



Ville d'Autun

Le «pedibus» d'Autun (Saône-et-Loire) en 2009.

## Pedibus, Petit bus, Carapattes . . .

**Depuis une dizaine d'années, les transports alternatifs de type «pedibus» connaissent un véritable essor sur tout le territoire. Très appréciés, ils restent pourtant des dispositifs fragiles. Or l'Usep propose un cadre qui peut aider à pérenniser des initiatives qui contribuent au développement durable, à l'activité physique et à la vie associative.**

# Les enfants, en avant, marche !

**Un peu partout en France, des transports alternatifs de type « pedibus » voient le jour. Zoom sur plusieurs initiatives, dont celle développée avec l'Usep dans la Meuse.**

**C'**est presque devenu un rite : deux fois par semaine, quand la classe est finie, une dizaine d'enfants se regroupe dans le hall de l'école Jean-Erard de Bar-le-Duc (Meuse). Ils enfilent leur chasuble jaune fluo et attendent que le conducteur de leur « Petit bus » donne le signal du départ. Un petit quart d'heure de marche à pied plus tard, ils sont chez eux. « *Notre ligne dessert un seul et même lotissement, explique Sandrine Carme, une des mères d'élèves qui assure l'accompagnement des enfants. C'était donc assez facile à mettre en place. On se paye même le luxe d'avoir deux itinéraires : quand il fait beau, on passe par le bois, quand il pleut, on emprunte la route !* »

Cela fait cinq ans que le dispositif existe dans cette école. « *Quand le délégué de l'Usep est venu nous parler de ce projet, j'ai dit oui tout de suite, se souvient Sandrine. Mes enfants se rendaient déjà à l'école à pied, mais le fait qu'ils y aillent en groupe leur permet d'avoir des échanges, de discuter. Ils apprennent aussi à respecter un*

*adulte qui n'est ni leur parent ni un enseignant, ce qui ne peut pas faire de mal... »*

## DES BÉNÉFICES MULTIPLES

Des exemples comme celui-là ne sont pas isolés, loin de là. Encore balbutiantes il y a une dizaine d'années, les lignes de pedibus rencontrent un intérêt grandissant auprès des parents, des enseignants et des élus. Le principe est toujours le même : les enfants se retrouvent à un horaire précis à certains points de rassemblement, indiqués par des panneaux de signalisation. Là, ils sont pris en charge par des parents bénévoles, qui marchent avec eux jusqu'à l'école et/ou les ramènent chez eux.

La démarche répond en premier lieu aux problèmes de circulation aux abords des établissements scolaires : la proportion d'enfants qui se rendent à l'école en voiture est passée de 20% en 1983 à plus de 70% aujourd'hui, causant engorgements, pénuries de stationnement et problèmes de sécurité. Elle représente aussi une manière modeste, mais efficace, de contribuer

au développement durable. On sait en effet que les trajets en voiture inférieurs à deux kilomètres sont les plus polluants. Or la distance entre l'école et le domicile excède rarement 800 mètres... Enfin, les enjeux de santé publique sont venus également ajouter de l'eau au moulin de l'écomobilité scolaire. Avec un taux d'obésité croissant chez les enfants, la pratique d'une activité physique est devenue une priorité. Se rendre à l'école à pied représente un moyen simple de combattre les effets de la sédentarité. De fait, les enfants et les adultes qui expérimentent ce type de déplacement alternatif se montrent souvent très enthousiastes sur les bénéfices qu'il apporte. « *Avant, quand on partait à l'école en voiture, c'était toujours le stress ! s'amuse Pierre Guerrier, un papa qui a joué les accompagnateurs sur le pedibus Usep de l'école Berthelot, à Saint-Brieuc (Côtes-d'Armor). Comme on partait en retard, le temps du trajet était synonyme d'agitation et d'énervement. À partir du moment où on s'est engagé dans le pedibus, l'ambiance familiale est devenue plus apaisée. Pas question d'être en retard au point de rendez-vous quand on a la responsabilité de la ligne ! Du coup, les enfants arrivent en classe beaucoup plus calmes, sans avoir entendu leurs parents râler contre les problèmes de circulation.* » Souvent, l'écomobilité scolaire permet aussi d'instaurer du lien social. « *Elle recrée de la proximité, en permettant aux parents qui ne connaissent pas grand monde d'intégrer un groupe, souligne Michel Rault, directeur de l'école Berthelot. Chez nous, cela a même eu des répercussions sur la vie de quartier : tous les matins, une vieille dame attendait le passage du pedibus. C'était son sourire de la journée !* » Enfin, ce type de dispositif a l'avantage de favoriser l'apprentissage de l'autonomie chez l'enfant.

