horaires des bus desservant l'établissement.

- **Les projets urbains de la Ville** : se renseigner auprès du service urbanisme de la commune. Il s'agit de prendre en compte les éventuels projets d'aménagements de voirie (zone 30, pistes cyclables).
- **Le Plan de Déplacements Urbains** : il peut être demandé à l'intercommunalité. Le PDU donne une vision d'ensemble, à long terme, de la problématique des déplacements sur le territoire.

#### • Observations et relevés de terrain

Une enquête de terrain est indispensable, car elle permet d'étudier : la qualité d'accès selon les modes, les comportements et les conflits d'usage ; la qualité des itinéraires à pied, à vélo et en transports en commun ; les ressentis à l'égard de l'accès et de la qualité des itinéraires conditionnant le choix des modes de déplacement s'il s'agit d'une enquête auprès de la population.

- Pour l'observation, il est préconisé :
  - de solliciter les cibles dans le cadre de la concertation, grâce à des entretiens avec les différents acteurs (directeur d'établissement, enseignants, parents, élèves...) ;
  - d'identifier au préalable les itinéraires pratiqués ;
  - de parcourir à pied et à vélo les itinéraires identifiés, de préférence aux heures d'entrée et de sortie (matin, midi, soir) afin de constater les problèmes éventuels liés à la dépose ou la reprise des enfants, à l'affluence de véhicules motorisés, aux conflits d'usage... ;
  - de prendre des photographies pour illustrer les aménagements existants, des situations de vie de quartier, des pratiques et comportements de mobilité observés : dépose/reprise minute, stationnement illicite, piétons circulant sur la chaussée, vélo accroché au mobilier urbain, parent à vélo avec enfant sur le porte-bagages, etc...

#### • Les axes d'analyse de l'étude

- Les aménagements et équipements destinés aux piétons et aux personnes à mobilité réduite : passages piétons (localisation, sûreté, respect par les automobilistes), trottoirs (hauteur, largeur, état du revêtement, obstacles), éclairage public, effets de coupure (absence de trottoirs, d'éclairage), dangers divers (comportements inadaptés des piétons, chiens, incivilités)...
- Les aménagements et équipements disponibles pour les vélos et les deux roues : pistes cyclables (qualité du réseau et des infrastructures, effets de coupure), existence d'un garage à vélo au sein de l'établissement (nombre de places, protection contre le vol), risque de conflit avec les piétons et les automobilistes, stationnement sauvage....
- L'offre de transports collectifs : réseau (lignes existantes), accès aux arrêts (confort et sécurité du cheminement piéton jusqu'à l'arrêt), qualité des abribus, fréquence, régularité et ponctualité du service, tarifs pour les usagers...

- La circulation automobile : présence d'aménagements modérant la circulation (zone 30, chicanes, ralentisseurs), type de stationnement (parking, dépose-minute, ou sauvage) et capacité (nombre de places, occupation, rotation), trafic aux heures d'entrée et de sortie des élèves.
- Les zones accidentogènes à proximité de l'établissement, identification des causes des accidents routiers.

### *Pistes à suivre*

- Au collège Amiral Lejeune d'Amiens (80), le diagnostic d'accessibilité s'est déroulé en deux temps :
    - les élèves de "l'atelier environnement", associés à la réalisation du Plan de déplacement des Jeunes, ont étudié les alentours proches du collège avec l'enseignant référent du PDJ afin d'identifier les principaux "points noirs" ;
    - les parents se sont retrouvés autour d'un plan du quartier du collège pendant 1h30. Chacun ayant une bonne connaissance des lieux, l'étude d'accessibilité a été réalisée sans aller sur le terrain. Ils ont identifié : les carrefours dangereux, les zones à aménager, les zones mal éclairées, les incivilités des automobilistes...
- La discussion autour de la problématique d'accessibilité a mis en relief que d'autres établissements sont concernés.

## 2.2.2. L'enquête de mobilité

L'enquête de mobilité vise à connaître les habitudes de déplacements des élèves. Elle permet de quantifier le nombre d'élèves venant à pied, à vélo, en voiture, en transport en commun ou pratiquant le covoiturage (**voir annexe 4**).

Elle permet également de mieux comprendre les opinions et les représentations associées aux différents modes de transport.

Elle permet d'identifier les attentes en matière de déplacements (aménagement, tracé des lignes de transports en commun ou de pistes cyclables...) ou les pistes d'actions potentielles en testant l'adhésion à une série de mesures proposées (bus pédestre ou covoiturage par exemple).

Cette phase de diagnostic doit être complétée par les observations de terrain aux heures d'entrée et de sortie. De même, il est nécessaire de recueillir les données préexistantes (les résultats d'enquêtes déjà réalisées sur la même thématique par la commune ou par une association), faisant apparaître le nombre d'élèves et la géo-localisation de leur domicile, des données de comptage des véhicules...

L'enquête de mobilité doit être coordonnée par le chef de projet. Les enseignants sont chargés de la diffusion et de la récupération des questionnaires en classe, en associant les élèves, le plus souvent à l'aide d'un questionnaire diffusé en version papier (**voir annexe 5**).

### • Une méthode d'enquête adaptée à l'âge des élèves

- Dans le premier degré, deux modes de consultation doivent être mis en œuvre: le premier sur la base d'un questionnaire simple, complété en classe par les enfants sachant écrire, le second transmis aux parents, via le carnet de liaison (**voir annexe 5**). Pour les enfants ne sachant pas écrire, un comptage à main levée peut être effectué.
- Dans le second degré, l'enquête est effectuée directement auprès des collégiens et lycéens, ces derniers ayant acquis une certaine autonomie dans leurs déplacements. Les parents d'élèves peuvent éventuellement être mis à contribution dans la mesure où les relations d'autorité parents-adolescents perdurent souvent jusqu'au Baccalauréat.

### • Les axes d'analyse de l'enquête

- La répartition modale entre la voiture, les transports collectifs, la marche, le vélo, le covoiturage, et les deux-roues motorisés.
- Les préférences de déplacements des élèves.
- Le point de vue des élèves sur les déplacements de leurs parents.
- La chaîne de déplacements des parents.
- La durée des trajets.
- La distance.
- Les freins et obstacles à chacun des modes.
- La motivation et bénéfices de chacun des modes.
- La perception de la sécurité routière aux abords de l'établissement.
- Le potentiel de report vers le vélo, la marche, les transports en commun et/ou le covoiturage.
- Le potentiel de participation des élèves à un bus pédestre et/ou cycliste, au covoiturage.
- L'implication possible des parents comme conducteur en covoiturage ou en tant qu'accompagnateur de bus pédestre ou cycliste.

## 2.2.3. La géolocalisation des lieux d'habitation

La géolocalisation permet d'identifier les lieux d'habitation et de visualiser les concentrations géographiques des élèves.

Sa réalisation repose sur la liste non nominative des adresses de domicile des élèves enregistrée dans un fichier de type tableur. Positionnées sur un fond de carte numérisé, qui peut être fourni par la commune, ces informations peuvent être complétées par la localisation du périmètre de la carte scolaire et par le positionnement (quand ces données existent) des lignes de bus et des pistes cyclables.

La représentation cartographique peut faire partie d'un travail pédagogique. Elle peut être réalisée par les élèves, avec l'aide de leurs enseignants et de leurs parents, associant ainsi les différents acteurs au projet. Les services techniques de la Ville peuvent également être sollicités.

La cartographie permet notamment de faire prendre conscience aux parents de la proximité des lieux de résidence par rapport à l'établissement et de la concentration des élèves sur certains trajets.

### *Pistes à suivre*

- A l'école publique de Bulles (60), la géolocalisation des élèves a montré que l'école est presque exclusivement fréquentée par les enfants de la commune, excepté deux élèves venant d'une commune située à une distance de 3,6 km. 89,9% des élèves habitent le village et 8,1% des hameaux situés à moins de 3 km.
- Au collège Amiral Lejeune d'Amiens (80), deux enseignants ont affiché dans leurs classes trois plans : celui d'Amiens, celui d'Amiens Métropole et celui du département de la Somme. Les élèves avaient une semaine pour indiquer sur les trois plans leurs lieux d'habitation, à l'aide de gommettes. Les résultats ont permis de constater que les élèves venaient de tout le périmètre d'Amiens, qu'il n'y avait pas de pôles d'habitation clairement définis et que certains élèves venaient de relativement loin. Deux questionnaires ont également été réalisés : un auprès des parents, sur papier, un autre auprès des élèves, grâce à un outil informatique. En répondant directement au questionnaire sur ordinateur, ils ont facilité l'analyse statistique, qui se fait automatiquement.

## 2.3. Sensibiliser les acteurs et partenaires

L'état des lieux est l'élément fondateur du PDES. Il donne une vision concrète des habitudes de déplacements des élèves et il permet d'apprécier les potentialités de report vers les modes de transport alternatifs à la voiture, en tenant compte des particularités de l'établissement. Le diagnostic doit être partagé afin que chacun des acteurs et partenaires de la démarche dispose d'un même niveau d'information. Il servira ensuite de socle et d'élément mobilisateur pour la co-construction et la mise en œuvre du plan d'actions.

### 2.3.1. Elaborer le diagnostic

L'analyse repose sur une approche transversale. Elle doit agréger les résultats de l'étude d'accessibilité, de l'enquête de mobilité et de la géolocalisation. Il est judicieux de mettre en évidence des constats par tranches d'âge et par mode de déplacements :

- déterminer les motifs d'usage des différents modes : en croisant le mode utilisé et une série de facteurs comme l'âge des élèves, la distance, le niveau d'accessibilité, la présence de coupures sur le trajet, la destination des parents après la dépose des enfants, le lieu d'habitation, les possibilités de stationnement... ;
- identifier les chemins piétonniers et les itinéraires cyclables à sécuriser : en croisant les résultats de la géolocalisation, les aménagements existants et les observations de terrain ;

- mettre en avant le souhait des élèves : en croisant leurs préférences et le mode de transport utilisé ;
- identifier les freins à la pratique des modes doux : en mettant en parallèle les réticences exprimées lors de l'enquête de mobilité et les difficultés observées sur le terrain.

La restitution de l'étude d'accessibilité et de l'enquête de mobilité offre l'occasion de mobiliser les parents et les partenaires afin de les faire adhérer à la démarche. Elle permet également de valoriser la participation des élèves ou des parents au diagnostic.

Le diagnostic comporte donc les résultats de l'étude d'accessibilité (présentés de préférence sur un support cartographique ou à l'aide des photos et observations de terrain) et de l'enquête de mobilité (sous forme de tableaux, histogrammes, diagrammes...), éventuellement présentés à l'aide d'un diaporama.

## 2.3.2. Présenter le bilan

### • Les cibles

- Les résultats du diagnostic doivent en premier lieu être présentés et débattus au sein du groupe de travail. Cette réunion doit permettre à chacun des acteurs du PDES de prendre conscience du contexte présent et de se projeter vers l'avenir en imaginant les premières pistes d'actions, pistes qui devront être ensuite affinées dans le cadre de la concertation.
- La présentation peut se faire dans le cadre du Conseil d'école et du Conseil d'administration. Elle peut être effectuée par les élèves lorsque ceux-ci ont eux-mêmes réalisé les études.
- Une fois le diagnostic partagé par les membres du groupe de travail, il s'agit d'en présenter les résultats aux partenaires du PDES : parents, municipalité, intercommunalité, Conseil de quartier...
- Il est également recommandé d'avertir les médias locaux qui sont de puissants relais d'information (voir 2.4 : Communiquer).

### • Comment communiquer les résultats ?

La réunion d'information est sans conteste le meilleur outil pour présenter les résultats aux partenaires. Elle permet en effet dialogue et interactivité.

Il est conseillé d'organiser des réunions spécifiques pour les parents et les partenaires institutionnels (Mairie, associations locales...), cette distinction permettant de mieux cibler le message.

- **Auprès des parents** : souligner l'incohérence du choix de la voiture et ses conséquences aux abords de l'établissement, mettre en évidence les alternatives au tout voiture et leur faisabilité ; insister sur le rôle qu'ils peuvent jouer, notamment dans l'élaboration du plan d'actions et plus encore dans sa mise en œuvre.
- **Auprès des partenaires institutionnels** : mettre en lumière l'insécurité routière autour de l'établissement, signaler les zones à risque, suggérer des aménagements afin de sécuriser les parcours piétonniers et cyclables, mettre en avant le potentiel d'amélioration de la qualité de vie dans le quartier.

Les résultats peuvent aussi être présentés sur support papier distribué aux parents par le biais du carnet de liaison des élèves. Ils peuvent être également mis en ligne sur le site Internet de l'établissement ou de la commune.

### • Quand présenter le bilan ?

- Lors de réunions publiques ou spécifiques déjà programmées : afin de ne pas alourdir le nombre de réunions, il est conseillé de privilégier un cadre de concertation local existant (Conseil d'école, Conseil d'administration, commission de sécurité aux abords des écoles, Conseils de quartier, d'arrondissement, ...).
- A l'occasion d'événements sur la mobilité, s'ils sont concomitants à l'obtention des résultats : Semaine "Marchons vers l'école", "Semaine de la Mobilité et de la Sécurité Routière" et "Semaine du Développement Durable"...

### *Pistes à suivre*

- L'enquête de mobilité du groupe scolaire Jean-Marie Fériol, à Quint-Fonsegrives (31) et le projet de PDES ont été successivement présentés à la fédération des parents d'élèves, au Conseil d'école puis à la municipalité.
- Dans le cadre du PDES du collège de Villé (67), deux réunions d'information ont été organisées pour restituer les résultats définitifs de l'enquête aux élèves et aux parents. L'accent fut mis sur la répartition modale et sur les conditions d'acceptabilité pour le changement de mode de déplacement.

## 2.4. Communiquer

L'état des lieux constitue un argument de poids en faveur du changement et sert de trame à la phase de sensibilisation.

Il est donc indispensable de le communiquer le plus largement possible afin de porter les résultats du diagnostic à la connaissance du plus grand nombre (parents, riverains, comité ou Conseil de quartier, associations locales...).

### • L'invitation à une réunion d'information

- Elle peut se faire par courrier (solution coûteuse), par le biais d'un affichage dans et autour de l'établissement, grâce à un courrier remis aux parents par l'intermédiaire du carnet de liaison, via une annonce dans le bulletin municipal (suivant sa périodicité) ou sur le site Internet de la Ville.

- Les parents, qui sont fréquemment sollicités pour participer à des réunions, ont souvent du mal à se libérer pour s'y rendre (surtout dans les collèges et lycées). Même si parfois le nombre de parents est peu élevé, cela constitue toujours un avantage. Pour éviter le sentiment de participer à une énième réunion sans intérêt, le message doit être percutant : qui, quoi, où, quand, comment et pourquoi ?
- Il est utile de trouver un slogan ou une accroche qui marquera les esprits : “65% des élèves viennent tous les jours en classe en voiture alors qu'ils habitent à moins d'1 km de l'école. Que pouvons-nous faire pour adopter des comportements plus rationnels ?”.

#### • **S'appuyer sur la presse locale**

- Les médias locaux (presse, TV, radio, Internet) peuvent relayer l'information et lui donner davantage d'impact.
- Ils peuvent être sollicités en amont de la réunion d'information pour que les journalistes annoncent son organisation. En l'occurrence, il est conseillé de ne pas dévoiler l'intégralité des résultats du diagnostic. S'ils se retrouvent dans le journal la veille, ou le jour même de la réunion, les parents n'auront plus d'intérêt à y participer.
- Ils peuvent être directement invités à la réunion d'information dans la perspective d'un compte rendu.
- Il est également possible d'organiser une conférence de presse, idéalement le matin même de la réunion. Celle-ci doit réunir les acteurs et partenaires du PDES afin que les journalistes puissent disposer d'une pluralité d'interlocuteurs pour réaliser leurs interviews. La présence à la conférence de presse des membres du groupe de travail et des partenaires permet en outre de valoriser leur participation au PDES.
- Dans tous les cas, il faut remettre un dossier de presse aux journalistes. Il présente succinctement la démarche dans sa globalité (qui, quoi, où, quand, comment et pourquoi ?). Il doit contenir les éléments du diagnostic (analyse, étude d'accessibilité, enquête de mobilité). Il doit également comporter les coordonnées des différentes personnes à contacter.

## Récapitulatif Etape 2

| Tâches                                                      | Délais | Suivi                    |
|-------------------------------------------------------------|--------|--------------------------|
| 1. Définir un projet pédagogique                            |        | <input type="checkbox"/> |
| 2. Collecter les données pour l'étude d'accessibilité       |        | <input type="checkbox"/> |
| 3. Réaliser sur le terrain l'étude d'accessibilité          |        | <input type="checkbox"/> |
| 4. Créer un questionnaire de l'enquête de mobilité          |        | <input type="checkbox"/> |
| 5. Faire remplir le questionnaire aux élèves et aux parents |        | <input type="checkbox"/> |
| 6. Cartographier                                            |        | <input type="checkbox"/> |
| 7. Analyser les résultats                                   |        | <input type="checkbox"/> |
| 8. Présenter le diagnostic au groupe de travail             |        | <input type="checkbox"/> |
| 9. Organiser des réunions publiques d'information           |        | <input type="checkbox"/> |
| 10. Communiquer                                             |        | <input type="checkbox"/> |



### 3. ETAPE 3 : ELABORER LE PLAN D'ACTIONS

Les diagnostics ont permis de mieux cerner le contexte de l'établissement scolaire en révélant les habitudes de déplacements des élèves, les éventuelles problématiques de transport et les besoins des acteurs. En s'appuyant sur ces résultats, il s'agit d'**élaborer un plan d'actions** en cohérence avec les objectifs à atteindre : bus pédestre (car à pattes "Carapatte®"), bus cycliste (car à cycles "Caracycle®"), covoiturage, transports scolaires et collectifs, éducation à la mobilité, aménagements...

L'élaboration du plan d'actions est une nouvelle occasion d'ancrer durablement de bonnes pratiques de déplacements. En sélectionnant les objectifs et en élaborant des actions, les différents acteurs se positionnent et s'engagent. Chacun doit donc avoir son mot à dire. Pour ce faire, il s'agit d'organiser des ateliers de créativité, de réunir régulièrement le groupe de travail, de rechercher un consensus sur le choix des actions et de planifier et de budgétiser le PDES.

