DICTIONNAIRE

Pédibus

Par **Marie Huyghe** (Urbaniste) 19 Septembre 2014

Les Pédibus et Vélobus sont un mode de ramassage scolaire alternatif à la voiture, qui s'effectue à pied ou à vélo, sous la responsabilité de bénévoles. Véritables lignes de bus « sans bus », les itinéraires sont ponctués d'arrêts, où les enfants attendent à des horaires précis.

Les Pédibus désignent un mode d'accompagnement à pied d'enfants vers leur école : les itinéraires suivis sont ponctués d'arrêts desservis à horaires fixes, sachant qu'il peut y avoir plusieurs lignes au sein d'un même Pédibus. L'encadrement est assuré le plus souvent par des parents d'élèves (des tours de rôle sont alors établis en fonction des contraintes et disponibilités de chacun), mais également par d'autres bénévoles (retraités) ou plus rarement par des employés communaux. Créer une association regroupant enfants et accompagnateurs n'est pas obligatoire, mais peut limiter les complications en cas d'accident. Les Vélobus reposent sur le même principe, avec le vélo comme mode de déplacement.

Il est difficile de dater les premiers Pédibus et Vélobus
[1]
, puisqu'il s'agit avant tout d'une forme structurée et officielle de pratiques informelles ancestrales. D'après certaines sources, le premier Pédibus serait le Walking Bus imaginé par l'australien David Engwitch en 1991. On dénombre aujourd'hui plusieurs centaines de Pédibus en Europe (Belgique, Suisse, France, Italie, Royaume-Uni) et dans le monde (Canada, Australie), et quasiment autant de dénominations : Carapattes, Mille Pattes, Walking School Bus, etc.

Cette pratique tend à s'institutionnaliser car les collectivités locales y trouvent un moyen de lutter contre les embouteillages à proximité des écoles, accidentogènes, polluants et nuisibles à la fluidité de la circulation en heure de pointe, tout en répondant à des objectif de santé publique (lutte contre l'obésité). Plus largement, les Pédibus et Vélobus présentent divers avantages :

amélioration de la sécurité grâce à une réduction du nombre de voitures aux abords des écoles. L'utilisation massive de la voiture pour les déplacements domicile-école
[2]
se traduit par des embouteillages à proximité des établissements scolaires aux heures d'entrée. Se met alors en place un cercle vicieux : plus il y a de véhicules, plus le risque d'accident s'accroît, plus de parents préfèrent accompagner leurs enfants en voiture.

organisationnel : les parents non-accompagnateurs n'ont plus l'obligation de déposer leurs enfants à l'école. Une nouvelle organisation familiale peut alors être envisagée, pouvant notamment permettre à certains parents d'adopter d'autres modes de transport pour leurs déplacements pendulaires (transport en commun ou covoiturage).

environnemental : les déplacements domicile-école sont majoritairement de courte distance
[3]

et constituent d'importants facteurs de pollution lorsqu'ils sont effectués en voiture [4]. En supprimant ces déplacements et en offrant la possibilité aux parents d'adopter un autre mode de déplacement que la voiture, les Pédibus/Vélobus peuvent donc se traduire par une limitation globale des émissions de C02. Une analyse menée au Canada de 19 projets de School Travel Planning [5] a mis en évidence une diminution moyenne de 2.1% du nombre de trajets en voiture, ce qui équivaut à une réduction de 41,7t de Gaz à Effet de Serre émis.

Les porteurs d'expériences de Pédibus et Vélobus mettent également en avant d'autres avantages pour les enfants et les parents [6] :

pour les enfants : ils sont avant tout un outil pédagogique, qui permet l'apprentissage de la sécurité routière et de l'altermobilité, participe à l'autonomisation des enfants et à leur sensibilisation aux questions environnementales ; en Amérique du Nord, l'accent est avant tout mis sur le rôle des Walking School Buses dans la lutte contre l'obésité : plusieurs études [7] ont montré que les enfants se rendant tous les jours à pied à l'école avaient un index de masse graisseuse en moyenne plus faible que les autres ; enfin, les trajets en Pédibus/Vélobus sont un moment propice à la découverte du quartier d'habitation.

pour les parents : en plus de permettre des gains financiers et temporels, les Pédibus et Vélobus constituent des vecteurs de sociabilité et améliorent l'interconnaissance et l'entraide au sein des quartiers.

