

MOBILITÉ D'AVENIR



Le Pédibus en Suisse

Usages, connaissances et représentations

Pour une mobilité
d'avenir

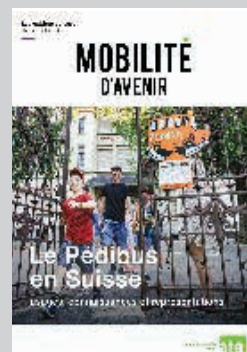
ate

Avant-propos



Lisa Mazzone
Conseillère nationale,
Vice-présidente
de l'ATE Suisse

L'ATE joue un rôle central dans la promotion d'une mobilité durable chez les enfants. En proposant de nombreuses campagnes et actions, elle est un médiateur de première importance entre aménageurs, décideurs, parents et enseignants pour ce qui est de la sécurité des enfants sur le chemin de l'école. L'ATE sensibilise les autorités à la prise en compte des besoins des plus jeunes dans l'espace public. C'est dans cette dynamique que s'inscrit la campagne Pédibus en Suisse, menée par l'ATE en partenariat avec le Fonds de sécurité routière, les associations de parents d'élèves, les écoles, les communes, les cantons et les polices en charge de la sécurité routière. Sur la base de son expérience unique dans la mobilité scolaire en Suisse et de son engagement, l'ATE propose ici une analyse des usages, des connaissances et des représentations liés au Pédibus. Cette étude vise à partager le savoir accumulé par l'association au fil des ans et à nourrir une réflexion constructive sur la mobilité d'avenir. Bonne lecture!



© ATE Association transports et environnement
Reproduction autorisée avec indication complète de la source.

Rédaction et recherche:
Patrick Naef
Géographe et anthropologue

Recherche:
Françoise Lanci Montant
Responsable Bureau Conseil ATE
Rodrigo Lurueña
Chargé de Campagne ATE

Crédits photographiques:
ATE, Nicolas Righetti - Lundi13,
Niels Ackermann, Martine Wolhauser et Fabienne Degoumois

Impression:
Imprimerie Dupont

Réalisation:
Etienne & Etienne

Tiré sur papier 100% recyclé
à 1'000 exemplaires

Contact:
ATE Association transports et environnement
Aarberggasse 61
3001 Bern
031 328 58 58
Bureau Conseil ATE
18, rue de Montbrillant
1201 Genève
022 734 70 44

Septembre 2017

Édito



Jean Zermatten
Juriste, ancien
président du Comité de l'ONU
des droits de l'enfant

Photo: © Olivier Maire

Sur le chemin de l'école...

J'ai malheureusement dépassé depuis longtemps l'âge d'accompagner mes enfants à l'école... J'ai pratiqué cette conduite de *bonus pater familias* avec grand plaisir et pendant plusieurs années. Une aide spontanée et improvisée, plus qu'un système organisé, qui me donnait l'impression d'être le bon berger évitant les embarras de circulation, veillant sur la traversée des passages protégés, maintenant une relative paix entre les enfants et assurant une ponctualité toute helvétique...

Les choses ont bien changé et le chemin de l'école est trop souvent motorisé, peu sûr, menaçant, parfois violent, voire harcelant. Il faut donc adapter l'accompagnement des enfants en cherchant non seulement à les amener à bon port, mais à favoriser l'échange, la rencontre, la socialisation, la mobilité douce et les bonnes habitudes. Il faut aussi, autre nouveauté, rassurer les parents qui parfois craignent de savoir leur-s enfant-s sur un chemin scolaire dont ils redoutent les dangers avérés ou imaginés et leur redonner un rôle actif chaque fois que cela est possible pour exercer leurs responsabilités de père, de mère, d'accompagnant. Le Pédibus crée cette dynamique. Il s'appuie sur le rôle des parents et renforce l'aspect communautaire, sans en exagérer les règles de fonctionnement. Le fait de maintenir le bénévolat me paraît primordial et me réjouit en un temps où le fait d'être bénévole est dévalorisé et souvent mis en cause.

Depuis bientôt 30 ans, la Convention relative aux droits de l'enfant reconnaît un nouveau statut à l'enfant et le place au centre de toutes les décisions le concernant. Le décideur, soit-il public, ou privé, doit tenir compte de l'impact sur l'enfant et choisir la solution qui préservera au mieux son intérêt.

Dans le domaine de la mobilité, la prise en compte de l'intérêt supérieur de l'enfant est également importante. Il s'agit d'examiner la question des transports, de l'aménagement de l'espace public et de l'environnement sous l'angle de l'intérêt des enfants à disposer d'un espace public sûr et adapté à leurs besoins. Par exemple, les itinéraires qu'ils empruntent pour se rendre à l'école et les alentours des établissements scolaires requièrent une attention particulière. Le Pédibus fait ainsi partie des initiatives qui donnent à l'enfant une visibilité dans l'espace public et qui renforcent sa sécurité et la prise en compte de ses besoins.

Enfin, ce qui me réjouit le plus, le Pédibus favorise le développement de l'autonomie de l'enfant, par son intégration dans le groupe de pairs et l'interaction avec d'autres adultes: ce que j'appelle l'apprentissage de la relation sociale. Une pratique à encourager et multiplier...

Sommaire

Introduction	6
--------------	---

PARTIE 1

Contexte

1.1	Le Pédibus en Suisse	8
1.2	Etat de la littérature et problématique actuelle	10
1.3	L'invisibilité des enfants	11
1.4	Le déclin du transport actif	12

PARTIE 2

Résultats

2.1	Méthodes	14
2.2	Le mode de déplacement des enfants	15
2.3	L'insécurité perçue, un frein à l'autonomie	16
2.4	L'importante notoriété du Pédibus	17
2.5	Un fort impact sur les déplacements	19
2.6	La pratique du Pédibus	20
2.7	Un taux de satisfaction élevé	20
2.8	Les bénéfices du Pédibus	22

PARTIE 3

Discussion

3.1	Encourager le transport actif	24
3.2	La sécurité comme déterminant principal	25
3.3	Le développement du Pédibus en Suisse et ailleurs	26
3.4	Un outil efficace pour agir sur les comportements	27
3.5	Des pistes pour une mise en œuvre optimale	28

Conclusion	29
------------	----

Références	30
------------	----



Introduction

Le Pédibus est un système d'accompagnement qui permet à un groupe d'enfants entre 4 et 8 ans de se rendre à l'école sous la conduite d'un parent. A la différence d'un bus scolaire, ce sont les parents participants qui déterminent les arrêts, les horaires de passage et l'itinéraire. Ce sont également eux qui le conduisent à tour de rôle.

« Le Pédibus est un système d'accompagnement qui permet à un groupe d'enfants entre 4 et 8 ans de se rendre à pied à l'école sous la conduite d'un parent »

Dans un contexte urbain inadapté aux besoins des enfants et face au déclin du transport actif¹, avec les répercussions que cela implique en termes de sécurité, de santé et d'environnement, des initiatives comme le Pédibus ont été développées partout dans le monde.

En analysant la mobilité des enfants et l'impact du Pédibus en Suisse, cette étude vise à compléter les recherches actuelles concernant cette pratique innovante. La réflexion qui suit, basée sur une analyse quantitative réalisée par l'Institut LINK² sous mandat de l'ATE, permet de mener une discussion objective sur la mobilité scolaire, le développement et l'impact du Pédibus en Suisse, ainsi que des pistes pour une mise en œuvre optimale.

La présente étude s'adresse à l'ensemble des acteurs concernés par cette pratique, que ce soit en Suisse ou ailleurs dans le monde. Elle est destinée d'abord aux décideurs – maires, syndics, présidents de communes, chefs de service, etc. – et autres acteurs en charge de l'aménagement du territoire : ingénieurs, urbanistes et architectes. Elle suscitera aussi l'intérêt des collaborateurs des établissements scolaires directement concer-

nés par la sécurité des enfants. Les chercheurs – géographes, anthropologues, sociologues ou encore psychologues – y trouveront également de la matière pour enrichir leurs réflexions, qu'elles soient spécifiquement liées au Pédibus ou qu'elles aient trait à la mobilité des enfants de manière plus générale. Enfin, cette étude apportera certains outils indispensables aux parents de jeunes enfants, qui sont au cœur de cette démarche.