## L'USEP SE POSITIONNE

Rien d'étonnant donc à ce qu'ait fleuri une myriade de pedibus ou de vélobus sur tout le territoire. Au départ, ce sont les grandes

## « PEDIBUS », MARQUE DÉPOSÉE

Le mot « pedibus » figure dans le dictionnaire des noms communs, mais c'est aussi une marque déposée auprès de l'INPI (Institut national de la propriété industrielle) par Targeting, un cabinet de conseil privé. En 2001, dans une étude pour l'Ademe (Agence de l'environnement et de la maîtrise de l'énergie), ce cabinet avait incité l'agence à déposer la marque « Le Pedibus », afin de garantir la qualité des prestations et d'assurer une cohérence de contenu et de communication : seules pourraient se prévaloir de ce nom les villes ou les associations ayant signé une charte de qualité. L'Ademe n'ayant pas souhaité le faire à l'époque, c'est Targeting qui a déposé la marque... Cela a contribué à brouiller les pistes, car beaucoup de transports scolaires à pied ont dû faire assaut d'imagination pour trouver une autre désignation susceptible d'être utilisée librement : Piedibus, Mille pattes, Écolobus, Petit bus... Ou Carapattes, qui est finalement le terme – libre de droits celui-là – choisi par l'Ademe. ●



Olivier Pignat / Usep Meuse



Le Petit bus Usep de Commercy (Meuse). À droite, le panneau et le marquage au sol réalisés par la commune.

agglomérations qui ont ouvert la voie. Le Grand Lyon, par exemple, a mis en place sa première ligne en 2002 et développé une politique volontariste sous le slogan « Marchons ensemble vers l'école » (1). Aujourd'hui, l'agglomération peut s'enorgueillir de compter 142 lignes quotidiennes, touchant plus de 2000 enfants. Dans la foulée, des ramassages scolaires pédestres ont peu à peu fait leur apparition dans d'autres grandes agglomérations, comme Rennes, dans les villes moyennes, les zones périurbaines et les zones rurales, ainsi qu'outre-mer (2).

Très tôt, certaines associations Usep ont compris qu'elles pouvaient prendre leur place dans ces dispositifs, voire jouer un rôle moteur pour les mettre en place. Ainsi, quand en 2004, Michel Rault a souhaité créer une ligne de pedibus sur l'école Berthelot, il a tout de suite vu les avantages que procurait le cadre d'une association Usep : « L'AS Usep constitue une excellente réponse à ce type d'initiative, puisqu'elle fait déjà par nature le lien entre le scolaire et le périscolaire, souligne-t-il. Et les valeurs qu'elle défend, la santé, la solidarité, la rencontre de l'autre, s'accordent parfaitement avec les objectifs d'un pedibus. » Sur le plan pratique et juridique, l'Usep possède également dans sa manche un atout majeur en matière d'assurance : la licence couvre en

effet automatiquement les enfants du pedibus comme les parents accompagnateurs.