Précisions

Où et par qui ?

On trouve des expériences de Pédibus et Vélobus dans tous types d'espace (urbain, périurbain et rural) : la principale condition à leur mise en œuvre est que les distances domicile-école soient suffisamment faibles pour être parcourues à pied ou à vélo.

Les Pédibus et Vélobus sont souvent mis en place dans le cadre de plans de déplacement domicile-école (PDDE en France, School Travel Plans en Grande-Bretagne, etc.) [8], mais ils peuvent être initiés par divers acteurs : parents d'élèves, associations de parents ou de protection de l'environnement, directeurs d'écoles ou professeurs. Le soutien des élus de la commune s'avère souvent nécessaire pour lancer les projets puis pour assurer leur pérennité, ainsi qu'un important travail de concertation entre les différents acteurs. Marc DUMONT [9], s'appuyant sur les conclusions de S. DEPEAU, évoque la nécessité d'une gouvernance équilibrée entre toutes les personnes participant au Pédibus. En particulier, si l'institution est trop présente, le Pédibus va être considéré comme un service, ce qui pourra mener à un désinvestissement des parents, « [alors que les Pédibus] reposent pourtant au départ sur la mobilisation constante des parents ».

Quel investissement ?

La mise en place des Pédibus/Vélobus demande peu d'investissement financier, en termes de fonctionnement ou d'infrastructures : outre l'achat de chasubles fluorescentes pour les élèves, elle nécessite parfois le tracé de passages piétonniers ou le prolongement de trottoirs, et peut conduire à l'installation d'arrêts ou d'abris dédiés au Pédibus. En France, l'ADEME assure un soutien financier pour les projets qui s'inscrivent dans une démarche d'écomobilité scolaire.

Le principal investissement est humain, puisque les Pédibus et Vélobus fonctionnent au quotidien essentiellement grâce à des parents ou des bénévoles qui se relaient pour accompagner les enfants, une ou plusieurs fois par semaine. Pour garantir la pérennité des projets, il est donc nécessaire d'assurer le renouvellement des accompagnateurs et d'adapter les lignes à leurs disponibilités : en cas de manque d'accompagnateurs, certaines lignes peuvent être inactivées momentanément, ou abandonnées.

Bibliographie

ARENE & ADEME (s.d.) Pourquoi et comment encourager l'éco-mobilité scolaire ?

DUMONT M. (2013). Les trames de mobilité collective : de nouvelles expériences « publiques » du déplacement dans les périphéries urbaines, intervention lors du Colloque 2èmes Rencontres du Forum des Vies Mobiles « Des mobilités durables dans le périurbain, est-ce possible ? », les 24 et 25 janvier 2013

Grand Lyon (s.d.). Marchons ensemble vers l'école

Groupe Ville et Mobilité (2008). Le transport actif et le système scolaire à Montréal et à Trois-Rivières, Rapport synthèse, Montréal, 42 p.

JANULEWICZ P. (2008). Replacement of chairs with fitness balls in elementary school classrooms increase daily physical activity, Thesis, University of Nebraska

MENDOZA J. et al (2013). Ethnic minority children's active commuting to school and association with physical activity and pedestrian safety behaviors, in Journal of applied research on children: informing policy for children at risk, vol.1

Metrolinx (2014). The costs and benefits of School Travel Planning Projects

TURNER L. et al (2013). Walking School Bus Programs in US Public Elementary Schools, in Journal of Physical Activity & Health, 10, pp. 641-645

Webographie

ADEME [août 2013], www2.ademe.fr/servlet/KBaseShow?sort=-1&cid=96&m=3&catid=17412

ADEME [août 2013], http://www.moissac.fr/images/stories/7-cadre-de-vie/environnement/mobilite/liens_covoiturons.pdf

Marchons vers l'école [août 2013], www.marchonsverslecole.com

PNR Loire-Anjou-Touraine [août 2013], www.parc-loire-anjou-touraine.fr/fr/nos-actions/le-climat-et-lenergie/pedivelobus

Réseau Mille-Pattes [août 2013], www.reseaumillepattes.org/pedibus/huitsbonnesraisons/?PHPSESSID=4d25a0bd6968b09f23dd5e88b6b6a918

Sur la route de l'école [août 2013], www.surlaroutedelecole.fr

VeloBuc [août 2013], www.velobuc.free.fr/pedibus.html

Notes

[1]
www.pedibus-geneve.ch

[2]

Au début des années 2000, en France, 70 % des enfants du cycle élémentaire en moyenne se rendaient chaque jour à l'école en voiture. Selon les communes, cette moyenne est comprise entre 20 et 80 % (ARENE & ADEME, s.d.). Ce chiffre était 30% en 2003 à Montréal (Groupe de recherche Ville et Mobilité, 2008).