Photo: © Niels Ackermann

1. On entend par 'transport actif' tout déplacement où l'énergie motrice est issue d'un individu (marche, vélo, planche à roulettes, etc.).

2. www.link.ch

PARTIE 1

Contexte





1.1 Le Pédibus en Suisse

En 1991, l'Australien David Engwicht développe l'idée d'un système d'accompagnement à pied pour les trajets scolaires appelé *walking bus*. Ce concept novateur se généralise quelques années plus tard dans bon nombre de pays anglo-saxons : Royaume-Uni, Canada, Etats-Unis et Nouvelle-Zélande. Ce système d'accompagnement est ensuite développé dans plusieurs autres pays, dont l'Allemagne, l'Autriche et la France. La pratique est désignée sous différentes dénominations suivant les langues et les contextes : *walking bus*, *walking school bus*, *Schulwegbegleitung*, *autobus terrestres*, *Trottibus*, *Carapatte*, etc. C'est néanmoins le terme 'Pédibus' qui est le plus souvent retenu en Suisse et c'est celui qui sera utilisé dans cette étude.

Le concept du Pédibus fait son entrée en Suisse en 1999 à Lausanne à l'initiative d'un groupe de parents. L'idée est ensuite reprise et développée par l'ATE dans le cadre d'une campagne de promotion et d'information. Depuis son introduction, plus de 1500 lignes ont été créées, impliquant des milliers d'enfants et de parents. En Suisse, chaque parent qui inscrit son enfant au

Pédibus se propose également pour le 'conduire', une à deux fois par semaine selon les besoins. Le conducteur est généralement un parent, mais pas obligatoirement : grands-parents, mamans de jour, nounous, aînés du quartier sont autant d'adultes pouvant s'engager dans le Pédibus, avec l'accord des autres parents de la ligne. Un système d'assurance-accidents gratuite pour une durée de

« Depuis son introduction, un grand nombre de lignes ont été créées impliquant des milliers d'enfants et de parents »

18 mois (renouvelable) a été mis en place par le Bureau de prévention des accidents (bpa) pour les personnes accompagnant un Pédibus. De plus, cette pratique permet également une mise en réseau de nombreux acteurs sensibles aux problématiques de mobilité durable. Des actions et des animations lui sont associées, telles que des courses à pied ou des événements sur la mobilité (*SlowUp*, Journée internationale à pied à l'école, etc.). C'est finalement grâce à ses partenaires que le matériel d'information peut être distribué régulièrement aux familles.

L'organisation du réseau Pédibus en Suisse se base sur diverses coordinations cantonales qui constituent des éléments centraux de la pratique. Les coordinations soutiennent les parents

dans la création des lignes, diffusent l'information relative au Pédibus et réalisent un important travail de sensibilisation. Elles permettent également la mise en lien des partenaires locaux (écoles, communes, polices locales et associations de parents) qui sont les principaux vecteurs d'information. Les Coordinations cantonales sont rattachées à la Coordination Pédibus de l'ATE qui les réunit plusieurs fois par an pour échanger sur les bonnes pratiques et établir les priorités et les objectifs de la campagne. En plus

de soutenir les Coordinations cantonales, l'ATE gère toute l'information et la communication (brochures, site internet, réseaux sociaux, etc.) ainsi que la création de matériel et le contact avec les instances fédérales qui soutiennent la campagne.



Organigramme de la campagne Pédibus en Suisse

1.2 Etat de la littérature et problématique actuelle

Le Pédibus est un objet d'étude qui implique divers champs de réflexion et une approche interdisciplinaire. Des domaines liés à l'aménagement urbain, la psychologie environnementale, la géographie, la sociologie, l'anthropologie, la santé publique et les transports sont généralement mobilisés dans le corpus scientifique émergent mettant en jeu cette pratique. De plus, le Pédibus ne peut être abordé sans prendre en considération les acteurs sur le terrain : pouvoirs publics, écoles, associations et bien sûr les parents qui sont au centre de la pratique. Sur le plan académique, la recherche centrée spécifiquement sur le Pédibus est encore limitée et la plupart des études ont été réalisées en Amérique du Nord et en Nouvelle-Zélande³. On relève toutefois un certain nombre de travaux conduits en France⁴ et une thèse de doctorat actuellement en cours de réalisation en Suisse⁵. La recherche mettant en jeu la mobilité des enfants de manière plus générale suscite néanmoins un intérêt grandissant ces deux dernières décennies, particulièrement en lien avec des problématiques touchant à la santé.

Les études centrées sur le Pédibus et répertoriées dans cette analyse visent en premier lieu à déterminer l'impact de cette pratique sur l'autonomie des enfants en termes de mobilité, ainsi qu'à évaluer ses potentiels bénéfiques pour la santé, principalement au regard de l'obésité. D'autres thématiques sont convoquées, notamment les

effets du Pédibus sur la consolidation des liens sociaux ou encore son rôle dans la sensibilisation à des comportements plus durables. On peut aussi souligner les constatations de certains sur les catégories sociales associées au Pédibus et, plus généralement, à la marche. Depeau⁶ et Brenac⁷ soutiennent par exemple que dans le contexte français, on observe une forte homogénéité sociale, avec des parents impliqués issus de catégories sociales supérieures et intermédiaires. D'un autre côté, aux Etats-Unis, Mitra⁸ et Kearns et al.⁹ ont plutôt tendance à associer la marche, de manière générale, à des catégories inférieures. Enfin, on peut noter la critique de Brenac¹⁰ qui se demande si le Pédibus n'équivaudrait pas à une forme de retrait des pouvoirs publics, ces derniers se déresponsabilisant sur le travail bénévole des parents. Toutefois, selon le coordinateur du Pédibus de l'ATE, Rodrigo Lurueña, le Pédibus permet au contraire de rendre les enfants plus visibles auprès des pouvoirs publics, encourageant ainsi la réalisation d'aménagements adaptés aux besoins des enfants.

La présente étude vient compléter la recherche émergente sur l'impact du Pédibus dans ce contexte de déclin du transport actif des enfants. L'analyse des usages et des représentations des parents en lien avec le Pédibus en Suisse permet ainsi d'élaborer des pistes de réflexion pour une mobilité mieux adaptée aux enfants.

1.3 L'invisibilité des enfants



Photo: © Nicolas Righetti / Lundi13.ch

Sandrine Depeau¹¹ constatait encore il y a dix ans le manque d'études en France sur la place des enfants dans l'espace public. Pour elle, en termes de mobilité, les enfants ont longtemps été réduits au statut d'immobilisés, 'parce qu'escortés et donc invisibles dans l'activité de déplacement¹². Ils représentent pourtant une population nombreuse et croissante, et leur mobilité suscite de multiples questionnements. Selon l'Office fédéral de la statistique¹³, en 2016 en Suisse, 928'268 écoliers (des écoles primaires et secondaires) ont parcouru quotidiennement le chemin de l'école. Les expériences de mobilité des enfants sont

distinctes de celles des adultes, qui sont ceux qui planifient et construisent l'espace dans lequel vont évoluer ces mêmes enfants. De plus, leurs choix modaux¹⁴ sont largement influencés par les adultes, particulièrement dans le cas des jeunes enfants, dont les déplacements vers l'école sont déterminés par les parents. Leur environnement est ainsi différemment accessible suivant les représentations de leurs parents.

3. Voir par exemple: Kearns, R. A., Collins, D. C., & Neuwelt, P. M. (2003). The walking school bus: extending children's geographies? *Area*, 35(3), 285-292; Kingham, S., & Ussher, S. (2007). An assessment of the benefits of the walking school bus in Christchurch, New Zealand. *Transportation Research Part A: Policy and Practice*, 41(6), 502-510; Kong, A., & al. (2009). Implementation of a walking school bus: lessons learned. *Journal of School Health*, 72(7), 319-325; Mendoza, J. A., Levinger, D. D., & Johnston, B. D. (2009). Pilot evaluation of a walking school bus program in a low-income, urban community. *BMC Public Health*, 9(122), 1-7.

