



CLUB DÉVELOPPEMENT DURABLE GRAND LYON

Marche, vélo, pédibus... Comment favoriser les mobilités actives ?

2 juillet 2018 - Restitution

Maison de l'environnement – 14, avenue Tony Garnier, 69007 Lyon

Sommaire

Introduction	1
Comprendre et agir sur les déterminants des comportements de mobilité	2
Les mobilités actives sur la métropole de Lyon	3
Connaitre et utiliser les réglementations en faveur des mobilités actives	5
Atelier n°1 : favoriser les déplacements à pied et en vélo	5
Atelier n°2 : réussir et pérenniser sa démarche de pédibus	8

Introduction

□ **Aurélien Boutaud et Philippe Devis** – *Consultants indépendants, co-animateurs du Club Développement Durable.*

□ **Mathieu Dommange** – Soline

La marche et le vélo sont des moyens de déplacement particulièrement adaptés en milieu urbain et périurbain. Et ce n'est pas seulement vrai pour les déplacements individuels. Mathieu Dommange est venu en témoigner. Son entreprise, Soline, assure régulièrement les accueils café et buffets du Club Développement Durable de la Métropole de Lyon. Soucieuse de l'impact qu'elle peut avoir sur son environnement, Soline utilise depuis plusieurs années un vélo-cargo pour réaliser ses prestations de buffet sur le Grand Lyon. Cela lui permet d'anticiper sereinement les temps de déplacement en s'affranchissant des aléas liés au trafic automobile, et d'accéder facilement aux lieux de livraison. La principale contrainte est celle des aléas météo (neige, froid), mais ce mode de déplacement ne présente la plupart du temps que des avantages, d'autant plus que l'entreprise s'est aujourd'hui équipée d'un vélo à assistance électrique. Soline fait également appel à un prestataire de livraison par vélo, qui livre quotidiennement des repas préparés à un magasin situé à la Porte des Alpes.

Le sujet de la mobilité active est introduit par le témoignage de l'entreprise Soline, qui prépare régulièrement les buffets du Club Développement Durable et les livre... en vélo !

Ce témoignage en forme de clin d'œil permet à chacun de mesurer à quel point le passage vers des formes de mobilités actives tient souvent à la volonté plus qu'à toute autre chose. C'est précisément cette question des comportements – et de la façon dont ils peuvent évoluer – qui a ensuite été abordée par Diane Geffroy.

Flash :

Retour sur l'économie circulaire

Laureline Bourit (Métropole de Lyon) est venue faire le point sur l'appel à manifestation d'intérêt sur l'économie circulaire qui avait été évoqué lors du Club développement durable du 3 juillet 2017. Cet AMI a mobilisé une cinquantaine d'acteurs du territoire, pour la majorité d'entre eux situés dans le centre et l'Est de la métropole. Un second AMI sera initié prochainement, avec la volonté de rééquilibrer l'accompagnement sur le plan géographique : **les communes de l'Ouest et du sud de la métropole sont à ce titre invitées à relayer l'information sur leur territoire.**

Contact : lbouirit@grandlyon.com

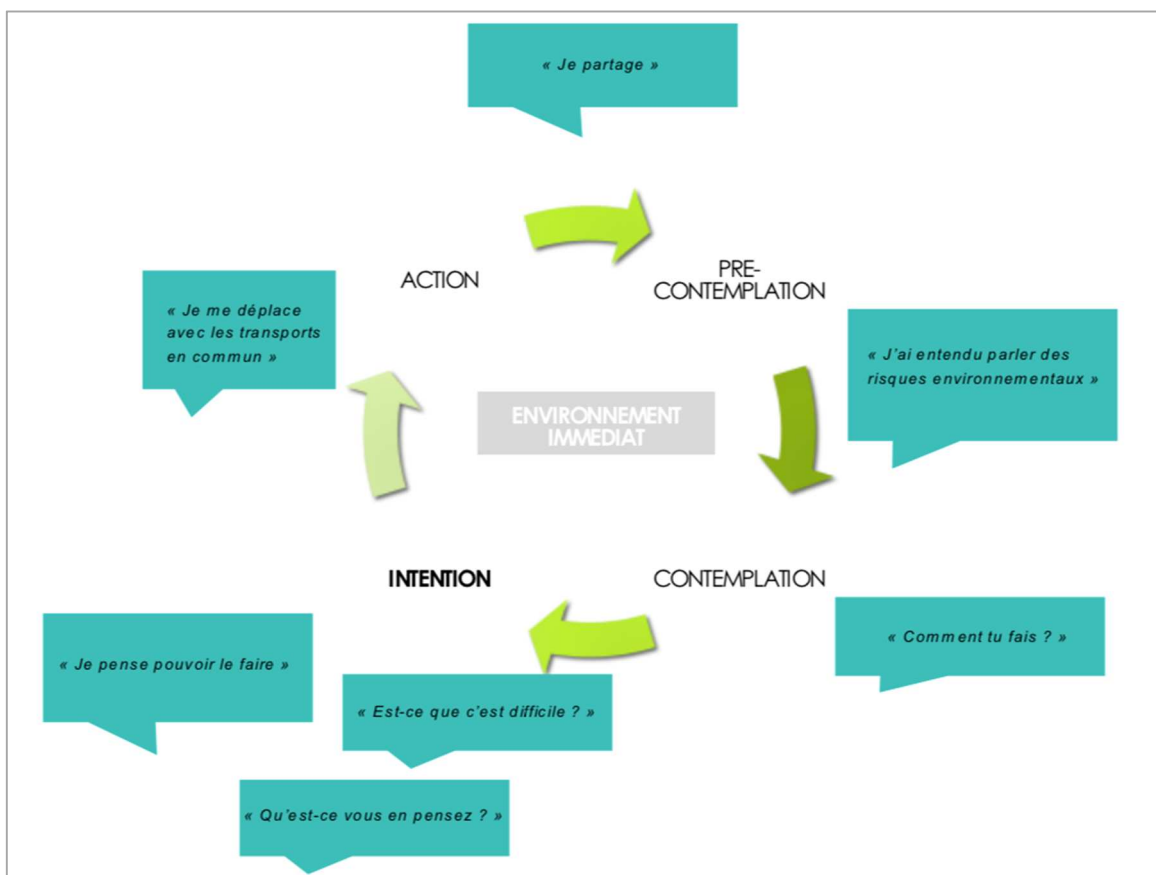
Comprendre et agir sur les déterminants des comportements de mobilité