#### • Les objectifs

- Formuler les objectifs opérationnels.
- Définir un plan d'actions.
- Formaliser et valider le plan d'actions.
- Lister les moyens à mettre en œuvre.
- Sensibiliser les acteurs et partenaires.
- Communiquer.

L'élaboration du plan d'actions va concrétiser l'implication des acteurs et partenaires. Il est donc indispensable de les concerter tout au long de la troisième étape pour qu'ils s'approprient la démarche. La concertation s'appuie sur des réunions de travail et des ateliers pratiques et thématiques.

### 3.1. Formuler les objectifs opérationnels

La définition d'objectifs consiste à proposer des buts à atteindre, communs aux différents acteurs et partenaires du PDES, en conciliant leurs différentes préoccupations. Ces objectifs découlent directement des problématiques et observations des diagnostics et vont ensuite conditionner le plan d'actions. Ils doivent être formulés par les acteurs eux-mêmes grâce à leur concertation.

#### • **Concierter**

- La concertation relève de la responsabilité du chef de projet. Il lui revient d'organiser une réunion-atelier débat, rassemblant les acteurs et partenaires de la démarche. Afin d'éviter la multiplication des rendez-vous, elle peut être programmée à l'issue de la présentation des résultats des diagnostics. Cette option présente l'avantage de "battre le fer pendant qu'il est encore chaud".
- Les objectifs doivent être fixés de concert par l'ensemble des membres du groupe de travail. Il ne s'agit pas de rechercher un compromis, qui génère souvent un sentiment de frustration ou d'éviction lorsque les propositions ne sont pas retenues, mais d'obtenir un consensus, qui suscite un sentiment d'appropriation de la démarche.

#### • **Lister les objectifs**

- Pour commencer, il est intéressant d'identifier des objectifs potentiels sans tenir compte de leur ampleur, de leur durée ou des contraintes de mise en œuvre.
- Cette quête d'exhaustivité favorise la prise de parole au sein du groupe et renforce l'adhésion de ses membres.

#### • **Quelques exemples :**

- réduire la pollution aux abords de l'établissement ;
- favoriser la pratique de la marche ou l'usage du vélo ;
- diminuer l'insécurité routière ;
- sensibiliser les élèves à l'écomobilité et à l'écocitoyenneté ;
- améliorer la qualité de vie dans le quartier.

#### • **Hiérarchiser les objectifs**

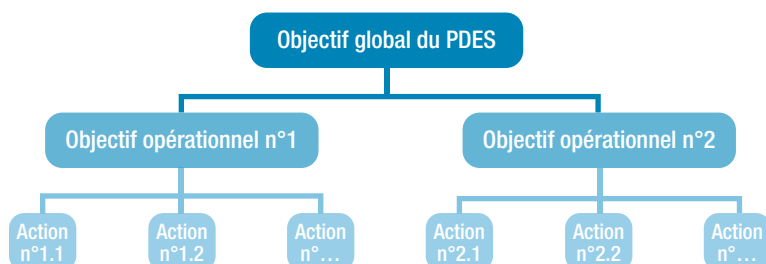
Une fois identifiés, les objectifs doivent être hiérarchisés. Il s'agit de distinguer :

- **les objectifs globaux ou transversaux** : contribuer à la réduction de l'effet de serre, lutter contre l'obésité infantile, agir en faveur d'un développement durable... ;
- **les objectifs pédagogiques** : initier les élèves aux règles de conduite et de circulation dans la rue, sensibiliser les adultes de demain... ;
- **les objectifs opérationnels** : offrir des alternatives à la voiture en favorisant un report vers les modes doux, sécuriser les abords de l'établissement, réglementer les déposes-minute des voitures...

### • Quantifier les objectifs

Il est indispensable de définir des indicateurs pour chacun des objectifs. Ils permettront de savoir s'ils ont été atteints.

Sans indicateurs d'évaluation, aucun suivi des résultats et aucun ajustement ne seront possibles.



## 3.2. Définir un plan d'actions

Il n'existe pas de recette miracle. Chaque établissement est particulier et doit adopter un plan d'actions qui lui est propre. Ce plan revient à traduire en actions les objectifs préalablement définis, une même action pouvant poursuivre plusieurs objectifs. Les actions doivent être choisies en cohérence avec les diagnostics et adaptées en fonction de : la sécurité des parcours, des aménagements de voirie existants ou à venir, du nombre d'élèves résidant sur un même secteur, des modes de transports à disposition des familles, de leurs préférences pour tel ou tel mode, du nombre de parents volontaires...

### • Concerner

- La co-construction du plan d'actions peut s'effectuer au sein du groupe de travail qui doit être réuni à cet effet.
- La concertation peut également s'appuyer sur des groupes de travail ad hoc constitués par cibles (parents, enseignants, services municipaux) ou par actions (bus pédestre, bus cycliste, covoiturage, aménagements).
- La formation de ces groupes ad hoc permet de valider les actions proposées, d'en trouver d'autres, d'identifier le portage, les partenaires et leur faisabilité.
- Lors de l'enquête de mobilité, il est donc important de sonder les parents sur leurs possibilités de participation. Après analyse, le chef de projet pourra composer un groupe avec des parents motivés et disponibles pour organiser, gérer et mettre en œuvre l'opération.

### • Le choix des actions

- Le plan doit s'articuler autour de mesures diversifiées tenant compte :
  - des différents modes de déplacement : marche à pied, vélo, bus, voiture ;
  - du délai de réalisation de l'opération ;
  - des objectifs visés : action incitative ou contraignante ;

- de leur durée : ponctuelles (création d'un parc à vélo), continues (gardiennage du parc) ou périodiques (initiation au vélo à chaque rentrée) ;
  - des cibles : élèves, parents, enseignants, riverains, municipalité.
- Agir sur un seul champ ne suffit pas à modifier durablement les comportements. Il faut donc mettre en œuvre des actions complémentaires :
- aménagements de voirie pour modérer la circulation ;
  - programme pédagogique pour apprendre à circuler à pied ou à vélo ;
  - sécurisation d'itinéraires pédestres pour favoriser la marche à pied...

### • Quelques pistes d'actions

- Réaménager la voirie au profit de l'usage des modes doux : sécurisation des passages piétons et des trottoirs, création de cheminements piétonniers cyclables et/ou de pistes cyclables,
- Construire un parc à vélos au sein de l'établissement.
- S'opposer à l'agrandissement des parkings voiture, limiter le nombre de places de stationnement.
- Organiser un système de covoiturage entre parents.
- Mettre en place des animations pédagogiques ou d'apprentissage aux déplacements en ville à pied ou à vélo.
- Sécuriser le trajet entre l'établissement et l'arrêt ou les arrêts de bus le desservant.
- Modérer la circulation aux abords de l'établissement : zone 30, ralentisseurs, chicanes, effet de porte, rétrécissement de chaussée, mise en sens unique avec double sens cyclable...
- Interdire l'accès de la rue desservant l'établissement aux véhicules motorisés aux heures d'entrée et de sortie.

### ... spécifiques aux écoles

- Mettre en place un bus pédestre ou cycliste.
- Sensibiliser les élèves aux règles et aux usages de la circulation en ville, à pied ou à vélo.

### ... spécifiques aux collèges

- Organiser des conférences ou des débats sur l'écomobilité.
- Favoriser l'utilisation du vélo.
- Sensibiliser les collégiens aux dangers des deux-roues motorisés à travers des actions pédagogiques, l'organisation d'événements ponctuels, une campagne d'affichage.
- Concevoir un guide d'accessibilité du collège remis aux nouveaux inscrits.

### ... spécifiques aux lycées

- Sensibiliser les lycéens au réchauffement climatique, à la pollution atmosphérique en insistant sur l'impact de leurs choix en matière de déplacements (actions pédagogiques, événements ponctuels, affichage...).
- Mettre en place un système de covoiturage.
- Concevoir un guide d'accessibilité du lycée remis aux nouveaux inscrits.

## Conseils

- Il vaut mieux commencer par une action modeste, ou ponctuelle, mais dont les résultats seront visibles rapidement et par tous, incitant ainsi les premiers acteurs à poursuivre dans cette voie et motivant les autres à y participer.
- Les plans d'actions les plus bénéfiques sont ceux qui jouent sur plusieurs tableaux : aménagements de voirie, sensibilisation des parents et des élèves aux modes doux, organisation de transports collectifs à pied ou à vélo.

### 3.2.1. Les bus pédestres

Le bus pédestre consiste en un groupe d'élèves, conduit et encadré par des adultes (généralement des parents volontaires ou des retraités) qui effectue à pied le trajet entre les zones d'habitations et l'établissement scolaire, en suivant un parcours prédéfini et en respectant des arrêts et des horaires fixes et prédéterminés. Les bus pédestres évitent le recours systématique au véhicule particulier en créant une offre de transport non-motorisée et sécurisée. Ils favorisent l'apprentissage par les élèves des règles et usages de la marche en ville. Il existe une multitude d'appellations : Carapatte<sup>®1</sup>, le Pédibus<sup>®2</sup>, Trottibus, 1000 pattes, Rest'apattes...

#### • Cibles

- Les bus pédestres constituent des actions pertinentes à mettre en œuvre à l'école maternelle ou élémentaire. Dans le cas d'un groupe scolaire réunissant ces deux niveaux d'enseignement, il est important de ne pas séparer les fratries.
- Au collège, les élèves sont plus autonomes et moins enclins à participer à des actions encadrées par les parents. Le bus pédestre n'est donc pas adapté.
- Au lycée, les élèves sont autonomes dans leurs déplacements, ils n'ont pas besoin d'être accompagnés.

#### • L'encadrement

- Les parents sont la clef de voûte d'un bus pédestre et les garants du projet. Ce sont eux qui autorisent leurs enfants à utiliser ce mode de transport et qui les encadrent en se relayant comme accompagnateurs.
- Pour convaincre les parents de confier leurs enfants à un bus pédestre et faciliter la mobilisation de ceux souhaitant l'encadrer, une formation préalable des accompagnateurs peut être organisée avec l'aide de la police municipale ou d'une association de parents d'élèves par exemple.
- Il faut au minimum deux adultes accompagnateurs, disponibles le même jour, matin et soir, pour lancer un bus pédestre. Au départ, il peut être ponctuel avant de devenir régulier. Plus il y a d'accompagnateurs, moins l'investissement par chacun d'entre eux est fréquent.

<sup>1</sup> Terme déposé par l'ADEME qui le met à disposition de ceux qui veulent l'utiliser

<sup>2</sup> Terme déposé par le bureau d'études Targeting

- Les accompagnateurs doivent formellement s'engager (par l'intermédiaire d'une charte) à accomplir leur mission en respectant le parcours, les horaires et en faisant respecter les règles de sécurité aux enfants.

### • Le choix des itinéraires

- Il doit s'effectuer dans le cadre de la concertation, en consultant les parents motivés.
- L'itinéraire doit tenir compte de la localisation des domiciles et de la motivation des parents de la zone d'habitation concernée.
- Les parcours doivent être définis précisément et doivent privilégier la sécurité. Il peut être utile de conserver quelques traversées de chaussée pour apprendre aux enfants à circuler en ville.
- Il est recommandé de faire certifier l'itinéraire par une personne compétente (membre de l'association pour la Prévention Routière, agent des services municipaux de la voirie).

### • Les aménagements et équipements

- Jalonner le parcours, à l'aide de panneaux directionnels ou de potelets distincts du mobilier urbain, et grâce à des motifs peints sur le trottoir.
- Marquer les arrêts avec une signalisation adaptée (panneaux, poteaux...) qui doivent comporter le nom de la ligne de bus pédestre, le nom de l'arrêt et l'horaire de passage.
- Equiper les accompagnateurs de vêtements ou d'accessoires (chasubles, brassards, fanions) qui faciliteront la visibilité du convoi. Certains vêtements comme les ponchos et les cirés, sont plus adaptés aux intempéries. Le port de chasubles phosphorescentes par les adultes et les enfants permet de renforcer l'effet de convoi pour les soirées d'hiver.
- Chaque accompagnateur doit disposer d'une fiche de route détaillée indiquant le parcours, les horaires des arrêts, les comportements à respecter, les conduites à tenir, les passages dangereux.

### Piste à suivre

- Au groupe scolaire Bensa, à Marseille (13), c'est l'association de parents d'élèves qui assure l'animation du bus pédestre. Les cinq lignes de Carapatte ont été lancées à la rentrée 2006 et fonctionnent une fois par semaine, le mercredi. 60 enfants les empruntent régulièrement : 15 en maternelle, 45 en élémentaire. Le nombre de parents volontaires pour accompagner les enfants varie entre 2 et 10. Les cinq lignes font parcourir en moyenne 1 kilomètre aux enfants. L'organisation du Carapatte repose sur une charte "participant / parent accompagnateur" et l'inscription obligatoire des enfants sur une feuille de route. Un annuaire trié par rue et par quartier est également mis à la disposition des parents afin de leur montrer les logiques des cinq lignes et leur fréquentation. Le site Internet de l'association de parents d'élèves de l'école (<http://bensactu.free.fr>) permet une large diffusion des actualités et informations du Carapatte.

## 3.2.2. Les bus cyclistes

Un bus cycliste fonctionne exactement sur le même principe qu'un bus pédestre, à la différence près que les élèves pédalent au lieu de marcher. L'avantage du bus cycliste est de couvrir une distance plus importante qu'à pied. Tout comme pour les bus pédestres, il existe une multitude d'appellations : Caracycle®, Vélobus...

### • Cibles

- Le bus cycliste est une action pertinente à mettre en place dès l'école élémentaire, pour tous les enfants habitant loin de l'école (possibilité d'organiser un autobus mixte, pédestre et cycliste, en adaptant la vitesse des cyclistes).
- Au collège, le bus pédestre doit être adapté pour tenir compte du besoin d'autonomie des élèves. Les collégiens (accompagnés ou non) peuvent se retrouver sur les arrêts d'un itinéraire jalonné (ou en porte-à-porte) avant de terminer ensemble le trajet jusqu'au collège, avec ou sans adultes, selon leur âge.

### *Bon à savoir*

- Il vaut mieux commencer par une action modeste, ou ponctuelle, mais dont les résultats seront visibles rapidement et par tous, incitant ainsi les premiers acteurs à poursuivre dans cette voie et motivant les autres à y participer.
- Les plans d'actions les plus bénéfiques sont ceux qui jouent sur plusieurs tableaux : aménagements de voirie, sensibilisation des parents et des élèves aux modes doux, organisation de transports collectifs à pied ou à vélo.

### • L'encadrement

- Les parents sont là encore les garants du projet. Ils autorisent leurs enfants à prendre le bus cycliste. Ils accompagnent et encadrent à tour de rôle les cyclistes.
- Les accompagnateurs doivent être formés pour réduire les risques et les craintes des autres parents. Ils peuvent par exemple suivre une formation aux règles de sécurité des déplacements en groupe. Ils peuvent aussi passer l'agrément vélo de l'Education Nationale.
- Les accompagnateurs doivent connaître parfaitement le parcours et ses éventuels passages délicats. Un agrément de conduite sur les différents trajets peut leur être délivré par le groupe de travail.
- Un groupe d'une dizaine d'élèves doit être encadré au minimum par quatre adultes accompagnateurs (un devant, un en queue, deux en serre-file).
- Les accompagnateurs doivent formellement s'engager (par l'intermédiaire d'une charte) à accomplir leur mission en respectant le parcours, les horaires et en faisant respecter les règles de sécurité aux enfants.

### • Le choix des itinéraires

- Les parcours doivent être élaborés de concert avec les parents motivés, en tenant compte du diagnostic d'accessibilité, de la localisation des domiciles (au même titre que pour les bus pédestres, même si c'est dans une moindre mesure).

- De préférence, l'itinéraire sera identique à l'aller et au retour, sauf en cas de sens unique.
- Le trajet doit si possible être de faible nivelé, le plus direct et emprunter les pistes cyclables ou des rues peu fréquentées.
- Le bus cycliste peut fonctionner avec des arrêts le long du parcours ou n'avoir qu'un point de départ, sans arrêt jusqu'à l'établissement scolaire.
- Il est recommandé de faire certifier l'itinéraire par une personne compétente (membre de l'association pour la Prévention Routière, agent des services municipaux de la voirie, membre d'une association de promotion du vélo...).

### • Les aménagements et équipements

- Il est nécessaire de baliser les itinéraires et de signaler les arrêts du bus cycliste.
- Le vol est le principal frein à l'usage du vélo. Les élèves doivent impérativement pouvoir garer leurs bicyclettes à l'intérieur de l'établissement, dans un parking sécurisé.
- Les accompagnateurs doivent être équipés de vêtements bien visibles (gilets, serre-pantalon ou autocollants réfléchissants, fanions...).

#### *Piste à suivre*

- A l'école communale de Challes-les-eaux (73), deux lignes quotidiennes de bus pédestre "pour les petits" sont en service. Une ligne quotidienne du bus cycliste "pour les grands" a également été lancée en 2004. 15 élèves sont inscrits et 4 y participent régulièrement. Le bus cycliste n'étant pas officiellement organisé, il n'y a pas d'accompagnateur dédié.

#### *Bus pédestre ou cycliste : les responsabilités*

(voir annexe 8)

- Un bus pédestre et/ou cycliste peut être géré par une association de type loi 1901. La structure associative à but non lucratif permet de constituer un véritable cadre juridique et de clarifier le rôle et les responsabilités de chacun dans la mise en œuvre du projet. L'association pourra souscrire une assurance spécifique pour couvrir tout incident concernant les enfants ou les accompagnateurs.

## 3.2.3. Les aménagements de voirie

Le lancement d'accompagnements collectifs à pied ou à vélo peut être renforcé par des aménagements de voirie qui visent à favoriser un meilleur partage de l'espace public entre ses usagers, notamment afin de privilégier le confort et la sécurité des modes doux. Dans le cadre d'un PDES, les aménagements servent aussi à sécuriser les parcours des élèves.

### • Cibles

- L'aménagement et l'entretien de la voirie relèvent de la compétence de la commune. Cette compétence peut également être exercée par l'intercommunalité, par exemple dans les rues où circulent les bus de l'agglomération).