4. Voir par exemple : Depeau, S. (2008). Nouvelles façons de se déplacer vers l'école ou l'expérimentation du pédibus dans un quartier rennais. Quelles incidences sur l'apprentissage de l'autonomie de déplacement des enfants et leurs rapports à l'espace ? *Revue Recherche Transport Sécurité*, 101, 253-271.

5. Pigalle, E. Thèse de doctorat en cours à l'École polytechnique fédérale de Lausanne : <https://people.epfl.ch/leonore.pigalle?lang=fr>.

6. Depeau, S. (2006). Approche psycho-environnementale de la mobilité spatiale quotidienne des enfants en milieu urbain : Aperçu d'un programme de recherche. *Revue travaux et documents de l'UMR ESO*, 2, 29-35.

7. Brenac, T. (2013). Pédibus (bus pédestre). In: Reigner H., Brenac T. et Hernandez F. (eds.) *Nouvelles idéologies urbaines. Dictionnaire critique de la ville mobile, verte et sûre.* (Rennes: PUF).

8. Mitra, R. (2013). Independent mobility and mode choice for school transportation: A review and framework for future research. *Transport Reviews*, 33(1), 21-43.

9. Kearns R. A., & al. (2003).

10. Brenac, T. (2013).

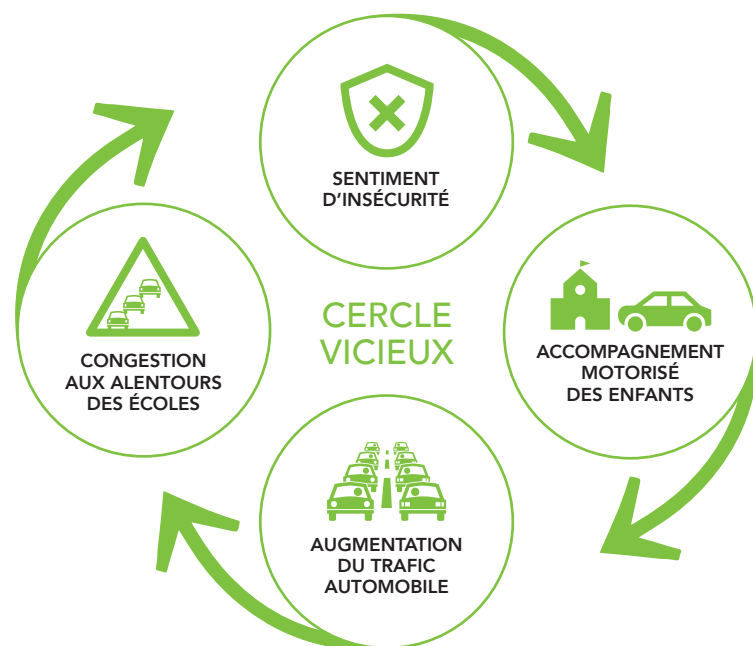
11. Depeau, S. (2006).

12. Depeau, S. (2013). Mobilité des enfants et des jeunes sous conditions d'immobilité ? Ce que circuler signifie. *E-migrinter*, 11, 103-115.

13. Office fédéral de la statistique (2017). Comportement de la population en matière de transports 2015. Résultats du microrecensement mobilité et transports 2015.

14. Le choix qu'effectuent des voyageurs, ou des personnes responsables du transport de marchandises, sur le mode utilisé pour effectuer un trajet entre deux points.

1.4 Le déclin du transport actif



(Source : Naef 2017, adapté de l'Organisation Mondiale de la Santé)

En Amérique du Nord, c'est la question toujours plus préoccupante de l'obésité qui pousse divers chercheurs à se pencher sur le déclin du transport actif et plus précisément de la marche chez les enfants. Kearns et al. soulignent que malgré la reconnaissance des bienfaits de la marche pour la santé, cette activité tend à être considérée dans certaines villes occidentales comme une 'contre-culture', 'un signe de faiblesse et de statut inférieur'¹⁵. Le déclin du transport actif est loin de se limiter à l'Amérique du Nord, et on l'observe également en Europe. En Suisse, on peut constater ces 20 dernières années une diminution relative du transport actif chez les enfants entre 6 et 9 ans. En 1994, il constituait une part de 68% dans les moyens de transport utilisés, alors qu'il

« En Suisse, ces 20 dernières années, on constate une diminution de 9% du transport actif chez les enfants entre 6 et 9 ans »

en représentait seulement 59% en 2015. En opposition, la part du transport en voiture est passée de 23% en 1994 à 27% en 2015¹⁶. Pour ce qui est du chemin de l'école dans le contexte européen, on remarque en outre que les enfants ont tendance à être de plus en plus souvent accompagnés¹⁷. Les raisons principales de la forte baisse du transport actif sont généralement attribuées à l'accroissement des distances à parcourir (surtout dans le contexte nord-américain) et un sentiment d'insécurité face au trafic routier. Ce sentiment d'insécurité pousse les parents à accompagner leurs enfants en voiture, renforçant ce trafic et cette insécurité autour des établissements scolaires, et engendrant ainsi un cercle vicieux qui tend à renforcer la mobilité motorisée.

15. Kearns et al., (2003).

16. Office fédéral de la statistique (2017). Comportement de la population en matière de transports 2015. Résultats du microrecensement mobilité et transports 2015.