[3]
En France, le trajet domicile-école est rarement supérieur à 2km en milieu urbain, en raison de la carte scolaire (ARENE & ADEME (s.d.) ; dans la région Montréalaise, 83% des élèves fréquentent une école à moins de 1.6km de chez eux (Groupe Ville et Mobilité, 2008).

[4]
Selon l'ADEME, ce sont les 3 premiers kilomètres en voiture qui sont les plus polluants.

[5]
Metrolinx (2014)

[6]
Conclusions issues de l'analyse de nombreuses expériences de Pédibus, françaises et étrangères.

[7]
TURNER L. et al (2013) ; MENDOZA J. et al (2010) ; JANULEWICZ P. (2008) (p.10)

[8]
Ces plans constituent des « démarches collectives pour développer l'écomobilité à l'occasion des trajets domicile-école ». Ils apportent des connaissances sur les déplacements domicile-école (distance, modes de transport, conditions de circulation et de sécurité) et proposent des actions pour limiter les déplacements domicile-école en voiture et encourager le report modal vers les modes doux, les transports publics, le covoiturage.

[9]
DUMONT M. (2013)

Thématiques associées :

MODES DE VIE

Altermobilités

POLITIQUES

Vélo et marche

Urbaniste

Marie Huyghe est docteure en Aménagement de l'espace et Urbanisme et consultante indépendante. Ses thèmes de recherche concernent les modes d'habiter ruraux, en particulier les pratiques mobilitaires et leur potentiel d'évolution, qu'elle interroge à travers une approche comportementale. Avec les collectivités, elle travaille à l'élaboration et la mise en œuvre de politiques de mobilité durable.

Du même auteur -

Les trajectoires mobilitaires : une notion clef pour penser et accompagner les changements de modes de déplacements
Vidéo par Laurent Cailly, Marie Huyghe, Nicolas Oppenchaim

Pour citer cette publication :

Marie Huyghe (19 Septembre 2014), « Pédibus »,
Préparer la transition mobilitaire
. Consulté le 17 Mai 2024, URL: https://forumviesmobiles.org/dictionnaire/2553/pedibus

---

Les Dictionnaire
du Forum Vies Mobiles sont mis à disposition selon les termes de la
licence Creative Commons Attribution - Pas d'Utilisation Commerciale - Partage dans les Mêmes Conditions 3.0 France
.
Les autorisations au-delà du champ de cette licence peuvent être obtenues en nous contactant via ce formulaire de contact.

Autres publications

Mobilité et environnement : l'Europe ambigüe... La France aussi

Yves Crozet

Les « cars Macron », une offre de transport low-cost à l'épreuve de la durabilité et de la désirabilité

Amélie Amayen , Juliette Amster , Juliette Chilowicz , Sylvie Fol, Anaëlle Gaulier , Marie-Anne Goujon, Léa Lambert

Politiques locales de transition mobilitaire. Le cas de Belfort-Montbéliard

Robert Belot, Fabienne Picard, Régis Boulat, Bénédicte Rey

Réduire l'empreinte carbone de la mobilité : quelles politiques en France ?

Pierre Bocquillon , Caroline Bouloc, Laure Cazeaux, Damien Masson, Jean-Baptiste Frétigny

[1] http://www2.ademe.fr/servlet/KBaseShow?sort=-1&cid=96&m=3&catid=17412

[2] http://www.pedibus-geneve.ch

[3] http://creativecommons.org/licenses/by-nc-sa/3.0/fr/

[4] http://forumviesmobiles.org

[5] http://creativecommons.org/licenses/by-nc-sa/3.0/fr/

[6] http://fr.fvm.localhost/modal_forms/nojs/contact