□ **Diane Geffroy** – Psychologue sociale, Psykolab

La psychologie sociale est une branche de la psychologie qui étudie les comportements en société. Un exemple connu d'expérience pionnière en psychologie sociale est l'étude de Lewin menée aux USA lors de la seconde guerre mondiale, alors que le gouvernement américain souhaitait promouvoir la consommation d'abats dans un contexte de restriction alimentaire. L'expérience a consisté à comparer l'impact de deux formes d'ateliers de sensibilisation auprès des ménagères. Dans un premier groupe, les experts amenaient un éclairage sur l'intérêt de cuisiner des abats, alors que dans le second groupe les ménagères échangeaient entre elles sur ce sujet, les experts présents se contentant de répondre à leurs éventuelles questions. Six mois plus tard, 3% des ménagères du premier groupe avaient cuisiné des abats, contre 32% du second groupe. Le groupe est donc un levier d'action très fort : ce n'est pas l'information qui génère le changement, c'est la dynamique de groupe !

Il y a plusieurs étapes dans le changement de comportement : une phase de *pré-contemplation* durant laquelle on commence à entendre parler d'une problématique, d'un enjeu (par exemple la nécessité de se déplacer autrement) puis une phase de *contemplation* qui amène à se poser des questions sur les alternatives possibles (par exemple le vélo, la marche à pied, etc.). La phase suivante est déterminante, c'est celle du passage à l'acte, qui est déterminée par trois questions : est-ce que je suis capable de le faire, est-ce que j'ai une attitude positive vis-à-vis de ce comportement et, enfin, qu'est-ce que les autres en pensent ? Ces trois déterminants sont importants pour le passage à l'action, il faut donc s'appuyer dessus pour générer des changements de comportement. Une fois ceux-ci engagés, il faudra également les pérenniser, ce qui nécessite d'autres formes d'action, qui ont pour objet de valoriser ce qui a été fait, rendre visible les progrès réalisés, etc.

Le changement de comportement s'inscrit dans un cycle de plusieurs phases, qu'il est utile de connaître pour accompagner les changements.



Ces connaissances ont été appliquées dans le domaine des transports. Dans la Loire par exemple, le constat d'une faible pratique du covoiturage dans une zone du département a conduit à s'interroger

sur les leviers permettant d'en développer l'usage. L'absence de zones dédiées au covoiturage a été identifiée comme un facteur crucial : cela montre en effet que cette pratique, dans ce secteur, n'est pas pratiquée, ni socialement valorisée. La première étape a consisté ici à valoriser la place du covoiturage en le rendant visible dans l'espace public, en affichant concrètement son importance dans le paysage. Le cas du Vélov' est symptomatique de ce point de vue, puisqu'il dispose d'une très forte visibilité. Une autre expérience d'accompagnement a été réalisée dans les monts du Lyonnais, avec le Symoly, toujours dans l'optique de favoriser le covoiturage. Le Symoly a constaté que le site Internet était particulièrement visité sur la page « comment se déplacer », sur laquelle un comparatif objectif du coût mensuel de différents types de déplacements a été présenté (voiture, covoiturage, bus...). En mobilisant des référentiels chiffrés qui parlent à tous (argent, mois), on parvient plus facilement à faire passer un message et à montrer l'intérêt d'un changement de comportement.

Il est par exemple important de rendre visible une pratique de mobilité qu'on souhaite voir se développer, pour qu'elle devienne socialement acceptée.

Extraits des échanges - Une personne souligne l'importance de fournir des équipements de qualité identique pour les vélos et pour les voitures, par exemple des lieux adaptés et sécurisés pour le stationnement des vélos : cela facilite l'usage, et témoigne de l'importance que la collectivité donne à ce mode de déplacement.

Une question est posée concernant la norme sociale : est-ce que le vélo est aujourd'hui devenu un mode de déplacement considéré comme "normal", ou apparaît-il encore réservé à certains publics (écolos...) ? Diane Geffroy ne dispose pas des chiffres sur la pratique du vélo à Lyon, mais il est important de faire clairement figurer la place du vélo dans l'espace public pour faire évoluer le regard et les mentalités.

Un témoignage rappelle que les Conseils de quartier peuvent avoir un rôle à jouer : à Corbas, ce sont les citoyens qui ont élaboré un balisage des itinéraires de déplacements doux sur la commune.

Les mobilités actives sur la métropole de Lyon

□ **Pierre Hémon** (Conseiller métropolitain délégué aux mobilités actives, Métropole de Lyon), **Christelle Famy & Mathieu Meylan** – DDUCV, Métropole de Lyon

Pierre Hémon rappelle que l'on a tendance à beaucoup parler du vélo, mais qu'il ne faut pas oublier la marche à pied : c'est bien la raison pour laquelle le terme de mobilité active est important à promouvoir, notamment à travers le plan d'action en faveur de la mobilité active (PAMA) de la Métropole. L'objectif est aujourd'hui de redonner leur place à ces pratiques dans l'espace public, en

L'objectif du PAMA est de redonner au vélo et à la marche à pied une place prépondérante dans les déplacements de la métropole.

prenant acte que la place de la voiture est devenue démesurée et que la demande de déplacements alternatifs explose, avec par exemple une pratique du vélo qui a été multipliée par 2,5 depuis 2010, mais aussi des pratiques qui évoluent – avec par exemple l'arrivée du vélo électrique, qui permet des distances plus importantes et avec davantage de confort, ou encore l'arrivée de Vélov' qui a fait évoluer les pratiques et l'image du vélo.

Pour convaincre de l'intérêt de la pratique du vélo, Pierre Hémon rappelle par exemple que si les 100.000 trajets à vélo opérés chaque jour étaient réalisés en voiture, la métropole serait aujourd'hui littéralement asphyxiée !