- La création, la rénovation et le développement des pistes cyclables peut être du ressort de l'intercommunalité, dans le cadre de la mise en œuvre du Plan de Déplacements Urbains.
- Le Conseil général peut aussi être compétent pour aménager les abords d'un collège (dépose-minute, voie réservée au bus scolaire). Idem pour le Conseil régional qui a la compétence des lycées.

- **Contrainte**

- il peut s'écouler plusieurs trimestres entre la prise de décision, l'étude des solutions, l'adoption de la délibération par le Conseil municipal, l'éventuel appel d'offres (selon le montant du projet), l'inscription au budget (voté en mars), le début et la fin du chantier.

- **Quelques exemples :**

- **modération de la circulation** : zone 30, zone à trafic limité, aire piétonne ;
- **réduction de la vitesse** : ralentisseurs, chicanes, largeur de la chaussée ;
- **stationnement sauvage sur les trottoirs** : potelets, barrières... ;
- **trottoirs et accessibilité des personnes à mobilité réduite** : élargissement, abaissement, rénovation du revêtement... ;
- **sécurité des traversées** : création de passage surélevé, protégé ou d'un refuge central... ;
- **itinéraires cyclables** : création et/ou réfection de piste, bande, double-sens...

### 3.2.4. Les transports collectifs

Le lancement d'une démarche PDES peut constituer l'opportunité d'un partenariat avec les autorités organisatrices et les opérateurs de réseaux de transports en commun et/ou scolaires à destination de l'établissement scolaire, afin d'en améliorer le service. L'autorité organisatrice des transports peut se saisir des résultats des diagnostics et s'appuyer sur la mobilisation des parents pour adapter son offre.

Des actions pédagogiques, en partenariat avec le transporteur, peuvent être lancées pour initier les élèves au réseau de transport en commun.

Un dispositif d'accompagnement peut aussi être mis en place par des parents volontaires. Les plus grands peuvent également encadrer les plus jeunes.

### 3.2.5. Covoiturage

Le covoiturage consiste à partager son véhicule avec une ou plusieurs personnes effectuant le même trajet. Lorsque le report en faveur des modes doux de transport s'avère problématique (distance à parcourir, absence de desserte en transport en commun), le covoiturage offre des solutions de plus en plus appréciées de tous.

## • Cibles

- A l'école maternelle ou élémentaire, le covoiturage est pertinent si l'établissement est éloigné du domicile, par exemple en zone rurale, ou s'il permet de déposer les élèves devant l'arrêt d'un bus pédestre.
- Les distances domicile-collège ou lycée sont souvent plus longues qu'à l'école. Le covoiturage peut se justifier si les élèves ne peuvent pas venir facilement à pied, à vélo ou en bus.

## • Organisation

La mise en œuvre d'un système de covoiturage régulier relève de la responsabilité des parents.

- Le PDES peut prévoir le déploiement d'un outil de mise en relation des parents intéressés. Il peut s'agir :
  - d'un système de petites annonces affichées dans l'établissement ;
  - d'une liste de contacts gérée par une tierce personne ou des bénévoles ;
  - d'un logiciel géré par un prestataire, une collectivité, un groupe motivé de parents, de collégiens...
- Pour pérenniser un dispositif de covoiturage, il est recommandé d'établir une charte de bonne conduite qui définit des règles à respecter (sécurité, ponctualité...).
- Rien ne différencie les passagers covoiturés de passagers ordinaires tels que les membres de la famille ou des amis. En cas d'accident, le conducteur est couvert par la garantie responsabilité civile de son assurance auto.

## Piste à suivre

- Dans le cadre de l'«Agenda 21 scolaire» du lycée Arthur Varoquaux de Tomblaine (54), les élèves ont mis en place un site Internet dédié au covoiturage : <http://varokecolo.forum-actif.net>

## Astuce

- L'Agence de Développement et de Promotion du Covoiturage a développé et mis en ligne un site Internet de covoiturage dédié exclusivement aux trajets scolaires : [www.carecole.com](http://www.carecole.com).  
L'association propose gratuitement ce service Internet aux communes et aux intercommunalités qui souhaitent mettre cet outil à disposition de leurs administrés, grâce à un simple lien sur leur site Internet. Chaque commune partenaire dispose alors d'un site web personnalisé, dans lequel figurent tous les quartiers et les établissements scolaires situés sur son territoire (écoles primaires, collèges, lycées). L'intérêt est de facilement réunir autour d'un même conducteur les passagers se rendant dans la même école.

Source : Ministère en charge de l'écologie et du développement durable

### 3.3. Formaliser et valider le plan d'actions

Une fois les différentes actions définies et cadrées par les différents groupes de travail, il convient de les “compiler” sur un même document afin de formaliser le plan d'actions. Celui-ci doit identifier les actions, définir les acteurs et partenaires, fixer un calendrier, évaluer le coût prévisionnel et les moyens à mettre en œuvre.

#### 3.3.1. Formaliser le plan

Le plan d'actions doit être présenté de manière à permettre une approche globale. Tous les objectifs initialement approuvés doivent être traduits en actions, sous forme d'organigrammes ou de tableaux. L'idée est de donner une vision globale du PDES en mettant en valeur la cohérence et la complémentarité entre les différentes opérations dans la durée. Au préalable, il est recommandé de confronter les actions entre elles pour éviter les effets pervers. La mise en place d'un dispositif anti-stationnement peut par exemple réduire la largeur des trottoirs et gêner le passage des piétons. Il doit comporter un calendrier pluriannuel.

Le plan d'actions doit également proposer une approche détaillée grâce à des fiches action (**voir annexe 7**). Chaque fiche doit présenter :

- un seul intitulé précis (mise en place d'un bus pédestre...) ;
- un porteur unique (l'association de parents d'élèves...) ;
- des partenaires divers (la Mairie, le Directeur d'établissement...) ;
- un public ciblé (les enfants) ;
- le détail de la mise en place technique et juridique ;
- les objectifs et résultats attendus ;
- la programmation : calendrier de réalisation, budget, moyens humains ;
- les indicateurs de suivi et d'évaluation.

#### 3.3.2. Valider le programme d'actions

Il est primordial de faire valider le plan d'actions par le Conseil d'école et/ou le Conseil d'administration, puis par les acteurs locaux et les partenaires qui seront concernés par sa mise en œuvre. En approuvant le plan, ils s'engagent implicitement à le réaliser ou à le faciliter.

Il peut être utile de soumettre le plan à une personne compétente, extérieure au projet, qui pourra prendre du recul par rapport aux actions proposées (association-relais désignée par l'ADEME, Conseil en mobilité de la collectivité...).

### *Pistes à suivre*

- Au départ, le PDES du groupe scolaire Trépapé de Fonsorbes (31) était porté par l'association des parents d'élèves. Puis une autre association, "A Petits Pas Petits Bus", a été spécialement créée pour animer la démarche. Ses missions sont de :
  - développer et animer le dispositif du bus pédestre et cycliste sur tous les groupes scolaires de la commune. Ce dispositif repose sur des démarches d'entraide, participatives et bénévoles au profit des enfants ;
  - favoriser le développement et l'adaptation des aménagements de voirie intra et inter-quartier indispensables à des déplacements sécurisés à vélo et à pied ;
  - développer les démarches d'écomobilité afin de réduire l'affluence des véhicules à moteur aux abords des écoles et des zones de loisirs de la commune.

## 3.4. Répertoire des moyens à mettre en œuvre

### • Communication

- Trouver un nom sympathique, et/ou un slogan, à la démarche ainsi qu'aux différentes actions du plan.
- Créer un logo. Il donnera une identité visuelle qui sera dupliquée sur les outils de communication, les panneaux et arrêts du bus pédestre et cycliste, les chasubles des accompagnateurs...
- Prévoir des affiches, des plaquettes et des documents pour informer les parents d'élèves et les partenaires.
- En fonction des ressources, mettre en ligne un site Internet et/ou publier un journal d'information permet de dynamiser la communication, d'entretenir régulièrement la mobilisation des acteurs et parents et de valoriser leur participation aux actions.
- Faire faire aux élèves le logo, les documents, les panneaux, l'affiche dans le cadre d'actions pédagogiques ou de concours de dessins. Les élèves peuvent être sollicités pour trouver le nom et le slogan de la démarche ou pour contribuer au journal d'information.
- L'exécution technique des outils de communication répond à des contraintes particulières. Elle peut être confiée à un parent graphiste ou maquettiste. Selon l'implication de la municipalité, elle peut aussi être réalisée par le service communication de la Ville.

### • Engagement

- Elaborer et faire signer des chartes de participation pour les parents, les adultes accompagnateurs et les élèves. Elles doivent préciser le cadre de déroulement de l'action, les responsabilités et les comportements et règles à respecter.

### • Matériel

Voici le minimum de matériel nécessaire pour la mise en place d'un bus pédestre ou cycliste :

- panneaux pour jalonner le parcours et marquer les points d'arrêts ;
- gilets ou chasubles fluorescents pour les accompagnateurs ;
- gilets fluorescents pour les élèves ;

Pour le covoiturage, mettre en place un système de mise en relation des parents motivés.

### • Outils

Des outils pédagogiques, des fiches pratiques et des kits de communication sont disponibles auprès des Directions régionales de l'ADEME, des collectivités et intercommunalités impliquées dans l'écomobilité et des associations d'éducation à l'environnement.

### *Pistes à suivre*

- Depuis quatre ans, la Communauté urbaine Grand Lyon et ses communes membres encouragent les parents à élaborer des Plans de déplacements domicile-école et à mettre en place des lignes de bus pédestre. Ils s'inscrivent dans le Plan de Déplacements Urbains et le plan d'éducation au développement durable du Grand Lyon. Le Grand Lyon met ainsi à disposition :
  - des fiches pratiques téléchargeables sur leur site Internet ;
  - des formations annuelles ouvertes à tous ;
  - un accompagnement méthodologique par des associations (Apiou mille feuilles et Pignon sur rue) ;
  - des outils : panneaux signalétiques, gilets de sécurité, marquage au sol...;
  - un programme d'éducation au développement durable avec des associations (Robins des villes, Pignon sur rue, Apiou mille feuilles, Hespul) ;
  - une lettre électronique.
- Pour un bus pédestre ou cycliste, le Grand Lyon estime le budget à environ 4 800€ :
  - 5 panneaux fournis et posés sur potelet : 2 200€ ;
  - 100 gilets réfléchissants : 600€ (offerts par le Grand Lyon) ;
  - 500 brassards fluorescents : 2 000€.
- L'Atelier Permanent d'Initiation à l'Environnement Urbain Montpellier Mèze (APIEU) assure la gestion et l'organisation du réseau "Car à pattes". Ce réseau est un lieu ressource à destination des parents, des collectivités, des établissements scolaires pour initier et accompagner des projets du bus pédestre dans la Région Languedoc-Roussillon. Il est devenu un acteur majeur en ce qui concerne les bus pédestres en Languedoc-Roussillon depuis que l'ADEME lui a donné un mandat de gestion et de coordination des différents autobus pédestres de la région.

### 3.5. Sensibiliser les acteurs et partenaires

La sensibilisation des acteurs et des partenaires s'effectue tout au long de l'élaboration du plan d'actions, en les associant à la démarche. En s'impliquant dans le montage des actions, ils seront davantage mobilisés pour aider à les mettre en œuvre.

- Faire participer les acteurs à la mise en œuvre, la gestion et à l'évaluation d'une action permet :
  - de faciliter l'appropriation de l'action ;
  - de prendre en compte l'avis des acteurs ;
  - d'encourager la participation ;
  - de responsabiliser ;
  - de relayer l'information auprès des autres acteurs ;
  - de pérenniser l'action.
  
- Il est nécessaire de rappeler et de faire solidairement accepter aux acteurs leurs responsabilités respectives :
  - les parents décident du choix du mode de transport de leurs enfants. Ils doivent s'impliquer dans l'accompagnement des bus pédestre et cycliste. Ils restent responsables de leurs enfants sur le trajet (Code civil) ;
  - les équipes enseignantes sont chargées de l'éducation des enfants à la sécurité routière et au développement durable (Code de l'éducation) ;
  - le chef d'établissement est responsable de la sécurité des élèves dans l'enceinte de l'établissement ;
  - les maires sont détenteurs des pouvoirs de police et de circulation et sont responsables de la sécurité des déplacements vers l'école (Code général des collectivités territoriales).
  
- La mise en place d'un réseau à l'échelle du territoire peut faciliter la mobilisation des acteurs. La mise en réseau permet :
  - de favoriser les échanges d'expériences et le dialogue de parents à parents grâce à l'organisation de temps de rencontre ;
  - de valoriser les initiatives et les évolutions positives ;
  - de créer un effet d'entraînement ;
  - de diffuser des informations.

La sensibilisation doit s'appuyer sur le rythme et le cadre scolaire. Elle doit notamment être renouvelée à chaque rentrée. Elle peut intervenir au moment de l'inscription des élèves, à l'occasion d'une kermesse ou de la fête de l'établissement, lors d'une sortie.

## 3.6. Communiquer

La communication est le levier pour faire connaître le plan d'actions et les conditions de sa mise en œuvre.

Au premier degré, les parents sont la principale cible à atteindre. Ce sont eux qui décideront ou non de la participation de leurs enfants aux différentes opérations dont ils seront également les chevilles ouvrières.

Au second degré, et tout particulièrement au lycée, les élèves sont les cibles prioritaires car ce sont eux qui sont acteurs du changement de comportement.

### • Faire connaître

- L'organisation d'une réunion publique d'information ou d'un événement festif populaire sur la thématique des déplacements constitue un bon outil de communication et de sensibilisation. De telles rencontres favorisent en effet l'échange et le dialogue entre les acteurs du PDES, les partenaires et les parents.
- Il s'agit d'expliquer concrètement aux parents comment va se dérouler l'action, qui va l'encadrer, quel est son cadre juridique... , l'objectif étant de leur montrer que la réussite et la pérennité de l'opération reposent sur leur implication.
- La réunion ou l'événement doivent susciter l'adhésion des parents. Il est donc important de souligner la cohérence du plan d'actions et d'insister sur sa faisabilité.
- La création d'un site Internet et/ou d'un journal d'information permet de diffuser une information régulière et ciblée sur les actions. Ces deux outils permettent aussi de valoriser la participation des élèves et des parents à la démarche.
- Il est important de faire appel aux médias locaux (presse, TV, radio) pour communiquer sur chaque événement. Ils relayeront l'information et lui donneront davantage d'ampleur en touchant un large public. Ils doivent être contactés grâce à un communiqué de presse. Ils peuvent être conviés à une conférence de presse, ou directement invités à l'événement en question (cf. Etape 2, point 4).

### Piste à suivre

- L'association des parents d'élèves du groupe scolaire Bensa, à Marseille (13) possédait son propre site Internet (<http://bensactu.free.fr>). Depuis le lancement du bus pédestre, le site relaye les informations et les actualités du Carapatte et les diffuse largement.

### Bon à savoir

Que ce soit pour un document, une affiche, ou dans le cadre du journal de l'école ou du site Internet, il est impératif de demander une autorisation parentale avant toute publication de travaux et/ou de photos des élèves. L'article 9 du Code civil stipule que "chacun a droit au respect de la vie privée" et que "toute personne peut interdire la reproduction de ses traits". S'agissant de mineurs, ce droit à l'image, mais aussi de façon plus générale, au respect de sa personne, est d'application stricte. En conséquence, aucune photo d'élèves reconnaissables ne pourra être publiée sans une autorisation écrite des parents (ou tuteurs, responsables, ...) indiquant précisément dans quel contexte pédagogique se situe cette photo. Les œuvres des élèves ne doivent en aucun cas faire état du nom de famille de l'auteur. Seul est autorisé le prénom.

## Récapitulatif Etape 3

| Tâches                                             | Délais | Suivi                    |
|----------------------------------------------------|--------|--------------------------|
| 1. Lister et hiérarchiser les objectifs            |        | <input type="checkbox"/> |
| 2. Imaginer des pistes d'actions                   |        | <input type="checkbox"/> |
| 3. Créer des groupes de travail pour chaque action |        | <input type="checkbox"/> |
| 4. Elaborer des fiches action                      |        | <input type="checkbox"/> |
| 5. Formaliser le plan d'actions                    |        | <input type="checkbox"/> |
| 6. Faire valider le plan                           |        | <input type="checkbox"/> |
| 7. Lister les moyens à mettre en œuvre             |        | <input type="checkbox"/> |
| 8. Organiser des réunions publiques d'information  |        | <input type="checkbox"/> |
| 9. Communiquer                                     |        | <input type="checkbox"/> |



## 4. ETAPE 4 : LANCER ET FAIRE VIVRE LA DEMARCHE

La phase préparatoire du PDES est achevée. Les actions sont structurées et validées. Les acteurs sont sensibilisés et mobilisés. Il ne reste plus qu'à lancer et **faire vivre la démarche**. L'enjeu de cette étape est de passer à l'action, mais surtout de préparer l'avenir. Le rythme scolaire est le principal écueil, chaque fin d'année apportant son lot de démobilisation. Des méthodes et des outils existent pour éviter l'essoufflement. Il est essentiel de programmer les actions sur le long terme pour leur donner de la visibilité, d'évaluer les actions et de communiquer les résultats pour démontrer leur intérêt et de maintenir la dynamique du plan de communication afin de pérenniser l'implication des acteurs.

### • Les objectifs

- Tester les actions sur une journée, une semaine.
- Programmer et mettre en œuvre.
- Suivre et évaluer les actions.
- Pérenniser le PDES.
- Communiquer.

Un PDES n'est pas un programme figé. Il doit être constamment évalué afin de vérifier si les objectifs fixés ont été atteints. L'évaluation permet aussi d'ajuster les actions ou d'envisager de nouvelles orientations. Il faut également entretenir la mobilisation des acteurs en les informant régulièrement sur les résultats des différentes actions du plan.



## 4.1. Tester les actions sur une journée, une semaine et plus

Une phase opérationnelle est nécessaire avant de mettre durablement les actions en œuvre. L'expérimentation permet en effet de vérifier leur pertinence et leur faisabilité, de calibrer leurs modalités de mise en œuvre et d'évaluer leurs résultats afin, ensuite, de les pérenniser. Le test permet également de concrétiser la démarche et de rendre visible l'aboutissement de l'initiative.