Consciente de ces atouts, l'Usep a décidé depuis 2008 d'accompagner de façon plus construite les initiatives déjà lancées sur le plan local, voire de susciter de nouveaux projets dans les départements. « L'objectif est de favoriser le développement de ce type de dispositif », indique Francis Givernaud, adjoint à la direction nationale de l'Usep en charge du développement durable. En mai dernier, une enquête a été lancée auprès des comités départementaux pour définir la meilleure manière d'aider tous ceux qui désirent s'investir dans une telle démarche. « Sans vouloir à tout prix modéliser les choses, on va essayer à terme de mettre des outils à disposition et de mutualiser les expériences », souhaite Francis Givernaud.

## PARTENAIRES

Car si l'idée d'un pedibus semble simple sur le papier, il est plus compliqué de la mettre en œuvre sur le terrain : il faut identifier les besoins, définir des itinéraires cohérents, matérialiser les parcours, trouver des accompagnateurs volontaires, tenir un planning... Pour mettre en place un tel dispositif, mieux vaut s'appuyer sur une méthodologie rigoureuse, qui s'appuie sur un diagnostic, des réunions d'information et un véritable suivi.

Créer un ramassage scolaire à pied ou à vélo implique aussi de se mettre en rapport avec des partenaires variés. Même modeste, une ligne de pedibus nécessite un minimum de moyens. « Dire qu'un pedibus ne coûte rien, ce n'est pas forcément la bonne entrée, souligne Francis Givernaud. Il y a une vraie logistique à mettre en œuvre. Et cette logistique doit être valorisée financièrement. » Les collectivités locales (commune, communauté de communes, conseil général, conseil régional) sont évidemment des interlocuteurs précieux, susceptibles d'apporter des subventions ou une aide matérielle (chasubles, panneaux routiers). Mais elles ne sont pas les seules : l'Ademe (Agence de l'Environnement et de la Maîtrise de l'Énergie) soutient depuis plus de dix ans les transports alternatifs au nom du développement durable. Quant aux préfetures, elles peuvent intervenir dans le cadre du PDASR (Plan départemental d'actions de sécurité routière). « C'est intéressant pour nous de favoriser l'apprentissage du code de la route dès le plus jeune âge », remarque Marie-Noëlle Renaud, coordinatrice sécurité routière à la préfeture de la Meuse.

La principale difficulté reste toutefois la capacité à mobiliser des parents bénévoles pour accompagner les enfants. Même si le principe d'un pedibus bénéficie en général d'une image

très positive, il peine parfois à trouver suffisamment de monde pour le faire vivre au jour le jour. Pour sensibiliser les familles, Michel Rault a choisi d'impliquer les élèves chaque fois que c'était possible : « Nous avons lancé au sein de l'école un concours d'affiches qui a joué un rôle décisif. Les enfants en ont beaucoup discuté à la maison : il fallait trouver une idée, un slogan... Cela leur a permis de s'approprier le projet et d'impliquer au passage leurs parents. » Les élèves ont aussi établi un cahier de doléances du piéton, après une visite dans la ville pour identifier les endroits problématiques et les communiquer au maire. Autant d'ingrédients qui ont aidé au lancement de l'opération.

### EN PANNE D'ACCOMPAGNATEURS

Pourtant, après plusieurs années de succès, le pedibus de Saint-Brieuc s'est arrêté, faute de parents pour conduire la ligne. Les accompagnateurs du début sont partis lorsque leurs enfants ont grandi et ils n'ont pas trouvé de relève... Même constat à Illkirch (Bas-Rhin), où malgré la volonté affichée du maire de la ville, l'expérience, là aussi accompagnée par l'Usep (3), s'est interrompue l'an dernier après quatre ans de bons et loyaux services. « Lorsqu'on a sondé les familles pour relancer l'opération, toutes saluaient l'initiative, remarque Olivier Ragot, délégué départemental du Bas-Rhin. Mais le pedibus ne trouvait pas sa place dans leur organisation. Souvent, les deux parents travaillent et laissent leurs enfants le matin très tôt à des nounous, qui gardent également des enfants en bas âge. Il leur est donc difficile de s'investir. » Le rythme de vie n'est pas seul en cause. Comme toutes les structures associatives, le pedibus souffre de la crise du bénévolat. « Les parents se comportent davantage comme des consommateurs que comme des acteurs », analyse Joëlle Cadalanu, mère d'élève qui a accompagné le pedibus de Saint-Brieuc. Comment dès lors pérenniser un système qui repose sur la bonne volonté des parents ?