Christelle Famy et Matthieu Meylan présentent ensuite le PAMA, qui répond à plusieurs types d'objectifs : en matière d'environnement (améliorer la qualité de l'air, réduire les émissions de gaz à

Les mobilités actives progressent, mais les marges sont encore importantes : 58% des déplacements en voiture font moins de 3 km...

effet de serre), mais aussi en matière de santé et de qualité du cadre de vie. Le PAMA prolonge des actions et des pratiques en cours, avec une progression très forte de l'usage du vélo mais aussi de la marche à pied, très pratiquée sur la métropole de Lyon (35% des déplacements et même 45% à Lyon et Villeurbanne). Il reste toutefois de nombreux progrès à faire : par exemple, 58% des déplacements en voiture sont inférieurs à 3 km, et 30% à 1 km. Un quart des déplacements sur les lignes A et C3 correspondent seulement à une station. Autant de déplacements qui pourraient aisément s'opérer à pied ou en vélo.

Le PAMA comporte plusieurs volets. Le premier concerne les infrastructures. Il s'agit de changer de braquet, notamment sur le vélo : le PAMA valorise 400 projets qui intègrent des aménagements en faveur du vélo et de la marche à pied. Cela représente environ 160 millions d'euros d'investissements, qui devraient permettre d'atteindre les 1000 km d'aménagements cyclables en 2020 (contre 200 km en 2001, et 800 km en 2018), ou encore de généraliser les aménagements favorisant la marche à pied dans les. Il s'agit aussi de mieux relier les territoires en résorbant les coupures urbaines (passerelles, voûtes, etc.), de développer les zones de circulation apaisée ou encore le développement du double-sens cyclable et de carrefours sécurisés (SAS vélos-piétons, Cédez-le-passage cycliste, etc.).



Le second volet du PAMA concerne les services. Il s'agit par exemple des arceaux vélos, dont le nombre passera sur la métropole de 3800 en 2018 à 15000 en 2020 – soit 30000 places, ou encore 24 parkings relais équipés pour accueillir les vélos de façon sécurisée. Une aide à l'achat de vélos - 100 euros par ménage - est également proposée, ainsi qu'une offre de location de vélos à assistance électrique. Le service Vélov' est également élargi, avec 80 stations et 1000 vélos supplémentaires, et une extension territoriale à la première commune. De nouveaux jalonnements cyclables sont mis en place pour faciliter les déplacements des vélos. Enfin, des associations sont soutenues pour accompagner les communes ou les écoles dans la mise en œuvre de pédibus ou de formations à l'usage du vélo.

Le PAMA cherche à rendre les infrastructures plus accueillantes pour les modes actifs, mais aussi à accompagner les changements de comportements par différents services (aide à l'achat de vélo, sensibilisation, formations au vélo, etc.)

Le troisième volet du PAMA promeut les mobilités actives, à travers des réunions (avec les associations, les communes, le Sytral), des actions de promotion et de sensibilisation à l'usage du vélo et de la marche à pied (par exemple la carte des temps de parcours piéton).

Extraits des échanges - Une personne souligne l'importance de réaliser des aménagements dans le nord-ouest de l'agglomération, en particulier au nord de l'A6, qui constitue une coupure dissuasive pour les mobilités actives. Il est répondu qu'il faudra probablement prévoir des aménagements sur l'A6 après 2020 : la Métropole réfléchit à cette question.

Dans les parkings relais, il faudrait des espaces véritablement sécurisés, est-ce que ce sera le cas ? Il est répondu qu'il y aura effectivement des espaces sécurisés.

La mise en œuvre du Vélov' 2.0 est catastrophique à plusieurs égards, qu'est-il prévu pour améliorer la situation ? Il est répondu que l'on opère actuellement une bascule sur le nouveau Vélov', de nombreux abonnés sont en train de migrer vers le nouveau système, cela prend du temps mais une ligne directe a été mise en place pour faire remonter les incidents, on espère que donc tout se passera au mieux.

Le vélo est interdit dans les bus et le métro, même durant les heures creuses, est-ce possible de prévoir davantage de flexibilité ? Il est répondu que certaines lignes autorisent le vélo à certains horaires, mais les transports en commun sont en tension, ce qui complique l'accès des vélos. Le Sytral est en tout cas ouvert à la discussion.

De nouveaux objets roulants apparaissent (trottinettes électriques par exemple) : quelle place leur accorder dans l'espace public ? Il est répondu que c'est une question qui se pose, ces objets motorisés circulent actuellement sans règles spécifiques – plus précisément ils n'ont pas le droit de circuler sur la voie publique mais sont de fait tolérés. Il faut en tout cas « sanctuariser » les trottoirs et les réserver aux piétons.

Un mot sur le diagnostic marchabilité de la métropole – Christelle Famy rappelle que ce travail a été mené par l'Agence d'urbanisme. L'objet est de décrire, au sein de chaque commune de la métropole, la place offerte à la marche à pied ainsi que le potentiel de développement ou d'amélioration de celle-ci (un code couleur, de vert à rouge, permet de qualifier des itinéraires en fonction de la facilité d'évolution des piétons). Ces diagnostics seront envoyés aux communes, pour avis, afin de préciser et, surtout, partager ce diagnostic. Cet état des lieux servira ensuite de guide pour améliorer la marchabilité et, éventuellement, orienter les aménagements et les crédits affectés.

Connaître et utiliser les réglementations en faveur des mobilités actives

▫ **Benoît Hiron** – Responsable sécurité des usagers et déplacements, CEREMA

L'objectif de cette intervention est de présenter succinctement le cadre réglementaire permettant de faciliter les mobilités actives. Benoît Hiron la replace dans un contexte plus large qui est celui d'un programme international baptisé « vision zéro » et qui s'appuie sur quelques principes directeurs qu'il rappelle :

1. les hommes font des erreurs, le plus souvent de manière non intentionnelle. On ne peut donc pas se contenter de s'abriter derrière les normes, d'autant que la perception de la vitesse et les comportements d'anticipation ne sont pas les mêmes selon les individus et selon les âges. Il faut donc aménager l'espace en évitant les fausses informations : l'éducation, l'aménagement et le contrôle doivent aller dans le même sens (fournir une information cohérente) ;
2. le corps humain ne supporte pas les chocs au-delà de 30 km/h, il faut donc baisser les vitesses dans tous les endroits où les modes actifs sont très présents ;
3. la sécurité passive des voitures a beaucoup progressé, elle en protège les occupants, mais la sécurité de ceux qui sont à l'extérieur des voitures n'a pas évolué : le principe de prudence à l'égard des piétons et des deux roues doit s'imposer, alors même que les conducteurs ne ressentent plus eux-mêmes l'insécurité.

