Zeitschrift: Domaine public
Herausgeber: Domaine public
Band: - (2014)
Heft: 2063

Artikel: Rencontre européenne sur les Pédibus : quand une micro-action citoyenne mène à demander que la mobilité autour des écoles soit pensée dès leur construction

Autor: Estier, Sabine

DOI: https://doi.org/10.5169/seals-1012846

Nutzungsbedingungen
Die ETH-Bibliothek ist die Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften auf E-Periodica. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Zeitschriften und ist nicht verantwortlich für deren Inhalte. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern beziehungsweise den externen Rechteinhabern. Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen sowie auf Social Media-Kanälen oder Webseiten ist nur mit vorheriger Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. Mehr erfahren

Conditions d'utilisation
L'ETH Library est le fournisseur des revues numérisées. Elle ne détient aucun droit d'auteur sur les revues et n'est pas responsable de leur contenu. En règle générale, les droits sont détenus par les éditeurs ou les détenteurs de droits externes. La reproduction d'images dans des publications imprimées ou en ligne ainsi que sur des canaux de médias sociaux ou des sites web n'est autorisée qu'avec l'accord préalable des détenteurs des droits. En savoir plus

Terms of use
The ETH Library is the provider of the digitised journals. It does not own any copyrights to the journals and is not responsible for their content. The rights usually lie with the publishers or the external rights holders. Publishing images in print and online publications, as well as on social media channels or websites, is only permitted with the prior consent of the rights holders. Find out more

Download PDF: 13.07.2025

ETH-Bibliothek Zürich, E-Periodica, https://www.e-periodica.ch

une utilisation plus élevée des transports publics. C'est pourquoi les urbanistes préconisent la ville dense et condamnent l'urbanisation étalée.

Ce constat a sa part de vérité, mais il est trop réducteur, car il sous-estime les effets de la mobilité liée au tourisme et aux achats. Selon les données de l'Office fédéral de la statistique, le trafic de loisirs couvre 37% de tous les déplacements, 40% de toutes les distances et 47% de la durée totale de déplacement.

On peut faire l'hypothèse que ce type de mobilité génère des effets assez similaires à ceux observés en France.

Avec ses travaux, le Laboratoire de sociologie urbaine de l'EPFL a déjà fait ressortir l'effet barbecue. Il a aussi mis en évidence une nouvelle catégorie de «*grands mobiles*»: des pendulaires qui passent plus de deux heures par jour dans les transports ou plus de 60 nuits hors de chez eux pour leur travail. Ils sont de plus en plus nombreux et touchent toutes les catégories professionnelles. Des études sont également en cours pour identifier les déplacements de loisirs dans les agglomérations de Genève et de Zurich.

Certes, il s'agit encore d'études et la mise en œuvre de mesures appropriées prendra encore du temps. Une meilleure connaissance des pratiques de mobilité permettra d'identifier les acteurs pollueurs et de mieux cibler les politiques de transport en leur appliquant le principe: plus je pollue en me déplaçant, plus je paie.

Rencontre européenne sur les Pédibus

Quand une micro-action citoyenne mène à demander que la mobilité autour des écoles soit pensée dès leur construction

Sabine Estier - 18 décembre 2014 - URL: http://www.domainepublic.ch/articles/27018

L'automne dernier à Genève, une journée européenne réunissait une quarantaine d'intervenants autour du Pédibus, ce transport d'élèves à pied assuré à tour de rôle par des parents du même quartier.

C'est la première fois que se rencontraient des responsables d'associations ou de collectivités publiques venus du Nord de l'Italie, de Belgique, d'Aquitaine, de Lille, de Grenoble, de Fribourg, Lausanne et Berne sous l'égide de l'ATE (Association Transports et Environnement), tous intéressés à développer des déplacements scolaires respectueux de l'environnement et d'assurer la sécurité des élèves durant leurs trajets. Un objectif important quand on sait qu'un quart des accidents concernant les enfants a lieu sur le chemin de l'école et qu'avant 10 à 12 ans, un enfant ne maîtrise pas l'ensemble des compétences nécessaires à traverser une route.

Perçue de prime abord comme une action très limitée, l'organisation de Pédibus entraîne pourtant d'intéressantes répercussions, que ce soit sur l'environnement, la santé ou la vie sociale. Impact sur la pollution de l'air, grâce à la diminution des trajets en voiture qui rendent le périmètre de l'école plus dangereux pour ceux qui viennent à pied et qui, cercle vicieux, poussent les parents à vouloir amener leurs enfants en voiture… Impact évident aussi sur la sécurité des enfants lorsqu'il faut s'aventurer sur des routes à fort trafic. Mais il y a encore le fait de permettre aux enfants de bouger et de lutter contre l'obésité, ou encore de créer des liens entre les familles du quartier. Quant aux enseignants, ils apprécient que les enfants arrivent réveillés à l'école.

De plus, les quelque 200 lignes

de Pédibus qui existent en Suisse romande ont pu mener à des actions plus larges. Conscients du danger du trajet, les parents du Pédibus ou les associations de parents interviennent auprès des autorités pour demander des changements concrets sur le trajet scolaire: assurer la visibilité à tel passage piéton, modifier un trottoir, etc. D'une expérience Pédibus, on débouche à la conscience qu'une école n'est pas un îlot dans la ville, mais qu'il faut sécuriser les trajets principaux d'accès aux bâtiments scolaires. Et *a fortiori* que les accès d'une école doivent être pensés au moment des plans de construction déjà.

Avec 15 ans d'expérience, suite à l'introduction à Lausanne de cette idée venue d'Australie, l'ATE a acquis une bonne expertise dans le domaine. A Genève, une coordination Pédibus, rattachée au Groupement des associations de parents d'élèves, a permis depuis 2002 de soutenir et développer des initiatives individuelles des parents. Grâce à un soutien logistique, il n'était plus besoin de réinventer la roue pour chaque ligne: mise à disposition de matériel, de modèle d'horaires, d'assurance des parents conducteurs de ligne grâce au Bureau de prévention des accidents, aide pour organiser la Journée internationale à pied, afin de faire connaître le Pédibus dans l'école et le quartier.

Maintenant, l'ATE passe à la vitesse suivante et développe avec les communes intéressées des plans de mobilité scolaire.