La capacité à mobiliser des parents bénévoles est déterminante.

Certains proposent d'élargir le dispositif à d'autres personnes volontaires, par exemple à des retraités qui souhaiteraient s'investir dans la vie locale. Mais beaucoup se montrent réticents à un tel changement, qui dévoierait le principe même du pedibus.

Une autre piste consisterait à valoriser davantage l'action des familles. « On pourrait imaginer une reconnaissance officielle de l'action et des compétences qu'elle exige : encadrer un groupe n'est pas la même chose que d'accompagner ses seuls enfants et l'accompagnateur doit se montrer exemplaire dans le respect du code de la route. C'est pourquoi, dans la Meuse, l'Usep a demandé à l'inspection académique que les conseillers pédagogiques puissent encadrer de petites formations, explique Francis Givernaud. Et cette implication des conseillers pédagogiques ne pourrait que renforcer le crédit des pedibus auprès de l'administration. »

### UNE DÉMARCHÉ GLOBALE

Les expériences qui marchent montrent surtout que plus un pedibus s'inscrit dans une démarche globale, plus il a de chances de perdurer. « Il faut que le déplacement dans

la ville soit étudié dans son ensemble, estime Joëlle Cadalanu. Nous, on a fait une enquête sur les trajets des enfants. Il serait intéressant que la ville fasse la même démarche sur ceux des parents. C'est ça, la clé ! Mais tant que le déplacement en voiture reste plus facile, le pedibus aura du mal à s'imposer. »

L'exemple de la Meuse pourrait à cet égard montrer la voie. Lancé de façon artisanale, le Petit bus Usep de Bar-le-Duc prend peu à peu de l'ampleur grâce au soutien du Pays Barois, une structure qui fédère 127 communes et dispose d'un outil opérationnel pour réduire les gaz à effet de serre : le Plan climat territorial (PCT). Cela lui permet notamment de solliciter des fonds européens destinés aux territoires ruraux qui souhaitent mettre en place des projets de développement durable. Cela lui permet surtout d'envisager les problèmes à l'échelle du territoire et d'articuler les différentes actions susceptibles de favoriser les transports alternatifs.

Dès le lancement du PCT en 2008, le Pays Barois a identifié le pedibus comme une solution intéressante et cherché un partenaire pour en devenir le maître d'œuvre sur tout le territoire. « L'Usep avait déjà cette compétence dans une école de Bar-le-Duc et le fait que ce soit une structure pérenne, qui de surcroît avait déjà un pied dans le monde scolaire, nous a convaincus que cela fiabiliserait le projet », explique Laurent Flouest, chargé de mission au Pays Barois. Depuis, celui-ci multiplie les contacts auprès des collectivités et des élus pour monter des opérations de sensibilisation au Petit bus et les incite à chaque fois à prendre contact avec l'Usep pour mener à bien le projet.

À Commercy, ce projet a reçu un très bon accueil. « Cela rejoignait un engagement fort de l'équipe municipale en matière de développement