### 4.1.1. Organiser un événement festif

L'expérience montre que les actions démarrent souvent avec peu de monde, mais l'aspect visible et certainement positif d'une journée-test peut rapidement faire boule de neige.

Cette journée-test va inaugurer le PDES et lui donner de la crédibilité. Il s'agit donc d'y inviter les acteurs et partenaires du plan, qui se sentiront valorisés, mais aussi les "officiels" (élus, Inspecteur d'académie) qui jugeront par eux-mêmes de l'efficacité des actions.

L'idéal est de créer un événement festif autour de la journée-test :

- les élèves peuvent être sollicités en amont à travers un concours de dessins, de banderoles ou de slogan dont les prix seront remis ce jour-là ;
- des animations ludiques peuvent être organisées le long des parcours des bus pédestres et/ou cyclistes ;
- un petit déjeuner peut être offert dans la cour de l'établissement à l'arrivée des marcheurs et des cyclistes ;
- les élèves de la classe ayant le plus participé, ou ayant le plus changé leurs habitudes, peuvent se voir remettre un trophée ;
- un diplôme peut être remis aux accompagnateurs, aux "covoitureurs"...

#### • Choisir une date

Il existe de nombreux événements internationaux et nationaux sur lesquels s'appuyer pour organiser une journée-test (**voir annexe 9**)

→ **Premier trimestre scolaire** : Semaine de la Mobilité et de la Sécurité Routière ; Semaine Marchons Vers l'Ecole...

→ **Deuxième et troisième trimestres scolaires** : Semaine du Développement Durable, Journée mondiale de la santé ; Fête du vélo ; Journée mondiale de l'environnement ...

La journée-test peut aussi être organisée à l'occasion d'un événement interne à l'établissement (fête de l'école, cross du collège, ou du lycée, kermesse...).

- **Au premier degré : trouver des parents volontaires**

- En prévision de la journée-test, il faut trouver un maximum de parents d'élèves disponibles à la date fixée et volontaires pour être accompagnateurs du bus pédestre et/ou cycliste.
- Il est nécessaire d'organiser une réunion d'information. Elle permettra de présenter les actions aux parents qui ne le connaissent pas encore, de les renseigner sur le déroulement de la journée-test, de les informer sur le rôle qu'ils auront à jouer en leur communiquant l'envie de s'impliquer. Le cas échéant la journée-test peut se transformer en semaine de test.

- **Au second degré : mobiliser les élèves**

- Les actions d'un PDES visent davantage à la sensibilisation des élèves qu'à leur participation à un accompagnement collectif à pied ou à vélo. Il s'agit donc de les mobiliser afin qu'ils participent à des opérations ponctuelles du type "venir en classe sans voiture", "venir en classe à pied, à vélo, en bus". Ils peuvent également être chargés du fonctionnement de l'outil de mise en relation pour le covoiturage ou de l'organisation d'un événement festif pour le lancement d'un cycle de conférences ou de débats sur l'écomobilité.

- **Communiquer**

- Il est indispensable d'informer les élèves, leurs parents et les partenaires du PDES de l'organisation de la journée-test. Affichage, courrier, documents, tous les outils de communication doivent être employés afin de s'assurer de la collaboration d'un maximum de participants aux actions testées.

### *Pistes à suivre*

- A l'issue de la phase d'enquête, le groupe scolaire Berthelot de Saint Brieuc (22) a organisé deux jours d'expérimentation afin de tester le bus pédestre.  
Au préalable, un concours d'affiches devant annoncer l'événement a été proposé aux élèves. Le jour J, la Mairie a fourni les chasubles, les panneaux pour les arrêts du bus pédestre et elle a assuré une couverture médiatique. La Police municipale a aussi accompagné les marcheurs. Des films sur la sécurité routière ont été projetés au sein des deux écoles grâce à la participation de la MAIF et de la MAE. La manifestation a permis de lancer une réflexion sur les déplacements dans le quartier avec un "cahier de doléances du piéton" réalisé par les enfants.

## **4.1.2. Dresser un bilan de l'expérimentation**

Une première évaluation "à chaud" doit être effectuée à l'issue de la journée/semaine-test afin de mesurer le succès de l'opération. Elle doit s'appuyer sur des indicateurs à la fois quantitatifs et qualitatifs. Les premiers permettent d'apprécier la participation à l'événement (comptage des marcheurs, des vélos, des voitures...), les seconds permettent de jauger le ressenti des différents acteurs (élèves, parents, enseignants, partenaires...). Ils doivent être définis en amont de la phase opérationnelle afin de mettre en place les moyens de recueillir les données.

Le chef de projet est responsable de l'évaluation.

L'évaluation qualitative peut faire l'objet d'un questionnaire de satisfaction réalisé en classe.

Les parents accompagnateurs, les parents dont les enfants ont participé aux actions, les enseignants et les partenaires doivent également être sondés, par le biais de questions orales ou d'un questionnaire papier.

A des fins de comparaison, il est nécessaire de collecter les informations relatives aux indicateurs avant le déroulement du test.

## 4.2. Programmer et mettre en œuvre

Inscrire le PDES et ses actions dans la durée est sans doute la phase la plus délicate, car il faut s'assurer de l'investissement sur le long terme de tous les acteurs et partenaires.

### • Mobiliser

- Le bilan de la journée-test donne un premier aperçu de l'implication des acteurs. Par la suite, ils devront être régulièrement informés et consultés sur les actions afin d'entretenir leur mobilisation.
- La constitution d'un, ou plusieurs, groupe(s) opérationnel(s) est un levier intéressant pour mobiliser les acteurs. Ce(s) groupe(s) sera (seront) chargé(s) de la mise en œuvre, de la gestion et de l'évaluation d'une ou des action(s). L'implication opérationnelle des parents d'élèves, des enseignants et des partenaires favorise la concertation, facilite l'appropriation de l'action par ses cibles, et encourage leur participation ainsi que leur responsabilisation.

### • Planifier

- Il est indispensable d'établir un calendrier annuel de l'exécution du PDES afin de donner une visibilité aux acteurs.
- La mise en œuvre du PDES peut coïncider avec les événements internationaux et nationaux précédemment évoqués. Il est également conseillé de s'appuyer sur les rythmes scolaires, la rentrée des classes ou les semaines consécutives à des vacances scolaires constituant des périodes propices au lancement du Plan.
- Au premier degré, la fréquence des actions dépend essentiellement de la disponibilité des parents et de leur entente pour accompagner les enfants à l'école. Selon leur mobilisation, le bus pédestre et/ou cycliste peut être mensuel, hebdomadaire ou journalier. Il peut également n'être en service que le matin ou que le soir.
- Au second degré, la fréquence des actions dépend de leur nature. Les opérations de sensibilisation peuvent être ponctuelles ou s'inscrire dans le cadre d'un programme annuel. La conception par les élèves d'un guide d'accessibilité de l'établissement est un travail de plus ou moins longue haleine selon la mobilisation de l'enseignant référent et des collégiens ou lycéens.
- A l'instar du temps fort organisé lors de la journée-test, la mise en œuvre du PDES doit avoir un caractère événementiel. Une inauguration officielle ou des animations ludiques permettent ainsi de donner davantage de visibilité à la démarche.

### *Pistes à suivre*

- A Prades le Lez (34) trois lignes du bus pédestre ont été créées en 2005 pour desservir les écoles Paul Crouzet et Jules Ferry. Deux d'entre elles fonctionnent quotidiennement, le matin seulement. La troisième est en service deux fois par semaine. Les accompagnateurs sont des parents d'élèves et des retraités bénévoles. Tous les parents participent, tour à tour, à l'accompagnement. Un référent de ligne gère le calendrier mensuel. Les bus pédestres sont également accompagnés par un chien, deux ânes bâtés et des poneys qui portent les cartables des élèves.

## 4.3. Suivre et évaluer les actions

L'évaluation de la pertinence des actions et de l'impact du PDES fait partie intégrante de la démarche. L'évaluation doit être régulière, concertée et partagée car elle constitue le socle de la mobilisation des acteurs. Elle relève de la responsabilité du chef de projet, en collaboration avec les membres du groupe de travail et des acteurs eux-mêmes (élèves, parents et enseignants).

### 4.3.1. Les intérêts de l'évaluation

Le suivi des actions du projet peut être effectué sous différents angles. Par exemple, pour un bus pédestre ou cycliste :

- Le dispositif est-il en expansion ?
- L'ouverture de nouvelles lignes est-elle envisageable ?
- Y a-t-il plus ou moins d'enfants inscrits après 1 mois, 2 mois ou 6 mois de service ?
- Que pensent les accompagnateurs de la sécurité, des horaires après 1 mois, 2 mois, ou 6 mois ?
- Quels sont les problèmes de sécurité rencontrés ?
- Quels matériels font défaut ?
- Quel est l'impact environnemental et économique de l'action ?

Ces interrogations permettent d'estimer le degré de réussite d'une action : les objectifs sont-ils atteints ?

Les éléments de réponse sont l'occasion de décider de la reconduction d'une action ou de son adaptation. Le cas échéant cette démarche peut conduire à :

- réajuster les objectifs.
- remettre en cause la méthode, les moyens employés ou la logistique.
- ajuster les actions.
- développer de nouveaux partenariats...

L'évaluation vise une meilleure efficacité du plan en tirant les leçons de l'expérience passée. L'évaluation est l'instrument de la valorisation du projet auprès des médias locaux en attente de résultats concrets et chiffrés.

### 4.3.2. La méthode

Si le suivi et l'évaluation reposent sur une démarche partenariale, le chef de projet en demeure l'acteur principal. Il doit :

- coordonner la mise en œuvre des actions et faire respecter le calendrier ;
- collecter et rassembler les données et informations nécessaires à l'évaluation année après année du PDES ;
- synthétiser les résultats et les communiquer au groupe de travail ainsi qu'aux cibles, aux partenaires et aux médias ;
- consulter le groupe de travail afin de valider par la concertation les nouvelles orientations du plan ou les ajustements des actions.

Le suivi et l'évaluation s'appuient sur les indicateurs retenus en amont pour chacune des actions et sur des enquêtes de satisfaction ad hoc. Il peut aussi être utile de relancer une enquête de mobilité afin de mesurer précisément les reports modaux. Il est enfin nécessaire d'estimer les impacts environnementaux du plan, avant et après son lancement (voir annexe 6).

Il est recommandé d'associer les élèves à la démarche d'évaluation, tant sur ses aspects quantitatifs (comptage) que qualitatifs (problèmes rencontrés, degré de satisfaction...). Leur participation peut prendre la forme d'un questionnaire rempli en classe.

Les accompagnateurs des bus pédestres et/ou cyclistes, les parents des élèves qui les empruntent, les enseignants et les partenaires doivent également être consultés par le biais d'enquêtes de satisfaction.

#### • Exemples d'indicateurs quantitatifs

- Participation des élèves : nombre d'élèves qui sont venus à pied, en bus pédestre, à vélo, en bus cycliste, en voiture, en covoiturage.
- Indicateurs de mobilité : part de chaque mode de déplacement avant et pendant l'expérimentation (analyse des transferts modaux).
- Participation des parents : nombre d'accompagnateurs du bus pédestre et/ou cycliste, de covoitureurs.
- Participation des partenaires : financements accordés, fourniture de matériels, présence de leurs représentants.
- Implication des enseignants : sensibilisation des élèves en amont de l'expérimentation, participation le jour "J".
- Retombées dans les médias : nombre d'articles dans les journaux et magazines, temps d'antenne en radio et à sur les chaînes TV locales.

### • Exemples d'indicateurs qualitatifs

- Degré de satisfaction des différents acteurs (sur une échelle de 1 à 10, par exemple).
- Sentiment général sur l'utilité de la démarche, sur les actions, leur organisation, leur efficacité...
- Impressions des participants sur l'organisation des actions.
- Appréciation des parcours (sécurité, longueur), des horaires de passages des convois et des arrêts du bus pédestre et/ou cycliste, de l'outil de mise en relation des parents pour le covoiturage.
- Suggestions de modifications et d'améliorations...

### • Analyser et communiquer

- L'analyse des différents indicateurs met en lumière les points positifs (taux de participation, degré de satisfaction...) et les points négatifs (faible mobilisation des parents accompagnateurs, difficultés rencontrées par le bus pédestre et/ou cycliste...).
- Le bilan doit être communiqué au groupe de travail ainsi qu'à toutes les cibles : les élèves, les parents, les enseignants et les partenaires qui ont participé à la journée-test, mais aussi à ceux qui n'y ont pas participé.
- La communication permet de valoriser auprès des acteurs les résultats de leur propre action et de leur faire connaître les impacts de leur engagement.
- Le bilan doit également être communiqué aux médias afin qu'ils puissent faire un suivi de l'information.

## 4.3.3. Quelques cas concrets

### • PDES du Groupe scolaire Jean-Marie Fériol, Quint-Fonsegrives (31)

- Deux ans après le lancement du PDES la démarche est évaluée positivement. L'ensemble des acteurs (enfants, parents d'élèves, adultes accompagnateurs, directeurs des écoles, enseignants) s'affirment satisfaits de la démarche. Le bus pédestre est par ailleurs une animation très appréciée de nombreux habitants de Quint-Fonsegrives.
- Sur les 445 élèves du groupe scolaire, 60 à 70 fréquentent l'une des 6 lignes quotidiennes du bus pédestre dénommé La Balade des Cartables. 40 parents volontaires assurent le rôle d'accompagnateurs. La longueur des trajets varie de 500 à 1200 mètres, les circuits les plus longs étant ceux qui regroupent le plus d'enfants.
- Des aménagements ont été réalisés par la commune : création de 8 passages piétons, installation de panneaux au départ et à l'arrivée du bus pédestre, marquage au sol des arrêts avec des petits pas thermocollés.
- La démarche de PDES a permis de prendre en compte l'écologie, d'améliorer la sécurité autour de l'établissement (moins de voitures sur les parkings) et la convivialité (les enfants et les adultes s'avouent ravis de mieux se connaître).
- L'école a calculé les émissions de dioxyde de carbone (CO<sub>2</sub>, principal gaz responsable de l'effet de serre) évitées grâce au ramassage scolaire à pied. Chaque jour, de 14 à 16 kg d'émissions de CO<sub>2</sub> sont ainsi évitées.

### • Bus pédestre des écoles Paul Crouzet et Jules Ferry, Prades-le-Lez (34)

- Le bus pédestre est porté et animé par “Les Mille Pattes de Prades-le-Lez”, une association créée à cet effet. Deux ans après le lancement du Carapatte®, 62 des 350 élèves des deux écoles participent à la démarche. On dénombre un accompagnateur pour cinq enfants.
- Les enfants qui participent à la démarche sont fortement motivés par le bus pédestre car ils peuvent désormais aller à l'école à pied avec leurs amis. Les parents sont globalement satisfaits car l'action participe au bien être de leurs enfants. Le roulement des parents accompagnateurs permet une meilleure gestion du temps pour ceux qui travaillent. Les enseignants trouvent les élèves plus réveillés lorsqu'ils arrivent en cours, et donc plus disponibles pour travailler.
- Le bus pédestre a permis d'accélérer la réalisation par la commune d'aménagements de voirie aux abords de l'établissement. L'implication de la municipalité a produit une baisse du sentiment d'insécurité grâce à la création de trottoirs et bandes rouges pour délimiter le parcours du piéton, la mise en place de dos d'âne et de dépose-minute en accord avec la police municipale et l'agrandissement du parking des deux écoles.
- De juin à décembre 2007, l'APIEU (Atelier permanent d'initiatives pour l'environnement urbain) a mesuré l'impact environnemental du bus pédestre de Prades-le-Lez. En termes de pollutions, le Carapatte® évite chaque année l'émission de 5,6 tonnes de CO<sub>2</sub>, de 142 kg de monoxyde de carbone (CO), de 18 kg d'oxyde d'azote (NOx), de 13 kg de composés organiques volatiles (COV) et de 2,4 kg de particules en suspension (PES).

### • PDES du groupe scolaire Berthelot, Saint-Brieuc (22)

- Après 3 ans de fonctionnement, les objectifs du bus pédestre ont été atteints, mais il est nécessaire de relancer l'action à chaque rentrée scolaire.
- Un certain nombre d'écoles ont entrepris des expérimentations en suivant l'exemple du Groupe Scolaire Berthelot.
- Le bus pédestre repose sur l'engagement de quelques parents qui sont depuis l'expérimentation les porteurs du projet.
- Les enfants qui participent au bus pédestre sont motivés et apprécient d'aller à l'école à pied avec leurs camarades.
- L'engouement des enfants a convaincu certains parents et de fait, de nouveaux comportements et un nouveau regard sur le quartier se sont installés.
- Le “cahier des doléances piétons” déposé à la Mairie devrait permettre aux écoles de bénéficier d'aménagements garantissant une meilleure sécurité et accessibilité pour les piétons : passages protégés, suppression des points noirs...

• **PDES de l'école Les Châtaigniers, Chambéry (73)**

- Le bus pédestre, lancé en 2004, était organisé deux fois par semaine. Alors que trois lignes avaient été proposées, une seule a été réellement lancée, faute de parents volontaires.
- Une douzaine d'élèves, encadrés par 7 parents volontaires, participait au bus pédestre. Les enseignants étaient impliqués et effectuaient un travail de sensibilisation sur les modes de déplacements doux.
- La Mairie et Chambéry Métropole ont initié des aménagements autour de l'école pour améliorer la sécurité et ont créé des parcs à vélo.
- Le bus pédestre a néanmoins été stoppé par manque d'accompagnateurs.

• **Plan de déplacement des jeunes du collège Amiral Lejeune, Amiens (80)**

- L'enseignant référent et les 15 élèves de l'Atelier Environnement ont constaté que le passage à des actions concrètes était freiné par l'absence d'implication des acteurs locaux.
- Les objectifs prioritaires du PDJ - développement du vélo et de la marche à pied - seront tout de même poursuivis. Un garage à vélo a été construit au sein du collège et mis en service à la rentrée 2008 (un comptage des cyclistes est prévu). L'ambition est de faire réaliser des pistes cyclables et des aménagements de voirie pour les piétons. Ce qui nécessite de reprendre contact avec les partenaires potentiels, en espérant cette fois-ci trouver un écho positif auprès des institutions.