Le cadre réglementaire permet de favoriser les modes actifs dans les aménagements, notamment avec les zones 30, les zones de rencontre ou encore les aires piétonnes...

L'idée est donc de prendre comme modèle certains pays du Nord de l'Europe qui ont appliqué ce programme et dont 70% de la voirie est à 30 km/h ou moins, alors qu'en France on est à 20-25% environ. Le but est de converger pour une raison simple : les réalités du corps humain sont les mêmes ! Il faut donc développer les zones de rencontre à 30 km/h, qui doivent devenir la règle générale en zone urbaine, en réservant les voiries limitées à 50 km/h à quelques axes où le trafic est priorisé.

L'idée de la zone 30, c'est d'écrêter les vitesses, mais aussi de généraliser la circulation à double sens des cyclistes. En revanche, il faut que les axes concernés soient dimensionnés pour rouler à 30 (et pas à 70 km/h), et que la vitesse soit contrôlée (à Grenoble par exemple, les zones 30 ont été généralisées, mais la vitesse a peu baissé parce que le choix a été fait de ne pas réaliser de contrôles).

...mais encore faut-il mettre en adéquation sur ces zones les messages (affichages, marquages), les aménagements (largeur de voirie par exemple) et les contrôles.

La zone de rencontre est quant à elle une zone de priorité donnée aux piétons, avec une vitesse maximale autorisée de 20 km/h et un double sens cyclable généralisé. Là encore, il est important que l'aménagement soit adapté au comportement désiré : les panneaux ne suffisent pas ! Il faut au minima prévoir des marquages au sol.

L'aire piétonne n'a pas évolué sur le plan réglementaire, mais le double-sens cyclable s'y impose.

Dans tous les cas il existe plusieurs manières de signaler ces zones, avec bien entendu des panneaux mais, mieux encore, des aménagements adaptés et des marquages au sol de différents types qui, en général, ont un impact visuel plus fort que les panneaux. A noter également que les verbalisations sur les stationnements gênants (par exemple sur voies cyclables) ont augmenté... reste à les faire appliquer par les municipalités !

Atelier n°1 : Favoriser les déplacements à pied et en vélo

En s'appuyant sur plusieurs témoignages de collectivités de la métropole, l'atelier n°1 s'est penché sur les différents outils permettant de favoriser les mobilités actives : que ce soit par exemple à travers un aménagement adapté, ou encore en accompagnant les changements de comportement (sensibilisation, information, formation, etc.).

Les zones à circulation apaisée sur la métropole

▫ **Mathieu Meylan** – Responsable du pôle conduite d'opérations vélo, Métropole de Lyon

En l'absence des représentants de la Ville d'Oullins, qui n'ont malheureusement pas pu se rendre disponibles pour cette séance, Mathieu Meylan présente en quelques mots la démarche de cette commune. Oullins est une commune relativement dense avec une superficie réduite. Le centre-ville a été réglementé en zone 30 il y a quelques années, avec généralisation du double-sens cyclable, de

nombreuses rues étant à sens unique, ainsi que le déploiement du cédez-le-passage cycliste aux feux. Après quelques réactions épidermiques de la part des automobilistes, ces mesures ont finalement été bien acceptées, et plébiscitées par les cyclistes. Encouragés par cette expérience, les élus et quelques techniciens sont allés visiter Grenoble, où 43 communes de l'agglomération sur 47 ont généralisé le 30km/h en dehors des grands axes. Intéressée par la démarche, la ville d'Oullins vient de solliciter la Métropole pour généraliser le 30km/h sur l'ensemble des voies de la commune, à l'exception de quelques axes structurants.

Les démarches et outils de l'association Pignon sur rue pour favoriser l'usage du vélo

▣ **Marine Fabre** – Pignon sur rue
contact@pignonsurruerue.org - 04 72 00 23 57

Pignon sur Rue est une association qui a pour objectif de favoriser l'usage du vélo, notamment à travers l'accueil d'environ 1500 visiteurs chaque année au sein de la Maison du vélo, dont les locaux sont basés dans le troisième arrondissement de Lyon. L'activité de la Maison du vélo consiste à fournir de l'information et des conseils, mais aussi à prêter du matériel, graver les vélos (et autre services). Pignon sur rue développe également des activités de sensibilisation de différentes sortes, par exemple :

- ▶ la « convergence vélo », un événement annuel qui permet aux cyclistes de la métropole de se rejoindre au centre-ville pour un rassemblement festif (20 départs depuis 9 communes, avec en tout 1800 participants en 2017) ; les communes volontaires pour organiser un départ peuvent encore s'inscrire pour la journée de 2018, qui aura lieu en octobre ;
- ▶ la campagne « Touche pas à mon vélo », qui vise à lutter contre le vol de vélo en donnant des conseils aux propriétaires de vélos afin d'éviter le vol ;
- ▶ la campagne « l'amour est dans la rue », initiée à la Saint-Valentin, afin d'apaiser les relations entre usagers de la rue d'une manière ludique (il s'agit de petits films ludiques d'environ une minute abordant plusieurs thématiques liées à la place du vélo dans la ville).



Pignon sur Rue accompagne également les changements de comportement, avec par exemple le "défi 100% vélo", qui s'apparente à du coaching personnalisé auprès de plusieurs foyers de la métropole afin de lever certains freins pour passer au vélo sur leurs différents trajets. Des formations à la conduite à vélo en ville (ou vélo-école) sont également dispensées.