17. Voir par exemple: Depeau, S. (2008, 2013); Kingham et al. (2007).

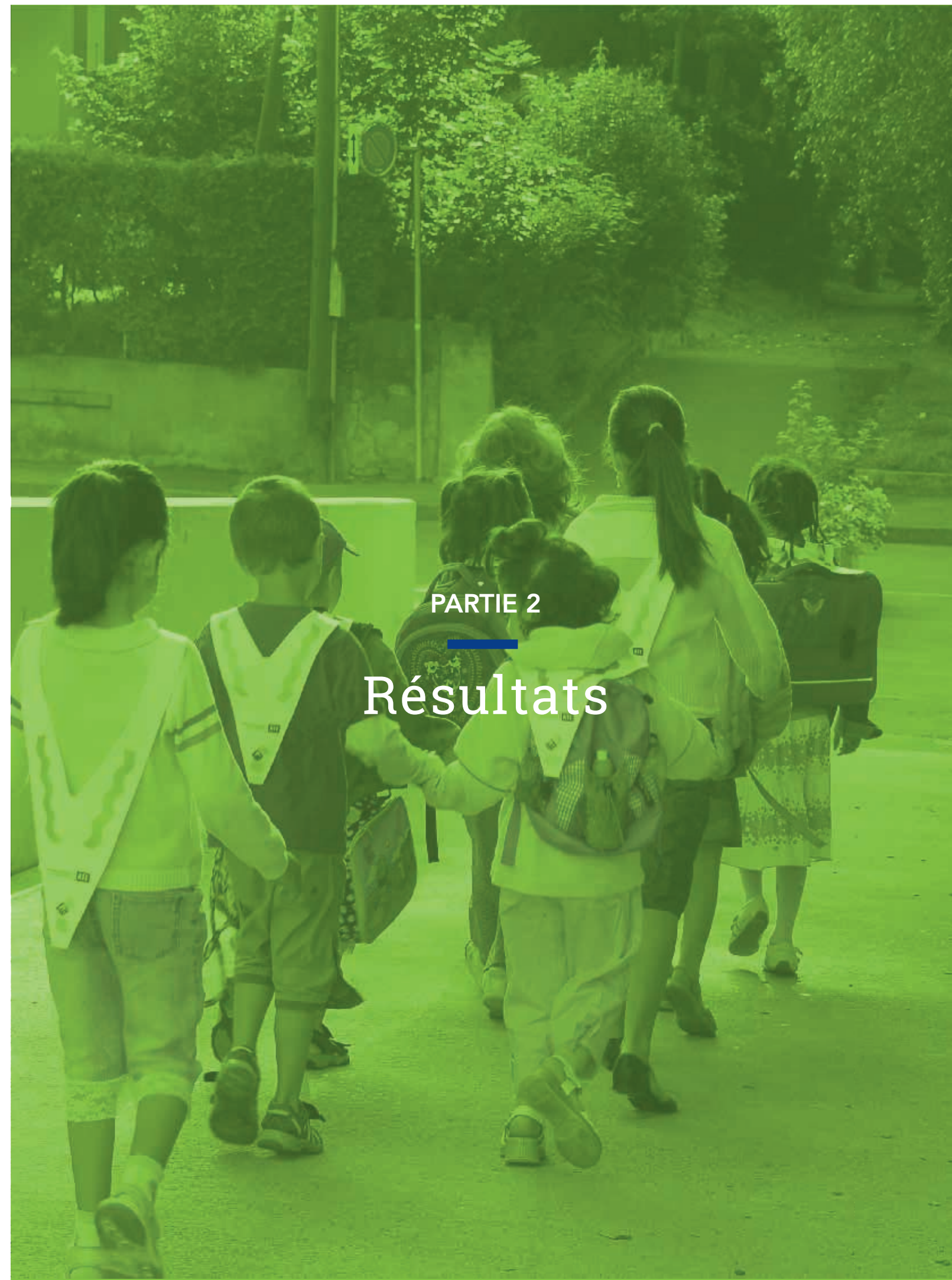




Photo: © Nicolas Righetti / Lundi13.ch

2.1 Méthodes

Les résultats présentés ici sont le fruit d'une analyse effectuée en deux temps. Un premier volet de l'étude a été réalisé au niveau national dans les trois principales régions linguistiques du pays: en Suisse alémanique, en Suisse romande et en Suisse italienne. Il s'est focalisé sur les déplacements des enfants avec l'objectif d'identifier certains éléments influençant les choix des parents pour les trajets scolaires. Il visait également à apporter des données relatives à la connaissance du Pédibus dans les diverses régions du pays.

Un deuxième volet se concentre spécifiquement sur le Pédibus en Suisse romande, où cette pratique a été développée il y a plus de quinze ans. Le choix de la Suisse occidentale s'est basé sur le fait que le Pédibus y est implanté depuis plus longtemps que dans les autres régions linguistiques, permettant ainsi de s'appuyer sur une expérience plus large de la pratique. L'objectif principal était de déterminer les usages, les connaissances et les représentations des parents vis-à-vis du Pédibus, notamment en ce qui concerne les aspects associés à la sécurité, à l'environnement, aux liens sociaux et à la santé.

La première enquête a été réalisée du 18 au 30 mars 2016 sur l'ensemble du territoire, auprès de 500 parents ayant des enfants âgés de 4 à 7 ans. La seconde enquête a été menée en Suisse romande du 5 au 12 septembre 2016, auprès de 541 parents ayant des enfants entre 4 et 23 ans. Si le Pédibus a été introduit en Suisse romande en 1999, c'est surtout depuis 2002 que la pratique se développe. Le choix de limiter l'échantillon à des parents ayant des enfants âgés de 23 ans au maximum se base donc sur cette année 2002. En effet, des individus nés entre 1993 et 2012 sont susceptibles d'avoir participé au Pédibus. Sur cet échantillon d'analyse, deux tiers des parents habitent en ville et quatre cinquièmes ont une activité professionnelle. Les données ont été collectées par l'Institut LINK grâce à une enquête en ligne réalisée parmi plus de 130 000 panelistes actifs¹⁸ recrutés par téléphone.

18. Il s'agit des panelistes qui participent régulièrement à des enquêtes.

2.2 Le mode de déplacement des enfants



Photo: © Nicolas Righetti / Lundi13.ch

Dans le contexte suisse, on constate en premier lieu que trois quarts (75%) des enfants entre 4 et 7 ans inclus dans cette analyse se rendent à pied à l'école. Si cette tendance est reflétée dans la pratique des écoliers suisses-allemands (83%) et suisses-romands (67%), moins de la moitié des écoliers suisses-italiens (49%) utilisent la marche pour se rendre à leur établissement scolaire.

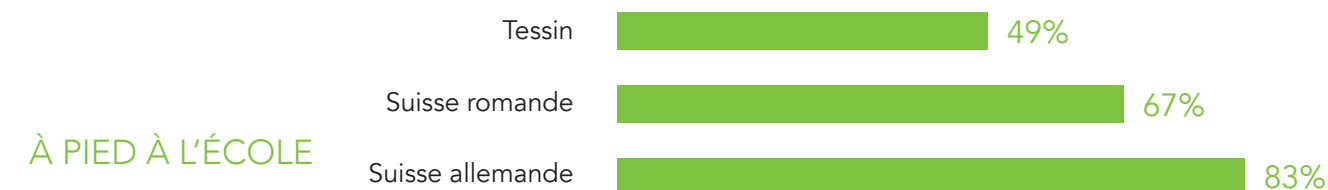
La longueur du chemin entre l'école et le lieu de résidence a bien sûr une influence sur ce choix

modal. Toutefois, on constate que si les écoliers suisses-italiens utilisent moins fréquemment la marche que les autres enfants suisses pour se rendre à l'école, cet état de fait ne semble pas être lié à la distance, car ces derniers ne résident en moyenne pas plus loin que les enfants des autres régions linguistiques.

De manière générale en Suisse, la majorité des écoliers effectue moins d'un kilomètre et demi pour atteindre leur école (dont 40% résident à moins de 500 mètres) alors qu'une petite minorité (12%) doit effectuer plus de deux kilomètres; c'est le cas de plus de 18% des enfants vivant à la campagne et de 8.7% des enfants résidant en ville.

Cette relative importance du déplacement pédestre sur le chemin de l'école ne doit toutefois pas cacher le fait que le transport motorisé constitue toujours une part trop importante de la mobilité infantile.

Près d'un quart des enfants représentés dans cette étude est occasionnellement accompagné en voiture à l'école, alors qu'un enfant sur dix l'est tous les jours. L'usage des transports publics et des bus scolaires par un dixième des enfants n'est pas négligeable non plus; il est en outre deux fois plus important à la campagne que dans les villes. Ceci peut d'ailleurs être mis en perspective avec des distances à parcourir généralement plus longues en milieu rural.

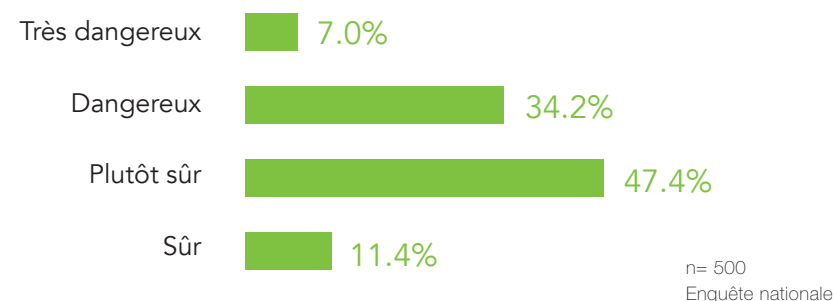


n= 500
Enquête nationale

Évaluation du chemin de l'école

2.3 L'insécurité perçue, un frein à l'autonomie

COMMENT CONSIDÉREZ-VOUS LE CHEMIN DE L'ÉCOLE AU REGARD DE LA CIRCULATION ?



Évaluation du chemin de l'école

La perception de la sécurité associée au chemin de l'école constitue un facteur déterminant dans le choix des parents d'accompagner leurs enfants. Lorsqu'ils sont interrogés sur la raison principale qui les pousse à accompagner leurs enfants, ce sont clairement les risques liés au trafic routier qui sont mis en avant (57%). De plus, deux tiers des parents interrogés affirment que leurs enfants doivent parcourir un chemin dans l'environnement d'un trafic routier de 50 km/h ou plus, une tendance qui augmente en campagne. Ceci pourrait expliquer le fait que plus de 41% de cet échantillon considère le chemin de l'école comme 'dangereux', voire 'très dangereux', alors que seuls 11,4% le considèrent comme 'sûr'. Pour avoir une idée du contexte sur lequel se fonde cette perception d'insécurité, on peut noter que près de la moitié des parents qui voient leurs enfants évoluer dans une circulation de 50 km/h ou plus considère ce chemin comme 'très dangereux' (8,9%) ou 'dangereux' (44,1%). Néanmoins, 42,6% des parents vivant dans un contexte similaire considèrent le chemin au contraire comme

'plutôt sûr'. Une circulation à vitesse plus ou moins élevée influence donc en partie cette perception. Elle ne constitue pas le seul facteur qui agit sur les représentations liées à l'insécurité routière, d'autres éléments peuvent entrer en jeu : un trottoir étroit, une traversée dépourvue de visibilité, des travaux routiers, etc.