• **Agenda 21 scolaire du lycée Arthur Varoquaux, Tomblaine (54)**

- Les acteurs du projet éprouvent des difficultés à pérenniser et approfondir les partenariats, notamment avec les élus locaux et les transporteurs. Ils aimeraient dépasser leurs effets d'annonce afin de concrétiser les actions.
- Autre difficulté : le manque d'outils "incontestables" pour mesurer les progrès environnementaux (bilan carbone, mesure des gaz à effet de serre..).
- Les pistes d'améliorations : la formation d'éco-délégués, chargés de communiquer en continu sur les modes de transports doux ; l'approfondissement des partenariats public/public et public/privé afin de repenser le PDES ; l'élaboration d'un véritable bilan carbone et la mise en place de mesures locales de la pollution atmosphérique.

## 4.4. Pérenniser le PDES

Afin de pérenniser un PDES, il est nécessaire que cette démarche soit intégrée dans le projet d'établissement. Pérenniser un PDES revient en priorité à :

- soutenir et développer la mobilisation des acteurs ;
- ajuster et améliorer les actions mises en œuvre ;
- assurer la continuité de la démarche année après année.

### 4.4.1. Soutenir et développer la mobilisation

La démobilisation des membres du groupe de travail, des partenaires, des parents et des élèves eux-mêmes peut provoquer l'essoufflement du PDES.

Pour y remédier un travail régulier d'information et de sensibilisation, ciblé sur les actions et leurs résultats, garantit la pérennité du plan et de ses actions.

#### • Valoriser l'implication des acteurs

- Le chef de projet doit régulièrement diffuser et communiquer les résultats des évaluations, afin de les restituer aux acteurs et de les porter à la connaissance du grand public (les médias locaux peuvent être d'excellents relais). Il doit souligner les évolutions positives (valoriser les bonnes pratiques et leurs impacts) et négatives (mettre en évidence les comportements à changer).
- Pour les acteurs du PDES (enseignants, parents, élèves), cette démarche présente l'avantage de mettre en avant leur participation aux actions et de leur faire connaître les impacts de leur engagement. Les informations délivrées permettent de les conforter dans leur implication et d'assurer la pérennisation de leur engagement.
- Vis-à-vis des publics concernés par le PDES, la communication permet de crédibiliser le plan. La communication doit aussi chercher à convaincre les parents dont les enfants n'ont pas participé aux actions, de l'intérêt de la démarche et à fédérer de nouveaux acteurs.
- La communication des résultats aux partenaires techniques et financiers du PDES doit mettre en valeur les apports de leur partenariat, les rassurer dans le choix de cette collaboration et les encourager à la poursuivre.

#### • Elargir le cercle

- Au premier degré, le manque de disponibilité et d'implication bénévole des parents en qualité d'accompagnateurs sont les principaux freins à la réussite des actions opérationnelles d'un PDES (bus pédestre ou cycliste, covoiturage).
- Il est donc important de renouveler l'équipe de bénévoles en élargissant le cercle des parents impliqués afin d'effectuer un roulement plus régulier : plus il y a d'accompagnateurs, moins souvent ils seront sollicités.
- Au second degré, les sixièmes et les nouveaux inscrits doivent être impliqués dans la démarche dès la rentrée scolaire. Pour les "anciens", il s'agit de trouver de nouvelles formes d'action ou de nouveaux partenariats pour raviver leur intérêt.
- Certains enseignants de l'établissement n'ont peut-être pas cru en la démarche et ne s'y sont pas associés. La communication des résultats peut les inciter à changer d'avis et à lancer des actions pédagogiques autour de l'écomobilité.

## 4.4.2. Ajuster et améliorer

L'évaluation et le suivi des actions peuvent permettre d'identifier des difficultés ou des problèmes d'organisation.

### • L'adaptation des actions

- Les enquêtes de satisfaction révèlent ce qui ne va pas, pourquoi, et comment y remédier.
- Dans le cadre d'un bus pédestre ou cycliste, il ne faut pas hésiter à modifier le parcours, les horaires de passages des convois, les arrêts. Il s'agit d'être flexible dans l'organisation, afin de répondre aux attentes et besoins des parents, et ainsi s'assurer de la participation de leurs enfants. Le fonctionnement peut ainsi être variable d'une ligne à une autre selon son encadrement, l'activité du pilote de ligne et des adultes accompagnateurs, la structure du quartier, le nombre d'enfants.
- L'outil de mise en relation pour le covoiturage peut être sous-utilisé, parce qu'il ne répond pas aux attentes de ses utilisateurs, ou tout simplement parce qu'il est méconnu. Il faut donc le perfectionner (il existe des logiciels et des outils Internet) et/ou mieux communiquer auprès des covoitureurs potentiels.
- De nouvelles actions peuvent venir se greffer au PDES afin d'améliorer les actions existantes : réalisation d'aménagements de voirie, création d'un garage à vélo au sein de l'établissement...

### • Informer pour lever les réticences

La faible participation des élèves à un bus pédestre ou cycliste peut résulter des réticences de leurs parents. L'organisation d'une réunion d'information et/ou une communication ciblée peuvent permettre de les lever.

Il s'agit d'identifier les arguments des parents récalcitrants et de les réfuter un par un :

- **La sécurité** : en signant une charte, les accompagnateurs s'engagent solennellement à créer un climat de sécurité et à répondre à la confiance que placent en eux les parents ; le bus pédestre ou cycliste confère un effet de convoi au groupe qui garantit sa visibilité, et donc sa sécurité ; les parcours privilégient des trajets sécurisés.
- **Les responsabilités** : chaque élève est couvert par sa propre assurance scolaire ; en terme juridique, la situation est exactement la même que celle d'un enfant participant à l'anniversaire d'un camarade et qui se retrouve sous la responsabilité de ses hôtes.
- **Le poids des cartables** : des solutions techniques existent (casier en classe, chariot, cartables à roulettes...).
- **La pluie** : un bon imperméable ou un parapluie, et le tour est joué ; à terme, chaque ligne peut être équipée de capes imperméables.
- **Le froid** : il suffit de se couvrir !

### Pistes à suivre

- Dans le cadre de l'Agenda 21 scolaire du Lycée Arthur Varoquaux de Tomblaine (54), chaque classe dispose d'un éco-délégué qui a été formé afin d'informer en permanence ses camarades sur les modes de transport doux.
- Dans le cadre du PDES du groupe scolaire Berthelot, à Saint Brieuc (22), des ateliers de formation à la pratique du vélo sont proposés aux écoliers. Les CM1 et les CM2 participent également à des sorties vélo.

## 4.4.3. Inscrire la démarche dans la durée

### • Passer le relais

- Les lignes de bus pédestre, de bus cycliste ou de covoiturage prennent souvent fin quand les enfants des parents les plus investis dans l'action quittent l'établissement. Il faut donc veiller à passer le relais d'année en année, en informant et sensibilisant constamment de nouveaux parents d'élèves, les élèves, l'équipe pédagogique, la Mairie...
- Un gage de pérennité est d'avoir des lignes où sont représentées toutes les classes. Quand les plus grands quittent l'établissement, les plus petits continuent les trajets.

### • Redonner une impulsion à la rentrée

- Il est indispensable de sensibiliser les parents avant les grandes vacances afin de pouvoir remettre en route les actions dès la rentrée.
- Un courrier informatif, accompagné d'une fiche d'inscription et des coordonnées des personnes responsables des actions du PDES peuvent être remis à tous les parents inscrivant leurs enfants dans l'établissement. Ils seront ainsi automatiquement informés de l'existence de la démarche.
- L'inscription du PDES dans le cadre du projet d'établissement peut permettre de détailler les actions que l'équipe pédagogique s'engage à réaliser chaque année : distribution aux collégiens de feuilles d'inscription à l'usage du bus scolaire, participation à la "Semaine de la Mobilité et de la Sécurité Routière", etc.
- En début d'année scolaire, il est judicieux de proposer une inscription des élèves aux lignes de bus pédestre, de bus cycliste ou au covoiturage, un peu comme on propose une inscription à la danse ou au foot.

## 4.5. Communiquer

La communication permet de soutenir la mobilisation des acteurs et des partenaires. Elle permet aussi d'en recruter de nouveaux.

La communication donne de la visibilité au PDES, renforce sa crédibilité et témoigne de sa pertinence en affichant au fur et à mesure les résultats de ses actions et les objectifs qu'il atteint.

### • Les outils à disposition

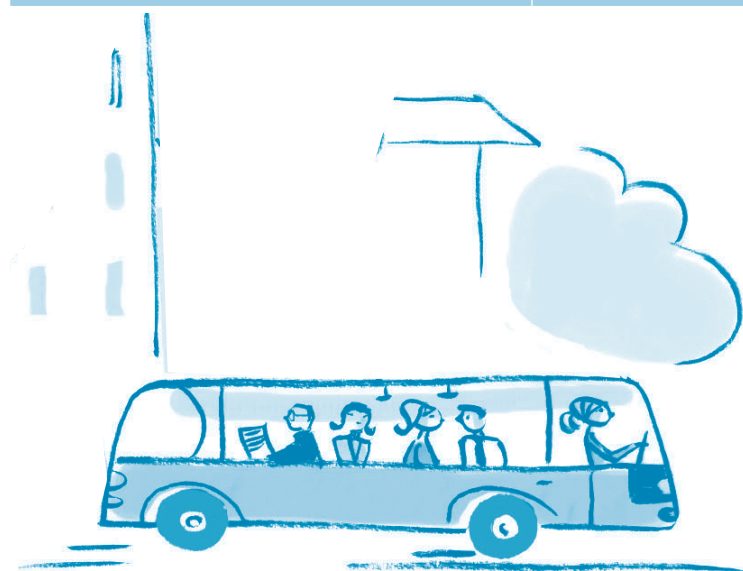
- La création d'un site Internet dédié au PDES permet d'informer en permanence les différents publics concernés par les actions du plan. Ils pourront ainsi se renseigner 24h/24 sur le fonctionnement des lignes de bus pédestre, cycliste ou de covoiturage, les horaires de passage des convois, les responsables à contacter...
- Avec l'aide de leurs enseignants, les élèves peuvent créer un journal pour raconter leur expérience de bus pédestre, de bus cycliste, ou de covoiturage et informer les usagers du service.
- La création d'un site Internet ou d'un journal permet aussi de valoriser l'implication des acteurs dans la mise en œuvre d'une action.
- Il est utile d'organiser régulièrement des opérations événementielles afin d'entretenir le caractère convivial de la démarche : petit-déjeuner, pique-nique pour les élèves écomobiles et leurs parents, concours de dessin pour les plus jeunes, remise de trophées ou de récompenses aux classes les plus actives...
- La visibilité du PDES et de ses actions peut être renforcée en tenant un stand d'information lors des temps forts propres à l'établissement (période d'inscription, remise de diplôme, kermesse, fête, cross...) ou sur les manifestations organisées dans la commune (fête des associations, course à pied ou cycliste).
- Il est intéressant de participer aux événements internationaux et nationaux liés à l'écomobilité car ceux-ci bénéficient d'une large couverture médiatique (**voir annexe 9**).
- Les médias locaux (presse, télé, radio) doivent être sollicités à chaque nouvelle initiative à l'aide de communiqués ou de dossiers de presse. Les journalistes pourront relayer l'information et lui donner davantage d'ampleur.

### • Le calendrier

- Il est indispensable de communiquer à chaque rentrée scolaire afin d'informer les nouveaux arrivants et de remobiliser les anciens. Les périodes précédant les vacances scolaires sont également propices afin d'anticiper la reprise des actions à la rentrée.
- A l'issue des évaluations périodiques, il est recommandé d'en communiquer les résultats aux acteurs, mais aussi au grand public.
- La communication doit être régulière afin d'éviter l'essoufflement de la démarche.

## Récapitulatif Etape 4

| Tâches                                   | Délais | Suivi                    |
|------------------------------------------|--------|--------------------------|
| 1. Organiser un événement festif         |        | <input type="checkbox"/> |
| 2. Dresser un bilan de l'expérimentation |        | <input type="checkbox"/> |
| 3. Planifier la mise en œuvre du PDES    |        | <input type="checkbox"/> |
| 4. Evaluer le PDES et ses actions        |        | <input type="checkbox"/> |
| 5. Communiquer les résultats             |        | <input type="checkbox"/> |
| 6. Valoriser l'implication des acteurs   |        | <input type="checkbox"/> |
| 7. Développer la mobilisation            |        | <input type="checkbox"/> |
| 8. Ajuster et améliorer les actions      |        | <input type="checkbox"/> |
| 9. Inscrire dans la durée                |        | <input type="checkbox"/> |
| 10. Communiquer                          |        |                          |



## ANNEXES

Les annexes du présent guide visent à fournir au porteur de projet des éléments pratiques pour le montage du Plan de Déplacements Etablissement Scolaire.

Ces annexes sont inspirées des travaux des experts de l'écomobilité scolaire en France (ARENE Ile-de-France, Grand Lyon, Chambéry métropole...). Elles seront régulièrement complétées et réactualisées sur le site Internet de l'ADEME : [www.plan-deplacements.fr](http://www.plan-deplacements.fr). Ces documents constituent des modèles et sont par conséquent reproductibles et modifiables.

**A chaque étape du guide correspond une ou plusieurs annexes :**

### **Etape 1 - Préparer et cadrer le projet**

- Annexe 1 – Charte d'engagement du Chef de projet / Animateur
- Annexe 2 – Courrier de mobilisation des acteurs

### **Etape 2 - Effectuer un état des lieux**

- Annexe 3 – Enquête "accessibilité"
- Annexe 4 – Enquête "mobilité"
- Annexe 5 – Courriers "enquête mobilité"
- Annexe 6 – Estimation des impacts environnementaux

### **Etape 3 - Proposer un plan d'actions**

- Annexe 7 – Fiche Action
- Annexe 8 – Responsabilité des bus pédestres / cyclistes

### **Etape 4 - Lancer et faire vivre le projet**

- Annexe 9 – Planning des événements internationaux et nationaux

### **Divers**

- Annexe 10 – Sites Internet utiles
- Annexe 11 – Implantations de l'ADEME

## ANNEXE 1 : Charte d'engagement du Chef de projet / Animateur

Etablissement scolaire :

Ville :

Chef de projet / Animateur :

Durée d'engagement :

Dans le cadre du Plan de Déplacements Etablissement Scolaire et afin de mener à bien cette démarche, le Chef de projet / Animateur s'engage à :

- organiser régulièrement des réunions de concertation avec les différents acteurs et partenaires du projet ;
- coordonner et animer les contacts entre les différents partenaires et acteurs du projet ;
- assurer une mission d'encadrement et de soutien auprès des différents acteurs impliqués ;
- favoriser la communication et la sensibilisation autour du PDES auprès des divers acteurs ;
- participer à la réalisation des diagnostics et à l'élaboration des synthèses ;
- participer à la proposition des solutions et à la mise en place des actions prévues en concertation ;
- Respecter le calendrier des échéances fixé en concertation avec les acteurs concernés ;
- assurer le suivi, l'évaluation et le développement du PDES.

Fait le :

A :

Signature :

## ANNEXE 2 : Courrier de mobilisation des acteurs

### A l'attention de tous les acteurs

Madame, Monsieur,

En France, les transports représentent 66% de la consommation de produits pétroliers à usage énergétique et sont responsables de 35% des émissions de dioxyde de carbone (CO<sub>2</sub>), principal gaz à effet de serre contribuant au changement climatique.

L'école / le collège / le lycée / la Mairie de .....  
a décidé de s'engager dans une démarche novatrice en ce qui concerne les déplacements des élèves vers leur établissement scolaire. Cette initiative, intitulée "Plan de Déplacements Etablissement Scolaire", découle d'un constat simple : la voiture est trop souvent utilisée par réflexe alors qu'elle n'est pas toujours la plus avantageuse.

L'objectif de cette démarche est de proposer des solutions alternatives à la voiture (bus pédestre ou cycliste, système de covoiturage, transports collectifs...) pour améliorer la sécurité et le cadre de vie aux abords de l'établissement.

De part nos responsabilités familiales ou professionnelles, nous avons tous un rôle à jouer dans ce projet : enseignants, responsable d'établissement, parents, enfants, collectivités, intercommunalités, associations, syndicat de transports, transporteurs et autres acteurs locaux.

Nous vous invitons à une réunion d'information qui se tiendra le ..... à .....  
afin de débattre du projet et d'entamer une phase de réflexion sur les apports et motivations de chacun.

Nous vous remercions par avance pour votre implication et restons à votre disposition pour toute information complémentaire.

Bien cordialement.

## ANNEXE 3 : Enquête d'accessibilité

### ACCESSIBILITE A PIED

#### 1. Existe-t-il des aménagements pour modérer la circulation ?

- ☐ Oui : 
 ☐ Zone 30 
 ☐ Zone 15 
 ☐ Zone de trafic limité  
☐ Autre : .....  
☐ Non

#### 2. Existe-t-il des aménagements spéciaux pour la marche à pied?

- ☐ Oui : 
 ☐ Voie piétonne 
 ☐ Sentier piéton  
☐ Autre : .....  
☐ Non

#### 3. Ces aménagements spéciaux pour la marche sont-ils de bonne qualité ?

- ☐ Oui  
☐ Non, expliquer : .....

#### 4. Sont-ils protégés contre le stationnement illicite ?

- ☐ Oui : 
 ☐ Potelets 
 ☐ Barrières  
☐ Autre : .....  
☐ Non

#### 5.Existe-t-il des trottoirs ?

- ☐ Oui 
 ☐ Non

#### 6. Si oui, sont-ils conformes et accessibles ? (largeur suffisante pour les parents avec une poussette...)

- ☐ Oui 
 ☐ Non

#### 7. Les abords de l'établissement scolaire sont-ils équipés d'éclairage public ?

- ☐ Oui 
 ☐ Non

#### 8. Si oui, sont-ils conformes et de qualité?

- ☐ Oui 
 ☐ Non

#### 9. Existe-t-il des traversées piétonnes ?

- ☐ Oui : 
 ☐ Avec feu piéton 
 ☐ Sans feu piéton  
☐ Avec refuge central sécurisé pour les traversées longues  
☐ Autre : .....  
☐ Non

#### 10. Ces traversées sont-elles conformes et de qualité ? (bonne visibilité...)

- ☐ Oui 
 ☐ Non

**11. Les abords de l'établissement sont-ils adaptés aux Personnes à Mobilité Réduite ?**

- ☐ Oui : ☐ Aménagements sensoriels ou bandes podotactiles  
☐ Autre : .....
- ☐ Non : ☐ Mobilier urbain mal situé  
☐ Présence de poubelles  
☐ Autre : .....