Les actions d'éducation à la mobilité durable de l'APIEU Mille feuilles

▣ **Karine Bombrun** – APIEU Mille feuilles
apieumillefeuilles@wanadoo.fr - 09.60.54.62.66

L'APIEU Mille Feuilles (Atelier Permanent d'Initiation à l'Environnement Urbain) est une association créée en 1984 qui a pour mission principale l'éducation à l'environnement urbain et au développement durable. Elle agit notamment dans le domaine de la mobilité, en promouvant les modes alternatifs à la voiture, notamment (mais pas seulement) auprès des enfants.

L'APIEU anime par exemple un projet pédagogique intitulé "voyage de Gônes" qui vise à faire appréhender aux enfants la mobilité durable, leur faire prendre conscience des effets de la pollution de l'air, mais aussi les rendre acteurs vis-à-vis de leurs habitudes de déplacements (en partant de leur réalité quotidienne et en les familiarisant avec de nouvelles possibilités de déplacement). Des séances de lecture de paysage urbain sont réalisées avec les enfants (à partir de Fourvière), un jeu de piste sur la mobilité leur est proposé (à la gare de la Part-Dieu), et ils sont invités à utiliser les transports en commun en apprenant à se repérer grâce aux plans du réseau TCL.

D'autres activités sont proposées, comme par exemple des journées d'échange entre classes de la métropole lyonnaise et de l'agglomération stéphanoise, autour de la mobilité durable dans les deux villes (chaque classe expliquant à l'autre les particularités de sa ville et les modes de déplacement disponibles). Des séances de sensibilisation sont également parfois



organisées lors de la mise en œuvre de projets d'aménagement urbain : cela permet d'expliquer aux enfants (et indirectement aux parents) l'intérêt des aménagements réalisés, les possibilités de déplacements alternatifs que cela pourra générer, etc.

Enfin, des activités sont également menées auprès des publics adultes, notamment pour aider certaines personnes à sortir de leurs quartiers et à évoluer plus librement dans la métropole, en les aidant à lever certains freins à la mobilité.

L'association et la Métropole souhaiteraient à l'avenir développer davantage ces actions de sensibilisation auprès des collégiens, qui constituent un public-cible intéressant. Les communes qui auraient connaissance de collègues intéressés par de telles séances sont invitées à contacter l'APIEU Mille Feuilles.

La démarche "Changez d'air sur le trajet" en Val-de-Saône

▣ **Anne-Sophie Petitprez** – *Conseillère en économie de proximité et mobilité sur le secteur Val-de-Saône, Métropole de Lyon*

Le secteur du Val-de-Saône est caractérisé par une très forte présence de la voiture individuelle. Un groupe de travail d'une dizaine d'élus communaux travaille, avec la Métropole, sur la question des mobilités alternatives, avec comme fil rouge les changements de comportement. La prochaine action de ce groupe de travail s'appelle "Changeons d'air sur le trajet". Il cible les écoles, en particulier les trajets domicile-école qui se font majoritairement en voiture, alors que bien souvent des alternatives existent – à pied, en vélo ou même pourquoi pas en covoiturage. L'idée était de ne pas qualifier cette action de "défi" pour précisément mettre en avant le fait qu'aller à pied ou en vélo à l'école ne doit pas être considéré comme un challenge, mais au contraire comme quelque chose de normal. Le choix a également été fait de ne pas se concentrer sur une journée mais sur deux semaines au mois d'octobre, afin non seulement d'expérimenter des alternatives mais aussi de prolonger l'expérience sur la durée afin de générer des comportements plus pérennes. Pour cette première année, l'objectif est de parvenir à mobiliser cinq ou six écoles sur le territoire, même si pour l'instant il y a encore des incertitudes sur la manière dont les enseignants s'impliqueront et relayeront cette initiative, ce qui sera sans doute la condition de réussite de cette action.

Des démarches pour promouvoir la marche à pied à Lyon

▣ **Isabelle Niesseron** – *Responsable de la mission développement durable, Ville de Lyon*

La Ville de Lyon a mené plusieurs actions pour inciter à la marche à pied. La plus récente est la mise en œuvre de "parcours frais" pour les périodes de forte chaleur. Cette opération fait suite à une cartographie réalisée l'an dernier de 600 points frais répartis sur la commune, qui relèvent pour la plupart du patrimoine culturel (monuments, bâtiments, traboules...) ou végétal (parcs, allées végétalisées, bords de fleuve), ainsi que le recensement des bornes d'eau potable, mis en ligne sur le site lyon.fr. Du fait de leur caractère ombragé, ces espaces peuvent être reliés à pied de manière agréable, même en période de canicule. Sept parcours sont aujourd'hui disponibles sur le site Internet de la Ville (<http://cartes.lyon.fr/lieux-frais/>), avec la possibilité d'un parcours interactif renvoyant à des fiches descriptives des lieux visités.

Une autre action a été menée en interne auprès des agents de la Ville pour les inciter à pratiquer la marche à pied à travers des balades urbaines pendant la pause méridienne : au-delà d'une sensibilisation sur les bienfaits de la marche à pied, il s'agit de proposer des balades thématiques qui permettent de découvrir une thématique du développement durable en évoluant dans la ville. Par exemple, des séances ont été organisées sur des thèmes aussi divers que les femmes dans l'espace public, la nature en ville, l'urbanisme durable ou encore le *street art*.

D'autres initiatives peuvent être citées. Deux rues lyonnaises ont par exemple participé à un événement intitulé "la rue aux enfants", qui consiste à fermer une rue à la circulation durant une journée entière afin de rendre l'espace public aux piétons... et en particuliers aux enfants, qui peuvent se réapproprier la rue comme espace de jeu et de socialisation. La Ville a également étudié la possibilité de participer à un événement mondial qui s'intitule le "park(ing) day" (<http://www.parkingday.fr/>) et qui consiste à utiliser pendant une journée les places de stationnement automobile pour organiser des lieux de rencontre et d'échange : repas partagé, jeux de société, jardin éphémère, créations artistiques, etc.