« La perception de la sécurité associée au chemin de l'école constitue un facteur déterminant dans le choix des parents d'accompagner leurs enfants »

Cette perception d'insécurité peut expliquer le fait qu'une importante part d'enfants se rend à l'école accompagnée d'un adulte (40%) ou d'un enfant plus âgé (11%). En comparaison, seuls 17% des enfants se rendent à l'école sans accompagnement. Dans les villes, de même qu'en Suisse romande et en Suisse ita-

lienne, les taux d'accompagnement sont les plus élevés (71% en Suisse romande et 84% en Suisse italienne, contre 19% en Suisse allemande ; 47% dans les villes, contre 25% dans les campagnes).

2.4 L'importante notoriété du Pédibus



Photo: © Nicolas Righetti / Lundi13.ch

Parmi ceux qui connaissent le Pédibus en Suisse romande, une petite moitié (44%) a été informée par des services publics tels que les écoles, la commune et la police, alors qu'une autre part (38%) a obtenu l'information par d'autres parents et par l'association de parents d'élèves.

Depuis le début de la campagne Pédibus menée par l'ATE et ses partenaires, cette pratique a ainsi acquis une notoriété élevée à travers toute la Suisse romande. Connu de 96% des familles interrogées dans cette enquête, le Pédibus fait désormais partie de l'environnement des écoliers romands.

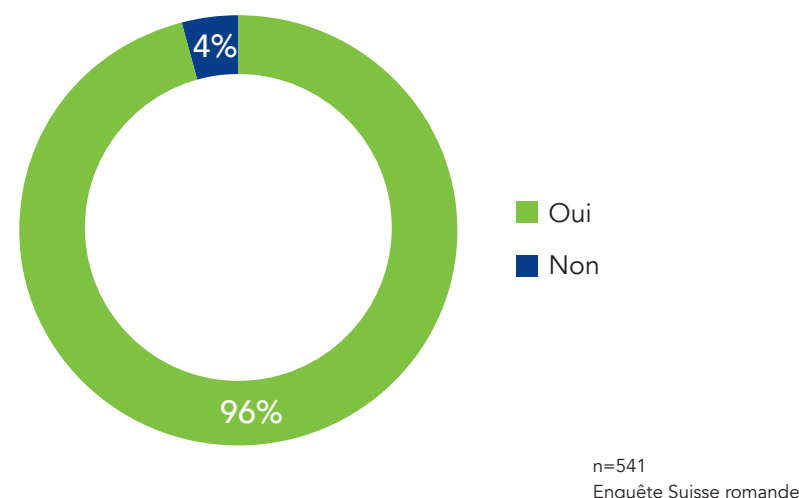
« Si la pratique est très connue dans la partie latine de la Suisse (96% en Suisse romande et 81% en Suisse italienne), c'est loin d'être le cas en Suisse allemande (28%) »

Une première constatation frappante concerne la différence de connaissance du Pédibus entre les régions linguistiques. Si la pratique est très connue dans la partie latine de la Suisse (96% en Suisse romande et 81% en Suisse italienne), c'est loin d'être le cas en Suisse allemande (28%).

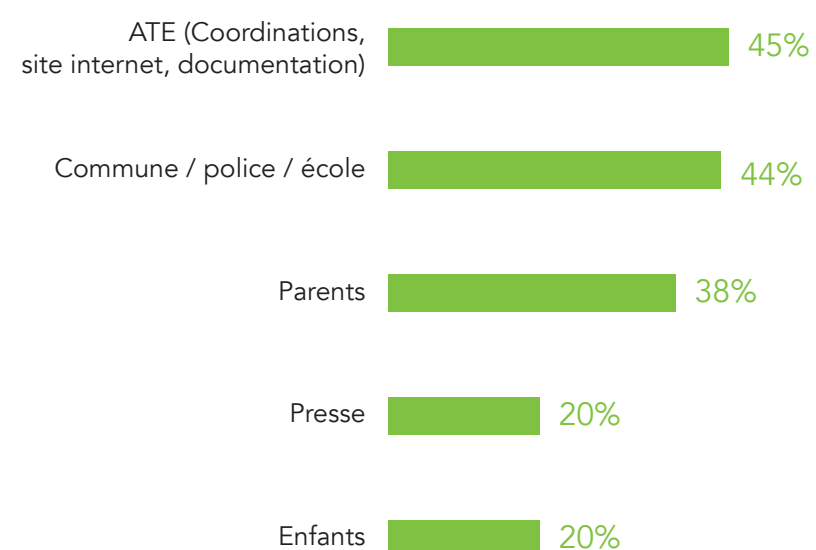
Une telle différence dans la notoriété du Pédibus s'explique d'abord par la diffusion tardive de la pratique en Suisse allemande. Si des projets pilotes ont été introduits de manière relativement précoce dans le canton de Berne, c'est surtout dès 2011 que le Pédibus apparaît en Suisse allemande.

De plus, son financement est plus important et son organisation plus structurée dans les régions latines, où l'on trouve des Coordinations cantonales disposant de collaborateurs salariés, ce qui n'est pas le cas dans la partie suisse allemande.

AVEZ-VOUS DÉJÀ ENTENDU PARLER DU PÉDIBUS?



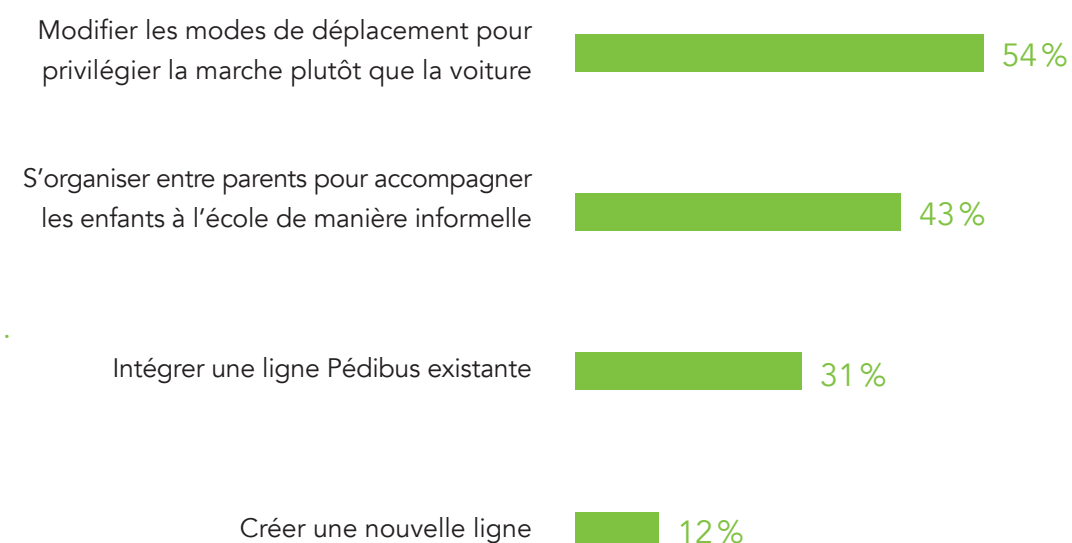
COMMENT AVEZ-VOUS CONNU LE PÉDIBUS?



Notoriété du Pédibus en Suisse Romande

2.5 Un fort impact sur les déplacements

LE FAIT DE CONNAÎTRE LE PÉDIBUS À PERMIS DE...



Impact de la campagne Pédibus sur les comportements de mobilité

Les résultats de cette enquête mettent en évidence l'influence déterminante de la campagne Pédibus sur les habitudes de déplacement des familles en Suisse romande. La connaissance du Pédibus a incité la moitié (46%) des personnes interrogées à modifier leurs comportements de mobilité.

La perception de la sécurité associée au chemin de l'école constitue un facteur déterminant dans le choix des parents d'accompagner leurs enfants. Au sein de cette moitié, 54% ont modifié leurs modes de déplacement pour privilégier la marche plutôt que la voiture ; 43% se sont organisés entre parents pour accompagner les enfants à l'école ; 31% ont intégré une ligne Pédibus existante ; 12% ont créé une nouvelle ligne.