## UNE TENDANCE QUI TRANSCENDE LES FRONTIÈRES

L'idée de favoriser la marche pour se rendre à l'école est née à l'étranger. Dès 1976, la ville d'Odense, au Danemark, avait mis sur pied un programme « Aller-retour en sécurité pour l'école », afin de réduire le nombre d'accidents graves subis par les enfants. Mais c'est dans les années 1990 que l'idée s'impose un peu partout dans le monde : en Australie, en Suisse, au Canada, au Japon... Pour sensibiliser le plus grand nombre, une Journée internationale « Marchons vers l'école » naît en 1997 aux États-Unis et en Grande-Bretagne, à l'initiative de plusieurs associations. Aujourd'hui, cette opération désormais élargie à tout le mois d'octobre réunit plus de 40 pays (dont la France), soit près de 4 millions d'enfants. ●



durable, indique David Nurenberg, directeur des affaires culturelles, scolaires et sportives. *Le conseil municipal des jeunes s'était déjà emparé du sujet et, quand nous avons appris que l'Usep développait ce genre d'activités, nous avons signé avec elle une convention pour lui déléguer la maîtrise d'œuvre. La volonté politique est là, les moyens financiers aussi. Il nous reste à travailler ensemble pour créer les conditions de l'engagement chez les parents et réfléchir au moyen de les valoriser.* » « L'Usep peut faire valoir son expérience, souligne de son côté le délégué départemental Olivier Pignet. *Même si chaque cas est différent, le cadre reste le même.* »

« Quand il existe une ligne dans une commune, cela motive les communes d'à côté », ajoute Laurent Flouest. Suivant l'exemple

de Commercy, trois municipalités voisines devraient ainsi lancer leur Petit bus en septembre. Objectif : parvenir à une douzaine de lignes opérationnelles fin 2012.

Pour appuyer la démarche, le comité départemental Usep a recruté un service civique afin de développer une page Internet dédiée au Petit bus. Elle donnera accès à une base de données consultable par les parents, les enseignants et les élus, proposant des documents explicatifs, des fiches pratiques ainsi que la cartographie de tous les parcours existants. « Cela devrait alléger le temps consacré à l'organisation et standardiser la démarche », espère Laurent Flouest. Commencé à tout petits pas, le pedibus en Pays Barois semble tranquillement trouver son rythme de croisière... ●

SOPHIE GUILLOU

(1) Le Grand Lyon a développé une approche méthodologique basée sur la constitution d'un groupe de travail (parents d'élèves, équipe pédagogique, service municipaux, etc.) et l'établissement d'un diagnostic (habitudes de déplacements des familles, périmètre scolaire) permettant de retenir la ou les actions les mieux adaptées à l'école : pedibus, vélobus, transports en commun ou covoiturage. Le Grand Lyon propose aussi des formations pour les parents accompagnateurs et un programme d'éducation à l'environnement, en collaboration avec plusieurs associations. Contact : Mission écologie ([omartel@grandlyon.org](mailto:omartel@grandlyon.org)).

(2) Merci à la ville de Communay (Rhône, 4 000 habitants, à 20 km de Lyon) : c'est son pedibus, mis en place à la rentrée 2010, qui figure en couverture. Merci aussi pour leurs photos au Grand Lyon et à l'association Apieau Mille Feuilles, à la ville de Brest et à celle d'Autun (Saône-et-Loire), où après une interruption de deux années le « piedibus » des écoles des Hauts Quartiers compte bien redémarrer à la rentrée...

(3) *En Jeu* 399, juin 2006. À noter : outre les expériences mentionnées dans cet article, selon une enquête interne menée en 2010, dix comités envisageaient qu'un dispositif « pedibus » puissent voir le jour à travers une AS Usep.

## INITIATIVE USEP EN HAUTE-VIENNE

# À vélo, ça marche aussi...

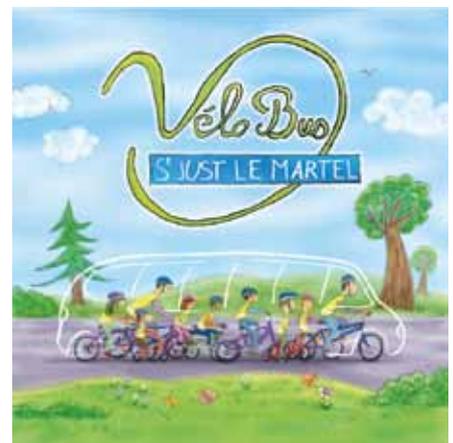
À Saint-Just-le-Martel, village situé à une dizaine de kilomètres de Limoges (Haute-Vienne), le ramassage scolaire se fait parfois à vélo. L'expérience, lancée au printemps en prolongement des activités d'une association Usep, connaît un véritable engouement.