**12. Existe-t-il un espace d'attente pour les parents et élèves ?**

- ☐ Oui : ☐ Elargissement de trottoirs ☐ Placette  
☐ Autre : .....
- ☐ Non

**13. Remarques complémentaires**

**ACCESSIBILITE A VELO**

**1. Existe-t-il des aménagements pour modérer la circulation automobile?**

- ☐ Oui : ☐ Zone 30 ☐ Zone 15 ☐ Zone de trafic limité  
☐ Autre : .....
- ☐ Non

**2. Existe-t-il des aménagements spécifiques au vélo?**

- ☐ Oui : ☐ Piste en site propre uni/bi-directionnelle  
☐ Bandes ☐ Double-sens  
☐ Autre : .....
- ☐ Non

**3. Ces aménagements spécifiques au vélo sont-ils de bonne qualité ? Revêtement des aménagements : qualité et praticabilité, marquage au sol...)**

- ☐ Oui .....
- ☐ Non, expliquer : .....

**4. Sont-ils protégés contre le stationnement illicite ?**

- ☐ Oui : ☐ Potelets ☐ Barrières  
☐ Autre : .....
- ☐ Non

**5. Les abords de l'établissement sont-ils reliés au réseau cyclable ?**

- ☐ Oui
- ☐ Non, expliquer : .....

**6. Existe-t-il une signalisation spécifique pour les vélos ?**

☐ Oui ☐ Non

**7. Existe-t-il des places de stationnement disponibles sur la voirie devant l'établissement ?**

☐ Oui, préciser (nombre, emplacement, type, dispositif d'accrochage...) : .....  
 .....  
☐ Non

**8. L'établissement est-il équipé d'un garage à vélo ?**

☐ Oui, préciser le nombre : .....  
☐ Non

**9. Les abords de l'établissement scolaire sont-ils équipés d'éclairage public ?**

☐ Oui ☐ Non

**10. Si oui, sont-ils conformes et de qualité ?**

☐ Oui ☐ Non

**11. Comment sont organisées les intersections pour les cyclistes ?**

.....

**12. Remarques complémentaires**

.....

**ACCESSIBILITE EN TRANSPORTS EN COMMUN****1. Existe-t-il des arrêts de transports en commun aux abords de l'établissement ?**

☐ Oui, préciser le mode, le n° de ligne et le nom de l'arrêt : .....  
 .....  
☐ Bus : .....  
☐ Train : .....  
☐ Métro : .....  
☐ Tramway : .....  
☐ Non

**2. Quelle est la distance entre ces arrêts et l'établissement scolaire ?**

☐ Bus : .....  
☐ Train : .....  
☐ Métro : .....  
☐ Tramway : .....

**3. Quels sont les horaires de dessertes des lignes de transports en commun ?**

.....

**4. Les horaires sont ils adaptés ?**

.....

**5. Les correspondances sont-elles garanties entre les différentes lignes pour venir vers l'établissement ?**

.....

**6. La signalétique entre les cheminements piétons et les arrêts est-elle bien indiquée ?**

☐ Oui

☐ Non, expliquer : .....

**7. Remarques complémentaires**

.....

|                                                                                           | BUS | TRAIN | MÉTRO | TRAMWAY |
|-------------------------------------------------------------------------------------------|-----|-------|-------|---------|
| <b>Compatibilité des horaires</b><br>(amplitude, fréquence...)                            |     |       |       |         |
| <b>Qualité des arrêts</b><br>(abris, éclairage, confort, sécurisation des traversées ...) |     |       |       |         |
| <b>Qualité de l'information</b><br>(bureau d'accueil, Internet, fiches horaires...)       |     |       |       |         |
| <b>Tarification mise à disposition</b><br>(prix, abonnements...)                          |     |       |       |         |
| <b>Facilités de circulation</b><br>(possibilité d'embarquer un vélo...)                   |     |       |       |         |
| <b>Connexion des arrêts avec d'autres réseaux</b><br>(bus, train, métro, tramway, vélo)   |     |       |       |         |

**ACCESSIBILITE EN VOITURE ET DEUX ROUES MOTORISEES**

**1. Existe-t-il des aménagements pour modérer la circulation ?**

☐ Oui : ☐ Zone 30 ☐ Chicanes ☐ Ralentisseurs

☐ Autre : .....

☐ Non

**2. Existe-t-il une mesure "Vigie Pirate" sur le site ?**

☐ Oui

☐ Non

**3. Les limitations de vitesse sont-elles respectées ?**

☐ Oui

☐ Non

**4. Quelle est la densité du trafic aux heures d'entrée/sortie ?****5. Y a-t-il des problèmes liés à la voiture aux abords du site ?**

- ☐ Oui : ☐ Embouteillage ☐ Bruit/pollution ☐ Insécurité  
☐ Autre : .....
- ☐ Non

**6. Existe-t-il des places de stationnement disponibles sur la voirie devant l'établissement ?**

- ☐ Oui : ☐ Epi ☐ Longitudinal ☐ Bilatéral ☐ Dépose-minute  
 Nombre : .....
- ☐ Non

**7. Combien de places de stationnement sont disponibles à l'intérieur du site ?**

.....

**8. Quel est le taux d'occupation des divers emplacements de stationnement ?**

.....

**9. Quelles sont les distances à pied du parking à l'entrée de l'établissement ?**

.....

**10. Quelle est la qualité du trajet à parcourir depuis le stationnement ? (détours, qualité des parcours, traversée de rue dangereuse...)**

.....

**11. Y a-t-il des problèmes liés au stationnement ?**

- ☐ Oui : ☐ Files à l'entrée aux heures de pointes  
☐ Influence sur le trafic dans le quartier  
☐ Sécurité pour l'entrée des élèves  
☐ Problèmes de contrôle d'accès  
☐ Stationnement désordonné des parents devant l'entrée de l'établissement (sur chaussée, trottoir, piste cyclable ...)  
☐ Autre : .....
- ☐ Non

**12. Remarques complémentaires**

.....

## ANNEXE 4 : Enquête mobilité (primaire et secondaire)

### QUESTIONNAIRE ECOLIERS

**1. Quel âge as-tu ?**

Age : ..... ans

**2. Es-tu un garçon ou une fille ?**

☐ Un garçon ☐ Une fille

**3. Où habites-tu ?**

Rue :

Ville :

**4. En quelle classe es-tu ?**

☐ Petite section ☐ Moyenne section ☐ Grande section  
☐ CP ☐ CE1 ☐ CE2 ☐ CM1 ☐ CM2

**5. Où déjeunes-tu généralement le midi ?**

☐ A la cantine de l'école ☐ Chez toi ou chez tes copains

**6. Comment te déplaces-tu le plus souvent entre la maison et l'école ?**

|                            | Le matin<br>pour aller à l'école | Le midi,<br>si tu ne déjeunes<br>pas à la cantine | Le soir<br>pour rentrer<br>à la maison |
|----------------------------|----------------------------------|---------------------------------------------------|----------------------------------------|
| A pied                     | <input type="checkbox"/>         | <input type="checkbox"/>                          | <input type="checkbox"/>               |
| A vélo                     | <input type="checkbox"/>         | <input type="checkbox"/>                          | <input type="checkbox"/>               |
| En transports en commun    | <input type="checkbox"/>         | <input type="checkbox"/>                          | <input type="checkbox"/>               |
| En moto/scooter            | <input type="checkbox"/>         | <input type="checkbox"/>                          | <input type="checkbox"/>               |
| En voiture                 | <input type="checkbox"/>         | <input type="checkbox"/>                          | <input type="checkbox"/>               |
| Autre (précise) :<br>..... | <input type="checkbox"/>         | <input type="checkbox"/>                          | <input type="checkbox"/>               |

**7. Fais-tu le trajet seul ou accompagné ? (Coche une ou plusieurs cases par colonne)**

|                            | Le matin<br>pour aller à l'école | Le midi,<br>si tu ne déjeunes<br>pas à la cantine | Le soir<br>pour rentrer<br>à la maison |
|----------------------------|----------------------------------|---------------------------------------------------|----------------------------------------|
| Tout seul                  | <input type="checkbox"/>         | <input type="checkbox"/>                          | <input type="checkbox"/>               |
| Avec tes frères et sœurs   | <input type="checkbox"/>         | <input type="checkbox"/>                          | <input type="checkbox"/>               |
| Avec l'un de tes parents   | <input type="checkbox"/>         | <input type="checkbox"/>                          | <input type="checkbox"/>               |
| Avec un autre adulte       | <input type="checkbox"/>         | <input type="checkbox"/>                          | <input type="checkbox"/>               |
| Avec tes copains d'école   | <input type="checkbox"/>         | <input type="checkbox"/>                          | <input type="checkbox"/>               |
| Avec ta nourrice           | <input type="checkbox"/>         | <input type="checkbox"/>                          | <input type="checkbox"/>               |
| Autre (précise) :<br>..... | <input type="checkbox"/>         | <input type="checkbox"/>                          | <input type="checkbox"/>               |

**8. Sais-tu faire du vélo ?**
☐ Oui ☐ Non
**9. As-tu un vélo ?**
☐ Oui ☐ Non
**10. Restes-tu à la garderie / étude de l'école le soir ?**
☐ Oui ☐ Non
**11. As-tu une activité après l'école ?**
☐ Oui : ☐ Sport ☐ Danse ☐ Musique ..... ☐ Dessin  
☐ Autre : .....  
☐ Non
**12. Quelles sont les 3 façons d'aller à l'école que tu préfères ? (Coche une case par ligne, la N°1 étant celle que tu préfères)**

|     | A pied                   | A vélo                   | En transports<br>en commun | En moto /<br>scooter     | En voiture               | Autre<br>(précise) :<br>..... |
|-----|--------------------------|--------------------------|----------------------------|--------------------------|--------------------------|-------------------------------|
| N°1 | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/>   | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/>      |
| N°2 | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/>   | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/>      |
| N°3 | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/>   | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/>      |

## QUESTIONNAIRE PARENTS D'ECOLIERS

### 1. Combien d'enfants avez-vous :

- ☐ En maternelle : .....
- ☐ En élémentaire : .....

### 2. Quel âge ont-ils ?

- Enfant 1 : .....
- Enfant 2 : .....
- Enfant 3 : .....
- Enfant 4 : .....

### 3. A quelle distance habitez-vous de l'école de votre / vos enfant (s) ?

- ☐ A moins de 250 m ☐ Entre 250 et 500 m
- ☐ Entre 500 et 750 m ☐ Entre 750 et 1000 m
- ☐ A plus de 1000 m

### 4. A combien de temps estimez-vous le trajet de votre/vos enfant(s) pour aller à l'école ?

|                          | Temps en minutes |
|--------------------------|------------------|
| A pied                   |                  |
| A vélo                   |                  |
| En transports en commun  |                  |
| En moto/scooter          |                  |
| En voiture               |                  |
| Autre (précisez) : ..... |                  |

### 5. Dans votre foyer, vous disposez de :

- ☐ Aucune voiture ☐ Une voiture
- ☐ Deux voitures ☐ Plus de deux voitures
- ☐ Vélo(s) enfant ☐ Au moins un vélo adulte
- ☐ Une moto/scooter ☐ autre (précisez) : .....

### 6. Votre enfant déjeune-t-il à la cantine ?

#### Vos enfants déjeunent-ils à la cantine ?

- ☐ Oui, 3 à 4 fois par semaine ☐ Oui, 1 à 2 fois par semaine
- ☐ Exceptionnellement ☐ Non, jamais

**7. Comment votre enfant se déplace-t-il le plus souvent entre la maison et l'école?  
Comment vos enfants se déplacent-ils le plus souvent entre la maison et l'école?  
(Cochez une case par colonne)**

|                                           | Le matin<br>pour aller à l'école | Le midi,<br>(hors déjeuner à la<br>cantine) | Le soir<br>pour rentrer<br>à la maison |
|-------------------------------------------|----------------------------------|---------------------------------------------|----------------------------------------|
| A pied, tout seul ou avec des copains     | <input type="checkbox"/>         | <input type="checkbox"/>                    | <input type="checkbox"/>               |
| A pied, avec ses parents ou un adulte     | <input type="checkbox"/>         | <input type="checkbox"/>                    | <input type="checkbox"/>               |
| A vélo, tout seul                         | <input type="checkbox"/>         | <input type="checkbox"/>                    | <input type="checkbox"/>               |
| A vélo, avec un adulte                    | <input type="checkbox"/>         | <input type="checkbox"/>                    | <input type="checkbox"/>               |
| En transports en commun                   | <input type="checkbox"/>         | <input type="checkbox"/>                    | <input type="checkbox"/>               |
| En moto/scooter                           | <input type="checkbox"/>         | <input type="checkbox"/>                    | <input type="checkbox"/>               |
| En voiture seul                           | <input type="checkbox"/>         | <input type="checkbox"/>                    | <input type="checkbox"/>               |
| En voiture avec frères / sœurs ou copains | <input type="checkbox"/>         | <input type="checkbox"/>                    | <input type="checkbox"/>               |
| Autre (précise) : .....                   | <input type="checkbox"/>         | <input type="checkbox"/>                    | <input type="checkbox"/>               |

**8. Votre / vos enfant (s) est (sont)-il(s) inscrit(s) à la garderie de l'école ?**

☐ Oui ☐ Non

**9. Est-ce que votre/vos enfant(s) pratique(nt) une ou plusieurs activités après l'école ?**

☐ Oui, au sein de l'école ☐ Oui, en dehors de l'école ☐ Non

**10. Et vous, comment vous rendiez-vous le plus souvent à l'école quand vous aviez le même âge ? (Cochez une case)**

☐ A pied ☐ A vélo ☐ En transports en commun  
☐ En moto / scooter ☐ En voiture ☐ Autre (précisez) : .....

**11. Pour les parents menant leurs enfants en voiture plutôt qu'à pied, vélo ou transports en commun, quelles sont le ou les raisons de votre choix ?**

- ☐ L'école est sur le trajet de votre travail  
☐ Vous effectuez d'autres déplacements (courses, accompagnement des frères/sœurs dans une autre école ou du conjoint à son lieu de travail...)  
☐ L'école est trop éloignée de votre domicile  
☐ L'habitude  
☐ La pollution  
☐ L'effort physique, la fatigue  
☐ La crainte de la circulation automobile (accident de trajet...)  
☐ Le gain de temps  
☐ Le climat, les intempéries (pluie, froid, neige...)  
☐ Le sentiment d'insécurité (agressions, vols...)  
☐ La contrainte d'enfants en bas-âge  
☐ Le manque d'autonomie de l'enfant  
☐ Autre (précisez) : .....

**12. Lorsque vous les accompagnez en voiture, rencontrez-vous des difficultés ?**

- ☐ Liées à la circulation en ville  
☐ Liées au stationnement à proximité de l'école  
☐ Aucune  
☐ Autre (précisez) : .....

**13. Accompagnez-vous d'autres enfants que les vôtres à l'école ? (Cochez une case par ligne)**

|                         | Régulièrement            | Occasionnellement        | Jamais                   |
|-------------------------|--------------------------|--------------------------|--------------------------|
| A pied                  | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> |
| A vélo                  | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> |
| En transports en commun | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> |
| En moto/scooter         | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> |
| En voiture              | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> |

**14. Seriez-vous prêt à laisser votre / vos enfant (s) aller à l'école avec un groupe d'enfants accompagné d'adultes ?**

|                         | OUI                      | NON                      |
|-------------------------|--------------------------|--------------------------|
| A pied                  | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> |
| A vélo                  | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> |
| En transports en commun | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> |
| En moto/scooter         | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> |
| En voiture              | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> |

**15. Seriez-vous prêt à accompagner d'autres enfants que les vôtres à l'école ?**

|                         | OUI                      | NON                      |
|-------------------------|--------------------------|--------------------------|
| A pied                  | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> |
| A vélo                  | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> |
| En transports en commun | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> |
| En moto/scooter         | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> |
| En voiture              | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> |

Si vous avez répondu "Oui" à l'une ou l'autre des deux dernières questions, merci d'indiquer vos coordonnées :

Nom : ..... Téléphone : ..... Email : .....

**16. Avez-vous des remarques à formuler concernant les déplacements domicile/école de votre / vos enfant(s) ?**

.....

## QUESTIONNAIRE COLLEGIENS ET LYCEENS

1. Quel âge as-tu ?

☐ 11 ans ou moins

☐ 12 ans

☐ 13 ans

☐ 14 ans

☐ 15 ans

☐ 16 ans

☐ 17 ans

☐ 18 ans

☐ 19 ans et plus

2. Es-tu un garçon ou une fille ?

☐ Un garçon

☐ Une fille

3. Où habites-tu ?

Rue – Ville : .....