Atelier n°2 : Réussir et pérenniser sa démarche de Pédibus

L'atelier a permis d'échanger à partir des présentations d'**Alexandra Rituy** (APIEU Mille feuilles) et **Sophie Girard-Blanc** (Pignon sur rue), qui accompagnent des communes ou des écoles dans la mise en place de pédibus, des témoignages et retours d'expérience de deux parentes d'élèves : **Myriam Delaye** et **Soud Azzoug** (Pédibus de Montanay et de Sathonay-Village), et d'**Anne Reveyrand** (Adjointe au développement durable à la Ville de Villeurbanne).

Un pédibus, comment ça marche ?

Comme une ligne de bus... sauf qu'il n'y a pas de bus ! Le trajet emprunté par les enfants suit un parcours bien défini : la ligne de pédibus, avec des "arrêts" bien identifiés auxquels les enfants la rejoignent.

Chaque bus - groupe d'enfants est accompagné par des parents volontaires (1 parent accompagnateur pour 8 enfants en général) jusqu'à l'école.

Tous les participants, enfants comme parents accompagnateurs, portent un gilet jaune fluorescent.

Sur le Grand Lyon, les premiers pédibus sont apparus en 2000, à l'école des Gémeaux (Lyon 5).

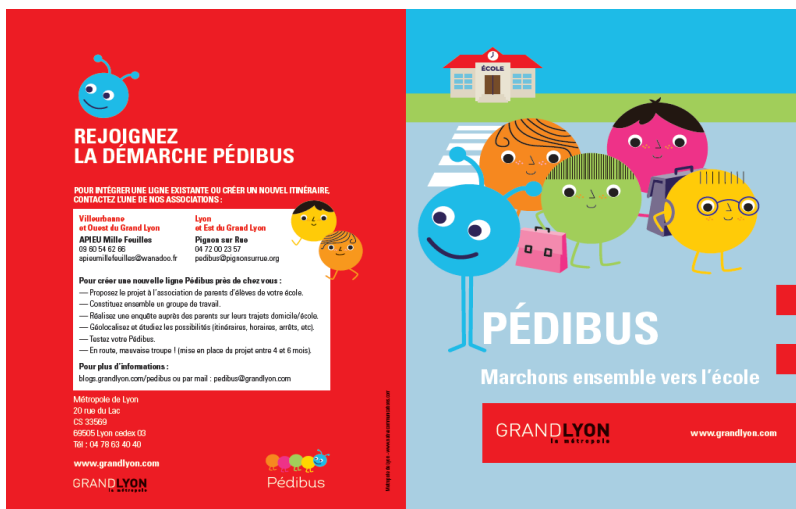
L'accompagnement des associations à la mise en œuvre de pédibus sur la métropole de Lyon

□ **Sophie Girard-Blanc** (Pignon sur rue) & **Alexandra Rituy** (APIEU Mille Feuilles)

L'APIEU Mille Feuilles et Pignon sur rue sont deux associations qui accompagnent aussi bien des communes que des écoles ou associations de parents d'élèves dans la mise en place de pédibus (Pignon sur rue sur Lyon et l'Est de la Métropole, l'APIEU Mille Feuilles sur Villeurbanne et l'Ouest de la Métropole). Cet accompagnement s'organise en plusieurs étapes :

- ▶ une première réunion permet de présenter la démarche et de constituer un groupe de travail,
- ▶ une seconde réunion, avec le groupe de travail, permet d'établir le tracé des futures lignes de pédibus,
- ▶ un repérage, sur le terrain, permet de vérifier la pertinence des tracés et d'identifier les éventuelles questions de sécurité (largeurs de trottoir, passages piéton...),
- ▶ un test est effectué durant quelques jours pour s'assurer que les dispositions prévues fonctionnent bien,
- ▶ un bilan du test est réalisé, pour mettre au point les derniers détails.

Différents outils servent de support d'animation et de communication : une exposition, des flyers, des goodies.



L'intervention des deux associations est prise en charge par la Métropole de Lyon ; elle est donc gratuite pour les communes, écoles ou parents d'élèves qui font appel à elles.

CONTACTS

Sophie Girard-Blanc
Pignon sur rue
244 rue Garibaldi, 69003 Lyon
04 72 00 23 57
contact@pignonsurru.org

Alexandra Rituy
APIEU Mille Feuilles
11 rue René Cassin 42100 St Etienne
09.60.54.62.66
apieumillefeuilles@wanadoo.fr

Retours d'expériences de trois communes : Montanay, Sathonay-Village et Villeurbanne

▣ Myriam Delaye, Souad Azzoug & Anne Reveyrand

À Montanay, le pédibus a été mis en place il y a 10 ans. C'est le conseil communal des enfants qui en a été à l'origine, dans le cadre du projet d'école (il n'y avait que 20 places de parking devant l'école et la question du stationnement des voitures a contribué à poser la question de la façon dont les élèves viennent à l'école). 25 familles participent aujourd'hui de façon régulière au pédibus. Ce sont entre 28 et 40 enfants qui sont accompagnés chaque jour, réparti entre 2 lignes de pédibus. 23 parents sont inscrits comme accompagnateurs. Cela peut paraître beaucoup, mais le principe retenu est qu'il y ait à chaque fois un accompagnateur pour 8 enfants. Le fait qu'il y ait de nombreux accompagnateurs permet en outre de moins mobiliser chacun d'entre eux : au quotidien, le pédibus gagne ainsi davantage de temps aux parents qu'il ne leur en demande.

Myriam Delaye coordonne le pédibus. Elle s'organise matériellement à partir d'un fichier Excel dans lequel l'ensemble des enfants et des parents accompagnateurs sont inscrits. Elle établit chaque semaine le planning de la semaine suivante et le diffuse à tous les parents concernés, ce qui lui prend environ une demi-heure à chaque fois.

Myriam Delaye souligne que la municipalité appuie le pédibus : elle se montre très attentive à cette initiative, qu'elle encourage et soutient (en la faisant par exemple connaître dans les réunions qu'elle organise ou en associant ses représentants aux événements et animations organisées dans la commune, ou bien encore, sous un angle plus matériel, en prenant en compte les observations permettant d'améliorer la sécurité des parcours).