À la belle saison, Sébastien Peaudecerf enfourche tous les jours son vélo pour gagner par les petites routes de campagne l'école de Saint-Just-le-Martel (Haute-Vienne), où il est enseignant. Mais le jeudi matin, il a le cœur qui bat un peu plus vite. Car ce jour-là est celui du vélobus. « C'est vraiment émouvant. Imaginez 42 enfants et 10 adultes qui convergent en étoile vers le lieu de rendez-vous et pédalent ensemble vers l'école... C'est fabuleux ! »

L'idée ne lui est pas venue en un jour. « À l'école, nous proposons depuis trois ans un apprentissage du cyclisme pour les CM2, avec pour finalité de participer à la Limousine Usep. Par ailleurs, je me suis rendu compte que quelques élèves venaient à l'école à vélo par leurs propres moyens. J'ai alors monté le samedi matin "Vélo à Saint-Just", une AS Usep, ce qui a eu un effet boule de neige. On voyait de plus en plus de gamins à vélo le matin, mais qui ne prenaient pas toujours en compte l'aspect sécurité. Je me suis dit qu'il fallait imaginer pour eux un encadrement. » Le support est déjà tout trouvé : l'association Usep, qui a déjà un pied dans l'école et permet d'assurer tous les participants par le biais de la licence.

Pour construire son projet, Sébastien Peaudecerf se branche d'abord sur Internet pour s'informer sur les expériences existantes de vélobus, puis se met en rapport avec plusieurs partenaires institutionnels susceptibles de le soutenir. Il profite aussi de la tenue à Saint-Just du Salon international du dessin de presse et d'humour pour demander à un illustrateur de créer avec les enfants les panneaux d'arrêt du vélobus. La préfecture accorde un financement pour rétribuer l'illustrateur, dans le cadre du PDASR (Plan départemental d'action et de sécurité routière). La communauté de communes de Limoges s'engage à fabriquer les panneaux et le maire de Saint-Just, enthousiaste, fournit des abris de vélos. « Ce qui m'a épaté, s'exclame l'enseignant, c'est que les partenaires sollicités ont tous dit "oui" tout de suite, alors que souvent les procédures administratives prennent un temps fou. »

D'emblée, l'opération connaît le succès. Dès les premières réunions d'information, quelques parents se sont spontanément portés volontaires pour accompagner le peloton matinal. D'autres sont entraînés par leurs enfants, qui rêvent de faire comme les copains. Résultat : de 28 élèves, le groupe passe vite à 42 et certains minots râlent : « Pourquoi il n'y a pas d'arrêt à côté de chez moi ? » De son côté, la préfecture a signé avec l'association une convention qui reconnaît le vélobus comme ramassage scolaire officiel. Et le maire de Saint-Just est



À l'un des trois points de ralliement du vélobus.

prêt à envisager de petits aménagements pour sécuriser la circulation à certains endroits. Face à cet engouement, Sébastien Peaudecerf prévoit déjà de mettre en place trois arrêts supplémentaires et de passer à quatre jours par semaine au lieu d'un.

« Bien sûr, ça va demander une grosse logistique. Mais ce qu'on vit vaut largement ça. Souvent, je remarque que mes collègues se font tout un monde dès qu'il y a un dossier à monter. N'hésitez pas à leur donner mes coordonnées. Ils verront que ce n'est pas si compliqué. » À bon entendeur... ●

S.G.

Contact : [sebastien.peaudecerf@orange.fr](mailto:sebastien.peaudecerf@orange.fr)