4. En quelle classe es-tu ?

☐ sixième

☐ cinquième

☐ quatrième

☐ troisième

☐ seconde

☐ première

☐ terminale

5. Est-ce que tu déjeunes au restaurant scolaire ?

☐ Oui (coche les jours) :

☐ Lundi

☐ Mardi

☐ Mercredi

☐ Jeudi

☐ Vendredi

☐ Non

6. Comment te déplaces-tu le plus souvent entre ton domicile et ton collège / lycée? (Coche une case par colonne)

|                             | Le matin                 | Le midi, si tu ne manges pas au restaurant scolaire | Le soir                  |
|-----------------------------|--------------------------|-----------------------------------------------------|--------------------------|
| A pied                      | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/>                            | <input type="checkbox"/> |
| A vélo                      | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/>                            | <input type="checkbox"/> |
| En transports en commun     | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/>                            | <input type="checkbox"/> |
| En moto/scooter             | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/>                            | <input type="checkbox"/> |
| En voiture                  | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/>                            | <input type="checkbox"/> |
| Autre (précisez) :<br>..... | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/>                            | <input type="checkbox"/> |

7. Si tu viens en transports en commun, peux-tu préciser le mode et le numéro de la ou des lignes empruntées ?

|                                                  | Le matin | Le midi, si tu ne manges pas au restaurant scolaire | Le soir |
|--------------------------------------------------|----------|-----------------------------------------------------|---------|
| <input type="checkbox"/> A pied                  |          |                                                     |         |
| <input type="checkbox"/> A vélo                  |          |                                                     |         |
| <input type="checkbox"/> En transports en commun |          |                                                     |         |

**8. En général, avec qui fais-tu tes trajets ?**

- ☐ Seul(e) avec tes copains ou copines, frère ou sœur  
☐ Avec au moins un de tes parents

- ☐ Avec un autre adulte .  
☐ Tout(e) seul(e)

**9. Avec qui préférerais-tu y aller ?**

- ☐ Seul(e) avec tes copains ou copines, frère ou sœur  
☐ Avec au moins un de tes parents

- ☐ Avec un autre adulte  
☐ Tout(e) seul(e)

**10. Combien de temps dure ton trajet pour aller au collège / lycée le matin et rentrer chez toi le soir ? (Coche une case par colonne)**

|                        | Le matin                 | Le soir                  |
|------------------------|--------------------------|--------------------------|
| 5 minutes ou moins     | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> |
| Entre 5 et 15 minutes  | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> |
| Entre 15 et 30 minutes | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> |
| Entre 30 et 60 minutes | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> |
| Plus de 60 minutes     | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> |

**11. Comment préférerais-tu aller au collège / lycée ? (Coche une case par ligne)**

|     | A pied                   | A vélo                   | En transports en commun  | En moto / scooter        | En voiture               | Autre (précise) :<br>..... |
|-----|--------------------------|--------------------------|--------------------------|--------------------------|--------------------------|----------------------------|
| N°1 | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/>   |
| N°2 | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/>   |
| N°3 | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/>   |

**12. Si tu vas au collège / lycée en voiture, c'est parce que :**

- ☐ Il n'y a pas assez de bus ou tramways près de chez toi  
☐ Les bus ou tramway sont souvent en retard  
☐ Tes parents te déposent en allant travailler  
☐ Les transports en commun coûtent trop cher  
☐ Les transports en commun, c'est compliqué  
☐ Tes parents ne veulent pas  
☐ Tu emmènes des amis ou des amis t'emmènent au collège  
☐ Tu as peur des agressions dans les transports, dans la rue  
☐ Pour des raisons médicales  
☐ A pied ou à vélo c'est trop dangereux

**13. Sais-tu faire du vélo ?**

- ☐ Oui ☐ Non

**14. As-tu un vélo ?**

☐ Oui ☐ Non

**15. As-tu une voiture ?**

☐ Oui ☐ Non

**16. As-tu une moto ou un scooter ?**

☐ Oui ☐ Non

**17. As-tu obtenu :**

- ☐ L'Attestation Scolaire de Sécurité Routière 1 (cinquième) ?
- ☐ L'Attestation Scolaire de Sécurité Routière 2 (troisième) ?
- ☐ Le Brevet de Sécurité Routière ?
- ☐ Le permis moto (permis A et A1) ?
- ☐ Le permis voiture (permis B) ?

**18. As-tu des remarques à formuler concernant tes déplacements domicile-collège/lycée ?**

.....

## QUESTIONNAIRE PARENTS D'ELEVES

**1. Combien d'enfants avez-vous :**

- ☐ Au collège : .....
- ☐ Au lycée : .....

**2. Quel âge ont-ils ?**

Enfant 1 : .....  
 Enfant 2 : .....  
 Enfant 3 : .....  
 Enfant 4 : .....

**3. A quelle distance habitez-vous du collège / lycée de votre enfant ?**

- ☐ A moins de 500 m ☐ Entre 500 et 1000 m
- ☐ Entre 1000 et 2000 m ☐ Entre 2000 et 5000 m
- ☐ A plus de 5000 m

**4. A combien de temps estimez-vous le trajet de votre enfant pour aller au collège/lycée ?**

|                          | Temps en minutes |
|--------------------------|------------------|
| A pied                   |                  |
| A vélo                   |                  |
| En transports en commun  |                  |
| En moto/scooter          |                  |
| En voiture               |                  |
| Autre (précisez) : ..... |                  |

**5. Dans votre foyer, vous disposez de :**

- |                                           |                                                   |
|-------------------------------------------|---------------------------------------------------|
| <input type="checkbox"/> Aucune voiture   | <input type="checkbox"/> Une voiture              |
| <input type="checkbox"/> Deux voitures    | <input type="checkbox"/> Plus de deux voitures    |
| <input type="checkbox"/> Vélo(s) enfant   | <input type="checkbox"/> Au moins un vélo adulte  |
| <input type="checkbox"/> Une moto/scooter | <input type="checkbox"/> autre (précisez) : ..... |

**6. Votre enfant déjeune-t-il au restaurant scolaire ?**

- |                                                      |                                                      |
|------------------------------------------------------|------------------------------------------------------|
| <input type="checkbox"/> Oui, 3 à 4 fois par semaine | <input type="checkbox"/> Oui, 1 à 2 fois par semaine |
| <input type="checkbox"/> Exceptionnellement          | <input type="checkbox"/> Non, jamais                 |

**7. Comment votre enfant se déplace-t-il le plus souvent entre la maison et le collège / lycée? (Cochez une case par colonne)**

|                                           | Le matin pour aller à l'école | Le midi, si il ne mange pas au restaurant scolaire | Le soir pour rentrer à la maison |
|-------------------------------------------|-------------------------------|----------------------------------------------------|----------------------------------|
| A pied, tout seul ou avec des copains     | <input type="checkbox"/>      | <input type="checkbox"/>                           | <input type="checkbox"/>         |
| A pied, avec ses parents ou un adulte     | <input type="checkbox"/>      | <input type="checkbox"/>                           | <input type="checkbox"/>         |
| A vélo, tout seul                         | <input type="checkbox"/>      | <input type="checkbox"/>                           | <input type="checkbox"/>         |
| A vélo, avec un adulte                    | <input type="checkbox"/>      | <input type="checkbox"/>                           | <input type="checkbox"/>         |
| En transports en commun                   | <input type="checkbox"/>      | <input type="checkbox"/>                           | <input type="checkbox"/>         |
| En moto/scooter                           | <input type="checkbox"/>      | <input type="checkbox"/>                           | <input type="checkbox"/>         |
| En voiture seul                           | <input type="checkbox"/>      | <input type="checkbox"/>                           | <input type="checkbox"/>         |
| En voiture avec frères / sœurs ou copains | <input type="checkbox"/>      | <input type="checkbox"/>                           | <input type="checkbox"/>         |
| Autre (précise) : .....                   | <input type="checkbox"/>      | <input type="checkbox"/>                           | <input type="checkbox"/>         |

**8. Votre enfant est-il inscrit à l'étude du soir ?**

- ☐ Oui ☐ Non

**9. Est-ce que votre enfant pratique une ou plusieurs activités après le collège / lycée ?**

- ☐ Oui, au sein du collège / lycée ☐ Oui, en dehors du collège / lycée . . . . .  
☐ No

**10. Et vous, comment vous rendiez-vous le plus souvent à au collège / lycée quand vous aviez le même âge ? (Cochez une case)**

- ☐ A pied ☐ A vélo  
☐ En transports en commun ☐ En moto / scooter  
☐ En voiture  
☐ Autre (précisez) : .....

**11. Pour les parents qui accompagnent leurs enfants en voiture, quelles sont les raisons de votre choix ? (Cochez une ou plusieurs cases)**

- ☐ Le collège / lycée est sur le trajet de votre travail  
☐ Vous effectuez d'autres déplacements (courses, accompagnement des frères/sœurs dans une autre école ou du conjoint à son lieu de travail...)  
☐ Le collège / lycée est trop éloigné de votre domicile  
☐ L'habitude  
☐ La pollution  
☐ L'effort physique, la fatigue  
☐ La crainte de la circulation automobile (accident de trajet...)  
☐ Le gain de temps  
☐ Le climat, les intempéries (pluie, froid, neige...)  
☐ Le sentiment d'insécurité (agressions, vols...)  
☐ Autre (précisez) : .....

**12. Lorsque vous les accompagnez en voiture, rencontrez-vous des difficultés ?**

- ☐ Liées à la circulation en ville  
☐ Liées au stationnement à proximité de l'école  
☐ Aucune  
☐ Autre (précisez) : .....

**13. Emmenez-vous d'autres enfants que les vôtres au collège / lycée en voiture ?**

- ☐ Oui ☐ Non

**14. Seriez-vous prêt à laisser votre enfant aller à l'école avec un groupe d'élèves accompagné d'adultes ?**

|                         | OUI                      | NON                      |
|-------------------------|--------------------------|--------------------------|
| A pied                  | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> |
| A vélo                  | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> |
| En transports en commun | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> |
| En voiture              | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> |

**15. Seriez-vous prêt à accompagner d'autres enfants que les vôtres à l'école ?**

|                         | OUI                      | NON                      |
|-------------------------|--------------------------|--------------------------|
| A pied                  | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> |
| A vélo                  | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> |
| En transports en commun | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> |
| En voiture              | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> |

**15. Seriez-vous prêt à accompagner d'autres enfants que les vôtres à l'école ?**

Si vous avez répondu "Oui" à l'une ou l'autre des deux dernières questions, merci d'indiquer vos coordonnées :

Nom : ..... Téléphone : ..... Email : .....

**16. Avez-vous des remarques à formuler concernant les déplacements domicile/ collège-lycée de votre enfant ?**

## ANNEXE 5 : Courriers “enquête mobilité”

### Exemple de courrier à l'attention des enseignants

Madame, Monsieur,

Afin d'améliorer les conditions d'accès, la sécurité et le cadre de vie aux abords de l'école / du collège / du lycée, un “Plan de Déplacements Etablissement Scolaire” va être lancé.

Dans le cadre de cette démarche, qui vise à proposer des solutions alternatives à la voiture (bus pédestre ou cycliste, système de covoiturage, transports collectifs...), nous sollicitons votre participation pour :

- réaliser dans vos classes une enquête mobilité auprès des élèves afin de connaître leurs habitudes de déplacement domicile-établissement scolaire et de mettre en exergue les difficultés rencontrées lors de ces trajets ;
- diffuser une enquête mobilité auprès de leurs parents, accompagnée d'un courrier, via le carnet de liaison ;
- participer à d'éventuelles animations avec vos élèves lors d'opérations du type “Semaine de la Mobilité et de la Sécurité Routière” ou Semaine “Marchons Vers l'Ecole” par exemple.

La mobilisation de l'équipe enseignante dans ce projet est une condition importante de sa réussite.

Nous vous remercions par avance pour votre implication et restons à votre disposition pour toute information complémentaire.

Bien cordialement.

### Exemple de courrier à l'attention des parents d'élèves

Madame, Monsieur,

Afin d'améliorer les conditions d'accès, la sécurité et le cadre de vie aux abords de l'école / du collège / du lycée, un "Plan de Déplacements Etablissement Scolaire" a été lancé.

Vous trouverez ci-jointe une enquête mobilité qui vise à connaître les habitudes de déplacement de vos enfants entre le domicile et l'établissement scolaire et à mettre en exergue les difficultés rencontrées lors de ces trajets.

Ce questionnaire est à retourner au plus tard le ..... via le carnet de liaison de votre enfant.

Les résultats permettront de proposer des solutions alternatives à la voiture (bus pédestre ou cycliste, système de covoiturage, transports collectifs...) avec l'aide des acteurs locaux (Mairie, associations...).

Suite à la saisie et à l'analyse des données, vous serez conviés à une réunion de présentation des résultats.

Votre participation est une condition essentielle de réussite du projet de "Plan de Déplacements Etablissement Scolaire".

Nous vous remercions par avance pour votre implication et restons à votre disposition pour toute information complémentaire.

Bien cordialement.

## ANNEXE 6 : Estimation des impacts environnementaux

### A l'échelle individuelle

L'ADEME a développé deux outils pour calculer les impacts environnementaux :

**La “calculatrice éco-déplacement”** pour calculer l'impact de vos déplacements quotidiens sur l'environnement et sur vos dépenses : [www.ademe.fr/calculatrice-eco-deplacements](http://www.ademe.fr/calculatrice-eco-deplacements)

**Le “comparateur éco-déplacements”** pour comparer l'impact de vos déplacements selon les différents modes de transports possibles : [www.ademe.fr/eco-deplacements](http://www.ademe.fr/eco-deplacements)

### A l'échelle de l'établissement scolaire

Le calcul des impacts environnementaux permet de connaître :

- Les gains réalisés/possibles grâce aux modes doux,
- L'évolution des consommations et émissions liées à l'usage de la voiture.

A l'aide des résultats du diagnostic mobilité (répartition des parts modales, distance parcourue entre le domicile et l'établissement) et de la géolocalisation, l'impact environnemental peut être exprimé en consommation d'énergie et en émission de gaz à effet de serre par jour et par an (en équivalent CO<sub>2</sub>).

### Proposition de mode de calcul :

|                                                                                                                                                                                                                                                                                         |
|-----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| <p>Nombre de kilomètres parcourus par mode (à pied, vélo ou en voiture)<br/>et par période (une journée, une année)</p> <p style="text-align: center;"><b>X</b></p> <p>Facteur unitaire de consommation de carburant et d'émission de CO<sub>2</sub> (en équivalent CO<sub>2</sub>)</p> |
|-----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|

### Proposition de facteurs unitaires de consommation et d'émission :

| Taux de consommation moyen de carburant en L/km/personne                        |                                                                                                                                                                                    |
|---------------------------------------------------------------------------------|------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| <p>Marche et vélo : 0 Voiture essence : 0,077</p> <p>Voiture diesel : 0,065</p> | <p>Covoiturage : chiffres voitures /nombre de passagers</p> <p style="text-align: right;">(Cf. Tableau n°1)</p>                                                                    |
| Taux d'émissions de CO <sub>2</sub> en g CO <sub>2</sub> /km/personne           |                                                                                                                                                                                    |
| <p>Marche et vélo : 0</p> <p>Voiture particulière : 156,62</p>                  | <p>Monospace essence : 191,52</p> <p>Monospace diesel : 147,90</p> <p>Covoiturage : chiffres voitures /nombre de passagers</p> <p style="text-align: right;">(Cf. Tableau n°2)</p> |

**Tableau n°1 :**

**Consommation de carburant des voitures particulières selon 3 critères**  
**Valeurs exprimées en litres aux 100 km**

|                          | Tout carburant | Essence    | Diesel     |
|--------------------------|----------------|------------|------------|
| <b>Age des véhicules</b> |                |            |            |
| 1 à 5 ans                | 6,9            | 7,8        | 6,6        |
| 6 à 10 ans               | 7,1            | 7,6        | 6,6        |
| 11 à 15 ans              | 7              | 7,8        | 6,4        |
| 16 ans et plus           | 7,4            | 8,1        | 6,3        |
| <b>Puissance fiscale</b> |                |            |            |
| 5 CV et moins            | 6,3            | 6,9        | 6          |
| 6 à 10 CV                | 7,3            | 8,1        | 6,8        |
| 11 CV et plus            | 10,9           | 11,1       | n.s.       |
| <b>Zone d'habitat</b>    |                |            |            |
| zones rurales            | 6,7            | 7,2        | 6,4        |
| 2 000 à 49 999           | 6,9            | 7,4        | 6,5        |
| 50 000 et plus           | 7,3            | 8,1        | 6,7        |
| région parisienne        | 7,6            | 8,5        | 6,6        |
| <b>Moyenne générale</b>  | <b>7</b>       | <b>7,7</b> | <b>6,5</b> |

Source : Evolution des consommations de carburant des voitures particulières, DGEMP  
 Observatoire de l'énergie - 2006

**Tableau n°2 :**

**Indices environnementaux des transports : émission de CO<sub>2</sub> (en équivalent CO<sub>2</sub>)**  
**Valeurs exprimées en grammes, pour un véhicule-km**

|                                  | Urbain | Route  |
|----------------------------------|--------|--------|
| <b>Voiture Particulière</b>      | 290,52 | 156,62 |
| <b>Monospace diesel</b>          | 243,02 | 147,9  |
| <b>Monospace essence</b>         | 461,6  | 191,52 |
| <b>Véhicule Utilitaire Léger</b> | 338,06 | 192,81 |

Source : Logiciel IMPACT - Version 2.1, ADEME, 2007

## ANNEXE 7 : Fiche actions

| ACTION N°                                   |                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                      |
|---------------------------------------------|------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| <b>Intitulé</b>                             | <ul style="list-style-type: none"> <li>→ Mise en place d'un bus pédestre / cycliste,</li> <li>→ Mise en place d'un système de covoiturage,</li> <li>→ Implantation d'un parc à vélo,</li> <li>→ Sécurisation des abords de l'établissement,</li> <li>→ Organisation d'animations pédagogiques,</li> <li>→ ...</li> </ul>                                                                             |
| <b>Porteur</b>                              | <ul style="list-style-type: none"> <li>→ Service technique des collectivités,</li> <li>→ Associations locales,</li> <li>→ Destinataires des actions</li> <li>→ ...</li> </ul>                                                                                                                                                                                                                        |
| <b>Partenaires</b>                          | <ul style="list-style-type: none"> <li>→ Collectivités,</li> <li>→ Intercommunalités,</li> <li>→ Association d'éducation à l'environnement,</li> <li>→ ...</li> </ul>                                                                                                                                                                                                                                |
| <b>Publics ciblés et effectifs</b>          | <ul style="list-style-type: none"> <li>→ Enfants : effectifs</li> <li>→ Parents,</li> <li>→ Enseignants,</li> <li>→ Riverains,</li> <li>→ ...</li> </ul>                                                                                                                                                                                                                                             |
| <b>Objectifs recherchés</b>                 | <ul style="list-style-type: none"> <li>→ Résultat attendu (chiffré si possible),</li> <li>→ Impacts secondaires,</li> <li>→ ...</li> </ul>                                                                                                                                                                                                                                                           |
| <b>Calendrier de réalisation</b>            | <ul style="list-style-type: none"> <li>→ Périodicité (ponctuelle, continue...),</li> <li>→ Etapes,</li> <li>→ Dates clefs,</li> <li>→ Evènements,</li> <li>→ ...</li> </ul>                                                                                                                                                                                                                          |
| <b>Budget</b>                               | <ul style="list-style-type: none"> <li>→ Budget prévisionnel,</li> <li>→ ...</li> </ul>                                                                                                                                                                                                                                                                                                              |
| <b>Moyens humains</b>                       | <ul style="list-style-type: none"> <li>→ Nombre de personnes impliquées,</li> <li>→ Répartition des tâches,</li> <li>→ Temps alloué,</li> <li>→ ...</li> </ul>                                                                                                                                                                                                                                       |
| <b>Communication</b>                        | <ul style="list-style-type: none"> <li>→ Besoins spécifiques en communication,</li> <li>→ Outils à développer,</li> <li>→ ...</li> </ul>                                                                                                                                                                                                                                                             |
| <b>Indicateurs de suivi et d'évaluation</b> | <ul style="list-style-type: none"> <li>→ Sur la mobilité (taux d'accompagnement des élèves en voiture...),</li> <li>→ Sur la qualité de vie (pourcentage d'accidents aux abords de l'établissement...),</li> <li>→ Sur les phénomènes globaux (émissions de gaz à effet de serre...),</li> <li>→ Sur la gestion du projet (participation des habitants dans le projet...),</li> <li>→ ...</li> </ul> |