On constate ainsi l'impact important du Pédibus au regard des effets indirects qu'il induit sur les choix modaux des parents.

« Le Pédibus et les campagnes de sensibilisation qui lui sont associées ne se limitent pas à la création de nouvelles lignes, mais entraînent aussi le développement de pratiques de mobilité douce de manière générale »

2.6 La pratique du Pédibus

En ce qui concerne sa pratique, en Suisse romande, 25% des parents interrogés ont déjà utilisé le Pédibus. Les enfants concernés ont majoritairement de 4 à 6 ans. Si on détaille cette participation en fonction des classes d'âge des parents, on peut observer des proportions semblables pour l'ensemble d'entre elles, à l'exception de celle des jeunes parents (15-29 ans) qui ont un taux de participation plus élevé (50%). Cette participation accrue chez les jeunes parents semble confirmer le développement et l'adhésion toujours plus forte d'une telle pratique dans le temps. D'autant plus que chez les jeunes ménages (*new nesters*¹⁹), 50% d'entre eux utilisaient le Pédibus lorsqu'ils ont répondu à l'enquête. S'il est encourageant d'observer la jeunesse

des usagers du Pédibus, ce constat mérite d'être quelque peu relativisé par la faible représentativité des effectifs analysés dans ce contexte. Là encore, des études complémentaires doivent être menées afin de déterminer plus précisément le profil socio-culturel, mais aussi économique, des usagers du Pédibus. Au regard des participants cités plus haut, on peut déjà constater que chez ceux qui utilisaient le Pédibus lors de la réalisation de cette enquête, la proportion la plus importante (23%) se situe dans la catégorie de revenu inférieure²⁰ (moins de 6000 CHF par mois).

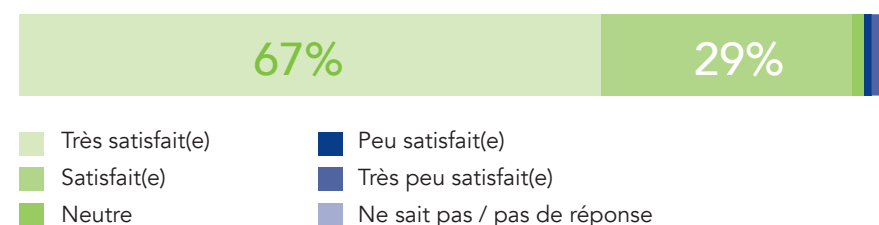


Photo: © Fabienne Degoumois, ATE

résidence et l'école peut aussi amener certains à considérer le Pédibus comme inutile. 24% des parents n'y participent pas pour des raisons 'autres'; principalement parce qu'ils habitent trop près ou trop loin de l'école. Il importe aussi de souligner qu'une partie d'entre eux s'organise avec d'autres parents de manière informelle pour accompagner leurs enfants à l'école, une alternative au Pédibus qui est également encouragée par la campagne.

2.7 Un taux de satisfaction élevé

ÊTES-VOUS
SATISFAIT(E)
DE PARTICIPER OU
D'AVOIR PARTICIPÉ
AU PÉDIBUS?



n=129
Enquête Suisse romande

Taux de satisfaction associé au Pédibus

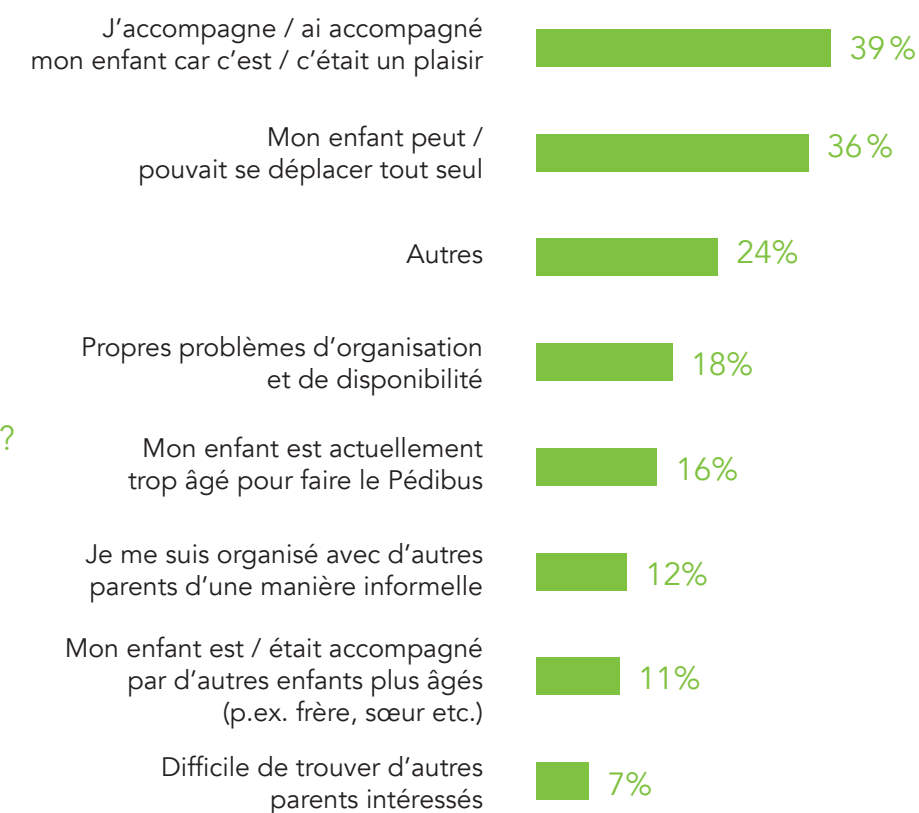
De manière générale, un fort taux de satisfaction (67% 'très satisfait' et 29% 'satisfait') démontre que la campagne répond avec succès aux besoins et aux attentes des parents concernés. Plusieurs raisons expliquent que des parents qui ont connaissance du Pédibus n'y participent pas. Une grande part (39%) n'y a pas recours car ces parents accom-

pagent leurs enfants à l'école par plaisir. Une part équivalente (36%) considère leurs enfants comme suffisamment autonomes pour se rendre à l'école sans accompagnement. En outre, la longueur du chemin de l'école peut constituer un obstacle dans la décision d'intégrer son enfant à une ligne Pédibus. A l'opposé, une distance très courte entre la

19. On entend par *new nester* des 'jeunes familles', soit des ménages comprenant une ou deux personnes de plus de 19 ans et des enfants entre 0-9 ans (mais pas d'enfant entre 10-19).

20. On se réfère ici au revenu pour l'ensemble du ménage, soit le salaire de toutes les personnes faisant partie du ménage.

POURQUOI NE
PARTICIPEZ-VOUS PAS
OU N'AVEZ-VOUS PAS
PARTICIPÉ AU PÉDIBUS?