À Sathonay Village, le pédibus est très récent, puisqu'il a été mis en place au mois de mai. C'est la directrice de l'école qui en a été l'inspiratrice l'an dernier, dans le cadre des *énergies musculaires*. Elle a convaincu Souad Azzoug de s'y investir. Celle-ci a expliqué que le projet a été lancé au mois de janvier de cette année. Elle a été épaulée dans sa démarche par l'APIEU Mille feuilles et Pignon sur rue, dont elle a apprécié l'efficacité. Elle est également rentrée en contact avec Myriam Delaye, qui coordonne le pédibus de Montanay, et qui est venu témoigner de cette expérience lors d'une réunion avec les parents à Sathonay-Village.

Les tracés et l'organisation des 3 lignes de pédibus ont été décidés lors d'une réunion organisée un dimanche matin avec toutes les familles intéressées. 25 familles et 38 enfants y participent aujourd'hui.

Souad Azzoug coordonne l'ensemble. Elle met en place chaque semaine un "doodle" qui lui permet de planifier les accompagnements et en informe ensuite les familles.

Elle se préoccupe de la pérennité du pédibus. Elle s'est inspirée de ce qui a été fait à Montanay et a récemment organisé un "concours de la basket d'or" dans le cadre de la semaine de la mobilité : cette animation a remporté un franc succès et permis de renforcer l'implication des familles participantes.

A la prochaine rentrée scolaire, l'une des 3 lignes sera supprimée, car elle réunit trop peu d'enfants. En revanche, les 2 autres lignes fonctionnent bien, et l'objectif est de les "consolider". Souad Azzoug regrette de n'avoir aucun appui de la commune.

À Villeurbanne, un groupe de travail réunit différents élus sur les questions de déplacement et de mobilité (les différents adjoints au maire en charge des questions de santé, d'éducation, de mobilité, du développement durable...). Des pédibus ont été mis en place depuis 2010 sur 3 écoles – deux écoles publiques et une école privée, dans des quartiers très différents. La commune rencontre cependant des difficultés à en augmenter le nombre. Les écoles ne souhaitent pas nécessairement s'y impliquer,

SATHONAY-VILLAGE DÉPLACEMENT Pédibus : quelle classe remportera "La basket d'or" ?

Se rendre à l'école à pied... C'est bon pour l'environnement, la santé, la sociabilisation et d'autres raisons comme gagner un trophée !

Dans le cadre de la semaine de la marche et du vélo, le groupe scolaire "Les grains de blé" propose à chaque élève, mardi 5 juin, de rejoindre une des lignes de pédibus pour venir en classe [accompagné d'un parent si l'enfant n'est pas déjà inscrit au pédibus].

« La classe qui aura le maximum de participants gagnera le trophée "La basket d'or" » note par ailleurs la directrice, Hélène Delisse, qui a ainsi trouvé un bon moyen de promouvoir ce mode de déplacement...



■ Une des lignes de pédibus proposées au village... Photo Serge NALTCHAYAN

www.leprogres.fr

certaines directeurs estiment que "ce n'est pas leur travail". Il existe pourtant plusieurs pédibus informels mis en place spontanément par des parents dans certaines écoles.

En 2017, la commune a organisé une réunion des associations de parents d'élèves de Villeurbanne pour leur proposer de mettre en place des pédibus. Une école s'est lancée dans le projet pour l'année scolaire 2017 – 2018, mais s'est rapidement arrêtée, par manque de parents impliqués. Anne Reveyrand explique que de nombreux parents se disent intéressés, mais qu'ils se montrent plutôt "consommateurs" qu'acteurs de ce type de démarche. La commune a prévu de proposer à nouveau l'organisation de pédibus à la rentrée prochaine, elle souhaite soutenir les initiatives des parents qui pourront se mobiliser¹.

Anne Reveyrand souligne les avantages que la commune voit dans le développement des pédibus :

- ▶ intérêt pour les parents : commodité d'organisation personnelle, en terme notamment d'horaires ;
- ▶ intérêt pour la Ville : une organisation des déplacements qui évite les flots de voitures et leur stationnement sauvage aux abords des écoles.
- ▶ intérêt convergent : une meilleure qualité des déplacements pour tous et surtout une meilleure qualité de l'air dans la ville, une manière de contribuer à l'activité physique des enfants et à leur sensibilisation aux modes de déplacements actifs.

Elle relève les atouts et les handicaps qu'elle a observés à Villeurbanne :

- ▶ Atouts :
 - un intérêt des parents qui s'informent sur les lignes existantes,
 - un intérêt de l'adjoint à l'éducation avec une affirmation auprès des directeurs d'écoles et des représentants de parents d'élèves.
- ▶ Handicaps :
 - une mauvaise réception de directeurs d'école qui ne veulent parfois pas relayer l'information,
 - un manque de parents impliqués ou une implication dans la mise en œuvre qui ne dure pas,
 - une frilosité des parents au regard de leur responsabilité en termes d'encadrement et de sécurité², et qui apparaissent plus disposés à intervenir dans le cadre d'une proximité amicale.

Elle identifie enfin plusieurs facteurs qui peuvent favoriser, de la part de la commune, le fait de susciter la mise en place de pédibus :

- ▶ le proposer en réunion de directeurs d'écoles de début d'année, et lors des réunions de représentants de parents d'élèves,
- ▶ faire passer le message dans chaque Conseil d'école, via les élus qui représentent la Ville dans ces instances,
- ▶ accompagner de près les parents dans la réalisation et les soutenir dans le temps (avec un rôle important d'appui de la part des deux associations choisies par la Métropole pour cela, l'APIEU Mille feuilles et Pignon sur rue).