## ANNEXE 8 : Responsabilités des bus pédestres / cyclistes

|                 | Qui est concerné ?                                             | Quelles responsabilités ?                                                                                                                | Quelles assurances ?                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                             |
|-----------------|----------------------------------------------------------------|------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|--------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| Enfants         | <b>Enfant blessé sur le trajet</b>                             | 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                                                                                                                                                                                                                                                                 |
|                 | <b>L'enfant provoque un accident sur le trajet</b>             | Responsabilité civile des parents.                                                                                                       | Couverture par l'assurance scolaire ou une assurance en responsabilité civile familiale.                                                                                                                                                                                                                                                                                                         |
| Accompagnateurs | <b>Cas d'agents municipaux</b>                                 | 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.                                                                                                                                                                                                                                                                                                     |
|                 | <b>Cas d'une entraide informelle</b>                           | 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).                                                                                                                                                                                                                                                                          |
|                 | <b>Cas d'une association de parents d'élèves</b>               | 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.                                                                                                                                                                                                                        |
|                 | <b>Cas d'une association créée ou existante</b>                | 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).                                                                                                                                                                                                 |
|                 | <b>Cas d'une association liée par convention avec la Ville</b> | 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. |

## ANNEXE 9 : Calendrier des opérations événementielles

|                                                                                                                                                                                                                                                                                            | Avril                       | Mai | Juin                        | Juil. | Août | Sept.    | Oct.                        |
|--------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|-----------------------------|-----|-----------------------------|-------|------|----------|-----------------------------|
| <b>Semaine du développement durable</b><br><a href="http://www.semainedudeveloppementdurable.gouv.fr">www.semainedudeveloppementdurable.gouv.fr</a>                                                                                                                                        | 1 <sup>ère</sup><br>Semaine |     |                             |       |      |          |                             |
| <b>Journée mondiale de la santé</b><br><a href="http://www.who.int/fr">www.who.int/fr</a>                                                                                                                                                                                                  | 7                           |     |                             |       |      |          |                             |
| <b>Fête du vélo</b><br><a href="http://www.feteduvelo.fr">www.feteduvelo.fr</a>                                                                                                                                                                                                            |                             |     | 1 <sup>er</sup><br>Week-end |       |      |          |                             |
| <b>Journée mondiale de l'environnement</b><br><a href="http://www.unep.org">www.unep.org</a>                                                                                                                                                                                               |                             |     | 5                           |       |      |          |                             |
| <b>Semaine de la Mobilité et de la Sécurité Routière</b><br><a href="http://www.bougezautrement.gouv.fr">www.bougezautrement.gouv.fr</a><br><a href="http://www.mobilityweek.eu">www.mobilityweek.eu</a><br><a href="http://www.securiteroutiere.gouv.fr">www.securiteroutiere.gouv.fr</a> |                             |     |                             |       |      | 16 au 22 |                             |
| <b>Semaine internationale Marchons Vers l'Ecole</b><br><a href="http://www.iwalktoschool.org">www.iwalktoschool.org</a>                                                                                                                                                                    |                             |     |                             |       |      |          | 1 <sup>ère</sup><br>Semaine |

**Autres dates clefs, propres aux établissements scolaires :** kermesses, journées d'amitié, fêtes, cross, programmes et sorties pédagogiques, rentrées scolaires, périodes d'inscriptions... Certains Conseils régionaux organisent également des semaines régionales de l'environnement au sein desquelles le PDES peut faire l'objet d'une animation.

## ANNEXE 10 : Sites Internet utiles

### Les sites francophones

→ Agence de l'Environnement et de la Maîtrise de l'Energie (ADEME)  
**[www.ademe.fr](http://www.ademe.fr)**

→ Site des Plans de Déplacements (édité par l'ADEME)  
**[www.plan-deplacements.fr](http://www.plan-deplacements.fr)**

→ Bulletin de la qualité de l'air dans les principales agglomérations françaises (édité par l'ADEME)  
**[www.buldair.org](http://www.buldair.org)**

→ Ministère en charge de l'écologie  
**[www.developpement-durable.gouv.fr](http://www.developpement-durable.gouv.fr)**

→ Ministère en charge de l'Education Nationale  
**[www.education.gouv.fr](http://www.education.gouv.fr)**

→ Prévention Routière  
**[www.preventionroutiere.asso.fr](http://www.preventionroutiere.asso.fr)**

→ Centre d'Etudes sur les Réseaux, les Transports, l'Urbanisme et les constructions publiques (CERTU)  
**[www.certu.fr](http://www.certu.fr)**

→ Groupement des Autorités Responsables de Transports (GART)  
**[www.gart.org](http://www.gart.org)**

→ Objectif transport public  
**[www.objectiftransportpublic.com](http://www.objectiftransportpublic.com)**

→ SNCF à vélo  
**[www.velo.sncf.com](http://www.velo.sncf.com)**

→ Fédération française des Usagers de la Bicyclette (FUBicy)  
**[www.fubicy.org](http://www.fubicy.org)**

→ Club des villes cyclables  
**[www.villes-cyclables.org](http://www.villes-cyclables.org)**

→ Collectif français d'éducation à l'environnement  
**[www.educ-envir.org](http://www.educ-envir.org)**

→ Education à la sécurité routière

**[www.eduscol.education.fr](http://www.eduscol.education.fr)**

→ Réseau français d'éducation à l'environnement

**[www.ecole-et-nature.org](http://www.ecole-et-nature.org)**

→ Réseau français d'éducation à l'environnement urbain

**[www.citephile.org](http://www.citephile.org)**

→ Réseau des Agences Régionales de l'Environnement et de l'énergie

**[www.rare.asso.fr](http://www.rare.asso.fr)**

→ Association des Départements Cyclables

**[www.departements-cyclables.com](http://www.departements-cyclables.com)**

→ Association Nationale pour les Transports Educatifs de l'Enseignement Public (ANATEEP)

**[www.anatep.asso.fr](http://www.anatep.asso.fr)**

→ Association belge de promotion du déplacement à vélo

**[www.provelo.org](http://www.provelo.org)**

→ Association suisse Transports Environnement (ATE)

**[www.ate.ch](http://www.ate.ch)**

→ Programme "Aller-Retour actif et sécuritaire pour l'école"

**<http://www.saferoutestoschool.ca>**

## **Les sites anglophones**

→ European Platform On Mobility Management (EPOMM)

**[www.epomm.org](http://www.epomm.org)**

→ Programme "A safer journey to school"

**[www.transport2000.org.uk](http://www.transport2000.org.uk)**

→ Programme britannique "safe routes to school"

**[www.saferoutestoschools.org.uk](http://www.saferoutestoschools.org.uk)**

→ Sustrans, programme "Safe Routes to school"

**[www.sustrans.org.uk](http://www.sustrans.org.uk)**

## ANNEXE 11 : Les implantations de l'ADEME

|                                  | Adresses                                                                        | Téléphone          | Fax                |
|----------------------------------|---------------------------------------------------------------------------------|--------------------|--------------------|
| <b>Siège social</b>              | 20, avenue du Grésillé<br>BP 90406 - 49004 Angers Cedex 01                      | 02 41 20 41 20     | 02 41 87 23 50     |
| <b>Centre de Paris</b>           | 27 rue Louis Vicat<br>75737 Paris cedex 15                                      | 01 47 65 20 00     | 01 46 45 52 36     |
| <b>Centre de Valbonne</b>        | 500, route des Lucioles<br>06560 Valbonne                                       | 04 93 95 79 00     | 04 93 65 31 96     |
| <b>Bureau de Bruxelles</b>       | 53, avenue des Arts<br>1040 BRUXELLES - BELGIQUE                                | 00 (322) 545 45 56 | 00 (322) 513 91 70 |
| <b>Directions régionales</b>     |                                                                                 |                    |                    |
| <b>ALSACE</b>                    | 8, rue Adolphe Seyboth<br>67000 STRASBOURG                                      | 03 88 15 46 46     | 03 88 15 46 47     |
| <b>AQUITAINE</b>                 | 6, quai de Paludate<br>33080 BORDEAUX Cedex                                     | 05 56 33 80 00     | 05 56 33 80 01     |
| <b>AUVERGNE</b>                  | 63, boulevard Berthelot<br>63000 CLERMONT-FERRAND                               | 04 73 31 52 80     | 04 73 31 52 85     |
| <b>BOURGOGNE</b>                 | «LE MAZARIN»<br>10, avenue Foch - BP 51562<br>21015 DIJON Cedex                 | 03 80 76 89 76     | 03 80 76 89 70     |
| <b>BRETAGNE</b>                  | 33, boulevard Solférino<br>CS 41 217 - 35012 RENNES Cedex                       | 02 99 85 87 00     | 02 99 31 44 06     |
| <b>CENTRE</b>                    | 22, rue d'Alsace-Lorraine<br>45058 ORLEANS Cedex 1                              | 02 38 24 00 00     | 02 38 53 74 76     |
| <b>CHAMPAGNE-<br/>ARDENNE</b>    | 116, avenue de Paris<br>51038 CHALONS EN CHAMPAGNE                              | 03 26 69 20 96     | 03 26 65 07 63     |
| <b>CORSE</b>                     | Parc Sainte Lucie<br>Immeuble "Le Laetitia" BP 159<br>20178 AJACCIO Cedex 1     | 04 95 10 58 58     | 04 95 22 03 91     |
| <b>FRANCHE-COMTE</b>             | 25, rue Gambetta - BP 26367<br>25018 BESANCON Cedex 6                           | 03 81 25 50 00     | 03 81 81 87 90     |
| <b>ILE-DE-FRANCE</b>             | 6-8, rue Jean Jaurès<br>92807 PUTEAUX Cedex                                     | 01 49 01 45 47     | 01 49 00 06 84     |
| <b>LANGUEDOC-<br/>ROUSSILLON</b> | Résidence "ANTALYA"<br>119, avenue Jacques Cartier<br>34965 MONTPELLIER Cedex 2 | 04 67 99 89 79     | 04 67 64 30 89     |
| <b>LIMOUSIN</b>                  | 38 ter avenue de la Libération<br>BP 20259 - 87007 LIMOGES Cedex 1              | 05 55 79 39 34     | 05 55 77 13 62     |
| <b>LORRAINE</b>                  | 34 avenue André Malraux<br>57000 METZ                                           | 03 87 20 02 90     | 03 87 50 26 48     |

|                                      |                                                                                        |                  |                   |
|--------------------------------------|----------------------------------------------------------------------------------------|------------------|-------------------|
| <b>MIDI-PYRENEES</b>                 | Technoparc Bât. 9<br>Rue Jean Bart - BP 672<br>31319 LABEGE Cedex                      | 05 62 24 35 36   | 05 62 24 34 61    |
| <b>BASSE-NORMANDIE</b>               | BP 10210<br>14209 HEROUVILLE-ST-CLAIR Cedex                                            | 02 31 46 81 00   | 02 31 46 81 01    |
| <b>HAUTE-NORMANDIE</b>               | «Les Galées du Roi»<br>30, rue Gadeau de Kerville<br>76100 ROUEN                       | 02 35 62 24 42   | 02 32 81 93 13    |
| <b>NORD-PAS-DE-CALAIS</b>            | Centre Tertiaire de l'Arsenal<br>20 rue du Prieuré<br>59500 DOUAI                      | 03 27 95 89 70   | 03 27 95 89 71    |
| <b>PAYS-DE-LA-LOIRE</b>              | BP 90302<br>44203 NANTES Cedex 02                                                      | 02 40 35 68 00   | 02 40 35 27 21    |
| <b>PICARDIE</b>                      | 67 avenue d'Italie<br>80094 AMIENS cedex 03                                            | 03 22 45 18 90   | 03 22 45 19 47    |
| <b>POITOU-CHARENTES</b>              | 6 rue de l'Ancienne Comédie<br>BP 452 - 86011 POITIERS Cedex                           | 05 49 50 12 12   | 05 49 41 61 11    |
| <b>P.A.C.A.</b>                      | 2 boulevard de Gabès<br>BP 139 - 13267 MARSEILLE Cedex 08                              | 04 91 32 84 44   | 04 91 32 84 66    |
| <b>RHONE-ALPES</b>                   | 10 rue des Emeraudes<br>69006 LYON                                                     | 04 72 83 46 00   | 04 72 83 46 26    |
| <b>Départements d'Outre-Mer</b>      |                                                                                        |                  |                   |
| <b>GUADELOUPE</b>                    | Immeuble Café Center<br>Rue Ferdinand Forest<br>97122 BAIE MAHAULT                     | 05 90 26 78 05   | 05 90 26 87 15    |
| <b>GUYANE</b>                        | 28 avenue Léopold Heder<br>97300 CAYENNE                                               | 05 94 29 73 60   | 05 94 30 76 69    |
| <b>MARTINIQUE</b>                    | Zone de Manhity<br>Four à chaux Sud<br>97232 LE LAMENTIN                               | 05 96 63 51 42   | 05 96 70 60 76    |
| <b>REUNION</b>                       | Parc 2000 - BP 380<br>3 avenue Théodore Drouhet<br>97829 LE PORT Cedex                 | 02 62 71 11 30   | 02 62 71 11 31    |
| <b>Représentations territoriales</b> |                                                                                        |                  |                   |
| <b>NOUVELLE-CALEDONIE</b>            | BP C5 - 98844 NOUMEA Cedex                                                             | 00 (687) 243 516 | 00 (687) 24 35 15 |
| <b>POLYNESIE FRANCAISE</b>           | BP 115 - 98713 PAPEETE                                                                 | 00 (689) 468 455 | 00 (689) 468 449  |
| <b>ST PIERRE-ET-MIQUELON</b>         | Direction de l'Agriculture et de la Forêt<br>BP 4244<br>97500 SAINT-PIERRE-ET-MIQUELON | 00 (508) 413 396 | 00 (508) 41 48 25 |

**ADEME Editions**  
**1000 exemplaires - août 2009**  
**Réf ADEME n° 6474**  
**ISBN 978-2-35838-010-2**  
**Prix : 25 €**



Direction de l'air, du bruit et de l'efficacité énergétique  
Département Transports et Mobilité  
500, route des Lucioles - 06560 Sophia-Antipolis cedex  
Tél. 04 93 95 79 00 - Fax 04 93 65 31 96



L'amélioration de la qualité de l'air et la réduction des émissions de gaz à effet de serre sont des enjeux environnementaux majeurs, au regard des conséquences sanitaires et climatiques qu'elles impliquent. Le secteur des transports et l'ensemble des déplacements représentent, en France, la première source des émissions polluantes. Très consommateurs d'énergie, ils sont, de plus, à l'origine d'un tiers des émissions de dioxyde de carbone (CO<sub>2</sub>), principal gaz responsable de l'effet de serre. Les progrès technologiques réalisés sont voilés par l'augmentation constante du trafic et le recours systématique à la voiture individuelle, notamment pour des petits trajets quotidiens. Une action sur l'organisation des transports devient donc primordiale, pour permettre à chacun de changer ses comportements.

Ce guide propose à tout établissement scolaire et ses partenaires (collectivités locales, associations, parents d'élèves, etc) une méthode pour mettre en œuvre un Plan de déplacements. Ses objectifs : se déplacer autrement qu'en voiture pour les courts trajets quotidiens entre le domicile des élèves et l'école, le collège ou le lycée, en encourageant la marche et le vélo.

**L'ADEME en bref :** L'Agence de l'Environnement et de la Maîtrise de l'Energie (ADEME) est un établissement public sous la tutelle conjointe du ministère de l'Ecologie, de l'Energie, du Développement durable et de la Mer et du ministère de l'Enseignement Supérieur et de la Recherche. Elle participe à la mise en œuvre des politiques publiques dans les domaines de l'environnement, de l'énergie et du développement durable.

Afin de leur permettre de progresser dans leur démarche environnementale, l'agence met à disposition des entreprises, des collectivités locales, des pouvoirs publics et du grand public, ses capacités d'expertise et de conseil. Elle aide en outre au financement de projets, de la recherche à la mise en œuvre et ce, dans les domaines suivants : la gestion des déchets, la préservation des sols, l'efficacité énergétique et les énergies renouvelables, la qualité de l'air et la lutte contre le bruit

**[www.ademe.fr](http://www.ademe.fr)**

**ADEME Editions**  
**1000 exemplaires - août 2009**  
**Réf ADEME n° 6474**  
**ISBN 978-2-35838-010-2**  
**Prix : 25 €**



Direction de l'air, du bruit et de l'efficacité énergétique  
Département Transports et Mobilité  
500, route des Lucioles - 06560 Sophia-Antipolis cedex  
Tél. 04 93 95 79 00 - Fax 04 93 65 31 96