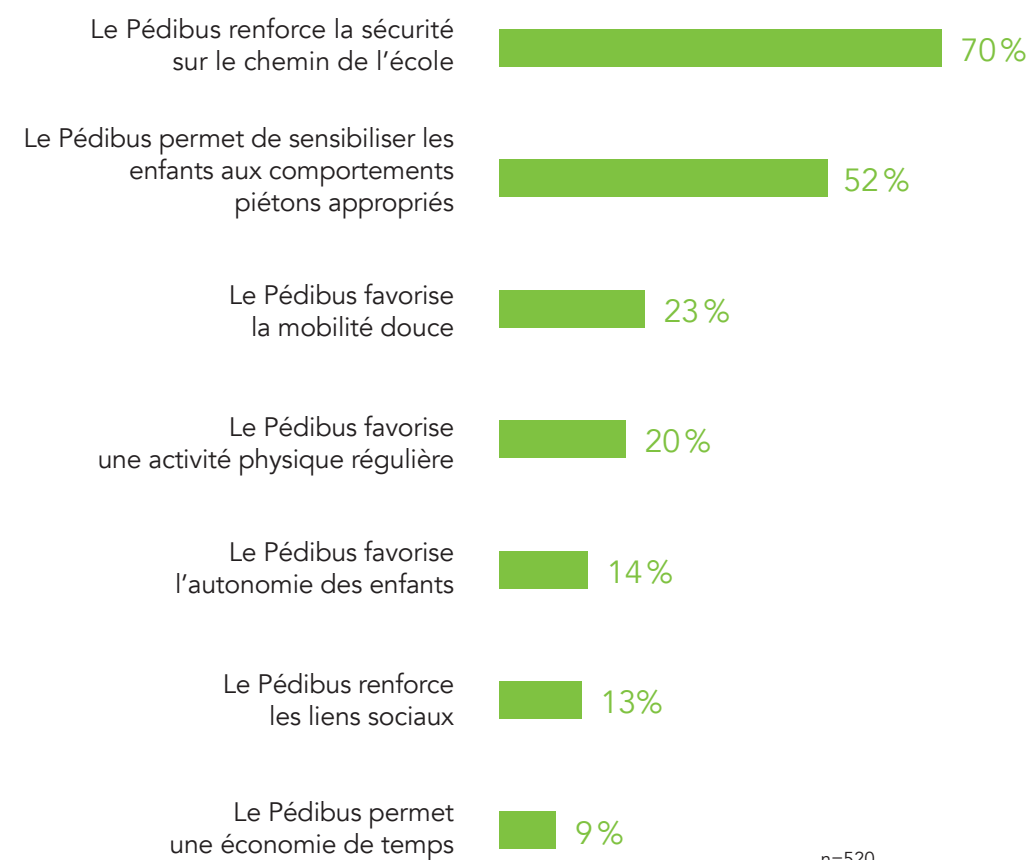


n=176
Enquête Suisse romande

Raisons de la non participation au Pédibus

2.8 Les bénéfices du Pédibus

SELON VOUS,
QUEL SONT
LES BÉNÉFICES
DU PÉDIBUS?



n=520
Enquête Suisse romande

Bénéfices du Pédibus

Interrogés sur les bénéfices du Pédibus, les parents considèrent la sécurité sur le chemin de l'école comme le plus important (70%), suivi par l'acquisition de comportements appropriés par les enfants (52%). D'autres bénéfices associés

à la mobilité douce (23%), à la santé (20%), au développement des enfants (14%), aux liens sociaux (13%) et à l'organisation (9%) sont également mis en avant.



PARTIE 3

Discussion



Photo: © Nicolas Righetti / Lundi13.ch

3.1 Encourager le transport actif

L'enfant a été longtemps un grand absent des réflexions sur la mobilité. Si l'environnement construit est toujours en grande partie conçu par et pour les adultes, on peut néanmoins constater un intérêt croissant pour les problématiques mettant en jeu la mobilité des enfants, que ce soit dans la littérature académique, les initiatives de certains milieux associatifs ou encore dans la planification des pouvoirs publics. Cette étude sur le Pédibus en Suisse romande se place dans ce courant novateur, en complément des travaux présentés plus haut. En parallèle à de nombreuses initiatives visant à promouvoir des comportements plus durables, des acteurs partout dans le monde se mobilisent pour faire face au déclin du transport actif chez les enfants. C'est sans doute en Amérique du Nord que le corpus scientifique est le plus abondant sur le sujet, en grande partie à cause de la croissance inquiétante des problèmes d'obésité. Cependant, ce contexte ne se limite pas au continent américain et le reste du monde est également touché par le manque d'activité des enfants et par les effets induits sur leur santé.

En Suisse, les distances à parcourir pour se rendre dans un établissement scolaire ne sont certainement pas comparables au cas nord-américain (voire à certains pays en développement) et ne semblent pas constituer un obstacle majeur au transport actif des enfants. Cela peut être confirmé par les résultats de cette étude qui démontrent que la majorité des enfants effectue moins d'un kilomètre et demi pour atteindre leur école. De plus, avec environ trois quarts des enfants inclus dans cette analyse qui utilisent la marche sur le chemin de l'école, la Suisse est un pays où le transport actif est toujours relativement plébiscité. Toutefois, comme mentionné précédemment, on constate tout de même une baisse de 9% du transport actif des enfants de 6 à 9 ans entre 1994 et 2015. La Fondation Promotion Santé Suisse²¹ a démontré que la durée d'activité physique chez les enfants tend à baisser avec l'âge, particulièrement durant l'adolescence. Ces constatations incitent à promouvoir la marche chez les enfants en bas-âge pour qu'ils développent le plus tôt possible des habitudes saines et les consolident avec l'âge.

3.2 La sécurité comme déterminant principal

On peut aussi observer en Suisse des différences importantes entre les distances des trajets scolaires en milieux urbains et ruraux. En outre, malgré la distance relativement courte jusqu'à l'école, nos résultats mettent en évidence un taux d'accompagnement important et révèlent qu'au moins un enfant sur dix s'y rend en voiture tous les jours. L'insécurité associée au chemin de l'école, perçue ou réelle, représente certainement un frein à l'autonomie des enfants. Dans ce contexte, le Pédibus peut jouer un rôle important en favorisant un accompagnement collectif non motorisé.

Le taux d'accompagnement élevé en Suisse peut être attribué à un sentiment d'insécurité face à la circulation, dans un contexte où deux tiers des enfants doivent évoluer dans un trafic routier de plus de cinquante kilomètres/heure. Ce trafic routier contribue en partie à produire un sentiment d'insécurité chez les parents, une dynamique qui restreint fortement le transport actif des enfants. Cette corrélation confirme ainsi le lien indissociable entre Pédibus et sécurité routière : les parents interrogés en Suisse voient avant tout le Pédibus comme un outil qui renforce la sécurité de leurs enfants sur le chemin de l'école, même si d'autres arguments sont mis en avant, tels que des bénéfices associés à la santé, à la sensibilisation ou encore à la convivialité. Ces constatations sont d'ailleurs partiellement en adéquation avec la recherche internationale sur la mobilité enfantine et le trafic routier, qui présente le sentiment d'insécurité face au trafic routier et la distance à parcourir comme les deux principaux facteurs influençant les choix modaux des parents. Les pouvoirs publics doivent ainsi agir sur le trafic routier afin d'atténuer ce sentiment d'insécurité chez les parents et favoriser le transport actif des enfants. En se rendant à pied à l'école, les enfants

agissent non seulement sur leur santé et sur leur environnement, mais ils acquièrent également des compétences en termes de mobilité. Sans désresponsabiliser les autorités, le Pédibus s'intègre pleinement dans cette dynamique, en permettant aux enfants d'adopter la marche tout en proposant un cadre rassurant pour les parents.

Les effets du Pédibus sur la santé et sa propension à créer du lien social sont des arguments présents dans l'ensemble des études, même s'ils ne revêtent pas la même importance selon les contextes étudiés. De même, les gains en termes de temps et les effets positifs du Pédibus sur l'autonomie des enfants sont appréciés à différents niveaux suivant les situations. Certaines études questionnent ce

« En Suisse, le sentiment d'insécurité routière est élevé. Le Pédibus représente un juste milieu entre accompagnement parental et mobilité autonome »

dernier argument, lui opposant que le Pédibus limite l'indépendance des enfants. En Suisse, cependant, le Pédibus prend tout son sens, si l'on sait que le sentiment d'insécurité routière est élevé. Il représente ainsi un juste milieu entre accompagnement parental et mobilité autonome

pour les plus jeunes enfants. Le Pédibus constitue une bonne alternative à l'accompagnement individuel des enfants ; il contribue à réduire le trafic de 'parents-taxi' et donc le nombre de voitures aux alentours des écoles. Il permet ainsi de rompre en partie ce cercle vicieux qui voit l'accroissement du sentiment d'insécurité des parents provoquer une augmentation des trajets en voiture pour accompagner leurs enfants.



Photo: © Nicolas Righetti / Lundi13.ch

21. Fondation Promotion Santé Suisse, (2016). Comportement en matière d'activité physique des enfants et des adolescents en Suisse.