Ces présentations, témoignages et retours d'expérience, ainsi que les interventions des participants, ont permis de mettre l'accent sur différents aspects :

■ Concernant la mise en place et l'organisation des pédibus

- ▶ Les pédibus peuvent se mettre en place dans des contextes très différents. Dans tous les cas, l'implication des enseignants et de la directrice ou du directeur de l'école, et celle des parents d'élèves, est essentielle dans la réussite du projet et, plus encore, dans sa pérennité. Il est difficile pour une commune d'initier elle-même la démarche³ : elle devra préalablement impliquer quelques personnes, parents d'élèves et/ou enseignants, qui pourront alors, avec son appui, lancer le projet en mobilisant d'autres parents.
- ▶ Une enquête menée dans les années 2000 a montré que les motivations des parents à l'égard des pédibus varient d'un endroit à l'autre. À Tassin, ils mettent davantage en avant la sécurité routière, à Meyzieu, la prévention de l'obésité, à Lyon et Villeurbanne, les liens sociaux et la convivialité.
- ▶ S'il peut être difficile pour une commune de solliciter directement des parents pour mettre en place un pédibus, elle peut en revanche encourager et favoriser leur mise en place et leur développement en mettant en place certains petits aménagements qui peuvent les faciliter (ou améliorer la sécurité), relayer l'information, apporter son concours à l'organisation d'événements ou une aide matérielle à la convivialité de ces démarches.

¹ La Ville a en outre proposé la mise en place de pédibus aux 7 Centres sociaux gérant des animations les mercredis, pour une prise en charge des enfants après l'école à 12 h, lors de l'instauration de la semaine de 4 jours et demi. 17 groupes scolaires sont concernés, pour 14 pédibus et près de 300 enfants.

² Il est important, sur ces questions, d'apporter une information précise – cf. par exemple ce qui est rapporté un peu plus loin concernant la responsabilité civile des parents.

³ À Pierre Bénite par exemple, la commune a fait deux tentatives pour susciter la mise en place de pédibus, sans succès. Il semble que les parents se réfugient derrière l'idée que "c'est à la commune de faire", lorsque c'est elle qui lance l'idée.

- ▶ Le témoignage de parents déjà impliqués ailleurs dans un pédibus semble constituer un facteur très favorable pour susciter / initier la mise en place d'un pédibus.
- ▶ Au-delà de l'étape de mise en place d'un pédibus, il est important d'en assurer la pérennité. Cela passe notamment par des animations ou de petits événements, comme celui de "la basket d'or" organisé à Montanay ou à Sathonay Village dans le cadre de la semaine de la mobilité, et par une bonne anticipation du renouvellement des parents coordinateurs et accompagnateurs, amenés à passer le relais lorsque leurs enfants grandissent et quittent l'école.
- ▶ Les expériences présentées montrent que les parents n'ont pas nécessairement besoin de s'investir très fréquemment dans l'accompagnement des pédibus. Il est par exemple possible qu'ils ne le fassent qu'une fois par mois.
- ▶ Les parents qui accompagnent un pédibus signent une charte d'engagement, dont on peut trouver un exemple sur le blog développement durable de la métropole (<https://blogs.grandlyon.com/pedibus/>). Certains parents hésitent à s'engager car ils se demandent dans quelle mesure leur responsabilité peut être engagée en cas d'accident. Il a été clairement précisé, lors de l'atelier, que l'assurance responsabilité civile de tout un chacun garantit les parents dans l'hypothèse où un accident se produirait lorsqu'ils accompagnent un pédibus (ce qui ne s'est jamais produit, à l'exception d'une petite fille qui a un jour trébuché d'un trottoir, sans conséquence grave).
- ▶ Les pédibus gagnent à s'inscrire dans une stratégie globale concernant les déplacements et plus particulièrement les mobilités douces. Ce qui a par exemple été dit concernant Montanay, où le faible nombre de places de parking à proximité de l'école a contribué à susciter une réflexion sur la façon dont les enfants viennent, apparaît instructif de ce point de vue. Les pédibus constituent un outil de médiation avec les parents d'élèves sur les aménagements de la rue et des espaces publics à proximité des écoles.

■ Concernant les avantages et impacts des pédibus :

- ▶ Les avantages environnementaux sont ceux auxquels on pense le plus spontanément, et ils sont évidents : le pédibus évite tous les inconvénients de la voiture en termes de consommation d'énergie, de pollution atmosphérique, d'émissions de gaz à effet de serre, de bruit, ou de sécurité.
- ▶ Mais les échanges ont révélé bien d'autres dimensions, auxquelles on pense généralement moins de prime abord, mais qui sont également très importantes :
 - Les enseignants observent que les enfants qui viennent avec le pédibus sont beaucoup plus disponibles lorsqu'ils arrivent à l'école. Ils sont plus posés et sont d'emblée prêts à travailler, contrairement à leurs camarades accompagnés en voiture, généralement plus stressés par la précipitation des parents. Le simple fait d'avoir marché rend les élèves plus calmes. Et le temps du parcours avec le pédibus leur a déjà permis de bavarder entre eux...
 - Dans le cadre du programme européen Provider mené en 2003-2004, une étude de comparaison de dessins d'enfants a été réalisée. Cette étude a montré de façon très probante que les dessins des enfants qui venaient à pied à l'école étaient beaucoup plus fournis, plus "riches" que les dessins des enfants qui y venaient autrement. Des psychologues en sciences cognitives ont voulu approfondir cette question. Ils ont ainsi constaté de meilleures capacités d'apprentissage chez les enfants qui se rendent à pied à l'école.
 - Le pédibus contribue à un processus de socialisation, de la vie en groupe et de l'apprentissage de la rue (Une étude menée sur le Grand Lyon a montré que les enfants qui ont été habitués à aller à pied à l'école avaient ensuite, en 6ème, moins d'accidents que les autres). Chez les plus petits, il facilite le moment de la séparation avec les parents.
 - Il fait gagner du temps aux parents, qui n'ont plus à accompagner leur(s) enfant(s) à chaque rentrée et sortie d'école. Ils "économisent" ainsi bien davantage de temps que celui qu'ils peuvent consacrer à accompagner de temps en temps le pédibus.
 - Pour une commune, accompagner la mise en place d'un pédibus est infiniment moins coûteux que de créer des parkings ou d'aménager la voirie pour faciliter l'accès des voitures.

On pourra trouver des informations complémentaires sur les pédibus, comme par exemple la charte des parents accompagnateurs, sur le blog pédibus du Grand Lyon : <https://blogs.grandlyon.com/pedibus/>