3.3 Le développement du Pédibus en Suisse et ailleurs

Parmi l'échantillon de parents interrogés en Suisse romande, un quart du groupe a utilisé le Pédibus depuis son introduction. L'adhésion des usagers est également très importante comme le démontre le taux de satisfaction. Le développement antérieur du Pédibus en Suisse romande engendre une notoriété plus importante dans cette région, particulièrement au regard de la Suisse allemande où la pratique est moins connue. De plus, malgré une certaine différence observée dans les distances du domicile à l'école entre la campagne et la ville, on constate plutôt une similitude de pratique entre les zones rurales et urbaines. Les résultats issus de l'enquête en Suisse romande présentent une relative sur-représentation des jeunes familles chez ses usagers, ce qui peut confirmer son potentiel en termes de développement. On constate aussi une certaine surreprésentation des classes inférieures, ce qui tend à se démarquer des observations de Depeau et Brenac qui associent la pratique plutôt à des classes supérieures. S'il faudrait des études complémentaires pour étayer ces constatations, on peut tout de même affirmer qu'au regard de certains travaux qui mettent en lien le Pédibus à une relative homogénéité sociale, l'observation en Suisse romande reflète au contraire une forte hétérogénéité chez ses usagers.

L'analyse des représentations qui déterminent la participation au Pédibus en Suisse romande met en évidence l'importance de la sécurité comme principal bénéfice perçu (70%). Elle se démarque de certaines études sur les bénéfices

attribués au Pédibus dans d'autres contextes. Kingham et al.²², dans le cas de Christchurch en Nouvelle-Zélande, tout comme Depeau²³, dans le cas de Rennes, observent au contraire le peu d'importance attribuée à la sécurité dans le choix de participer, au regard d'autres bénéfices comme le renforcement du lien social et les avantages organisationnels. Au contraire, en Suisse romande, ces arguments semblent moins importants (13%

pour le lien social et 9% pour l'économie de temps). On voit ainsi, à travers l'exemple du Pédibus, l'importance du contexte dans la construction des représentations qui guide les choix modaux liés aux enfants. Des différences propres à l'environnement, ainsi qu'aux acteurs

en jeu, induisent une perception différenciée des avantages que représente une telle pratique. Il importe donc de posséder une fine connaissance du contexte socioculturel dans lequel on entend promouvoir le Pédibus, ou d'autres formes de mobilité durable, pour actionner les bons leviers qui entraîneront son adhésion.

« La motivation pour participer au Pédibus en Suisse romande est avant tout liée à la sécurité, alors que dans d'autres pays elle est associée au lien social et à l'organisation familiale »

3.4 Un outil efficace pour agir sur les comportements



Photo: © Martine Wolhauser, ATE

La campagne Pédibus a une influence très positive sur la mobilité douce. On peut se réjouir du fait que près de la moitié des parents interrogés affirment avoir modifié leurs pratiques vers une mobilité plus durable suite à la campagne. L'impact important du Pédibus, que ce soit pour les écoliers ou indirectement sur la mobilité des familles en général, est également très encourageant.

D'ailleurs, les témoignages d'usagers récoltés par la Coordination Pédibus de l'ATE soulignent comment cette pratique a pu mener à des réaménagements urbains adaptés aux besoins des

enfants, ainsi qu'à la perpétuation, en dehors du contexte scolaire, de la marche comme une habitude de déplacement. L'enfant acquiert des compétences de mobilité mettant en jeu le transport actif, ce qui semble essentiel face au déclin de cette forme de mobilité chez certains d'entre eux. Ceci ne concerne d'ailleurs pas que les enfants ; des parents associés au Pédibus peuvent aussi opter plus souvent pour la marche que pour un transport motorisé. Cela démontre que la campagne Pédibus, en plus de susciter la création de nouvelles lignes, contribue largement à la sensibilisation de la population à la mobilité douce, donne plus de visibilité aux enfants et rend le chemin de l'école plus sûr.

Enfin, si certaines critiques²⁴ voient dans le Pédibus un désengagement de l'action publique, et mettent en avant ses faiblesses en termes de durabilité dues à sa nature bénévole, l'exemple suisse démontre au contraire que la pratique contribue à la collaboration entre société civile et pouvoirs publics. Le Pédibus, comme d'autres

initiatives telles que les Plans de mobilité scolaire, associe divers acteurs : parents, associations, municipalités, polices, Bureau de prévention des accidents (bpa), etc. De plus, la durée de vie d'une ligne est en moyenne de trois ans, mais certaines peuvent fonctionner pendant dix ans avec l'arrivée

de nouvelles familles concernées par le déplacement de leurs enfants vers l'école.

« La campagne Pédibus a une influence très positive sur la mobilité douce : près de la moitié des parents interrogés ont modifié leurs pratiques vers une mobilité plus durable »

22. Kingham, S. et al. (2007).

23. Depeau, S. (2008)

24. Brenac, T. (2013).

3.5 Des pistes pour une mise en œuvre optimale

Cette étude ciblée sur le Pédibus démontre son influence sur l'augmentation du transport actif chez les enfants. Elle met de plus en lumière quelques pistes pour favoriser le développement de cette pratique en Suisse :



La création d'un réseau de partenaires permet de mieux développer la campagne et d'assurer une dynamique régionale. Le modèle des Coordinations cantonales développé par l'ATE en Suisse romande semble être une bonne stratégie pour la réussite de ces objectifs. Il serait judicieux de mettre en œuvre ce modèle dans d'autres régions.



Un important travail de terrain doit être effectué et renouvelé chaque année pour diffuser de l'information auprès des familles. Des animations et des campagnes ciblées pourraient par exemple se dérouler lors des rentrées scolaires, principalement en Suisse allemande où le Pédibus est encore peu connu.



Il convient de consolider la dynamique ascendante qui caractérise la mise en œuvre du Pédibus en renforçant le rôle central des parents et en leur laissant une marge de manœuvre adaptée, par exemple dans le choix des itinéraires et dans les règles de fonctionnement. En outre, la nature bénéfique du Pédibus pouvant limiter sa durée dans le temps, il est important que les parents s'approprient le processus pour favoriser sa durabilité. Le Pédibus constitue ainsi une action communautaire reposant sur l'implication des parents.



Les effets positifs du Pédibus vont au-delà de la sécurité et doivent être valorisés. On peut penser à l'adoption d'autres comportements durables en termes de mobilité, mais aussi à des effets sur le lien social ou l'intégration dans un nouveau quartier.



Le sentiment d'insécurité face au trafic routier représente le moteur principal dans l'adhésion des parents au Pédibus en Suisse romande. Cette pratique permet un accompagnement de l'enfant, tout en lui autorisant un espace pour le développement de son autonomie par son intégration dans un groupe de pairs. Il convient donc de promouvoir le Pédibus comme une pratique qui permet à l'enfant d'acquiescer des comportements sûrs sans le surprotéger.



On constate de manière générale une baisse du transport actif chez les enfants. La Suisse, comme le reste de l'Europe, n'échappe pas à cet état de fait. Il importe d'être proactif et de favoriser dès le plus jeune âge ce transport actif.



On peut constater l'importance de la perception de l'environnement dans les choix modaux. Il convient de recommander aux parents de choisir des itinéraires sûrs, mais aussi agréables pour les enfants.



Enfin on pourrait développer la pratique, ou du moins une dynamique approchante, à des contextes extra-scolaires réguliers (par exemple, pour se rendre à un entraînement sportif hebdomadaire).

Conclusion

Cette étude basée sur deux volets analytiques distincts, l'un au niveau national et l'autre au niveau romand, met en lumière des dynamiques qui nous permettent d'approfondir la compréhension des comportements de mobilité des enfants sur le chemin de l'école en Suisse. On constate, en premier lieu, des différences marquées entre les régions linguistiques. De futures recherches mettant en jeu l'influence de déterminants socioculturels sur la mobilité des enfants issus des différentes régions du pays semblent ainsi nécessaires pour optimiser le développement de politiques en adéquation avec les divers contextes culturels qui composent la Suisse. Certaines caractéristiques transcendent néanmoins les frontières linguistiques du pays. On remarque par exemple que la perception de la sécurité associée au chemin de l'école influence de manière importante les choix modaux des enfants sur l'ensemble du territoire. En outre, la Suisse est un pays où le transport actif des enfants reste bien développé, notamment en comparaison de la situation nord-américaine où la suprématie du transport motorisé est de plus en plus pointée du doigt comme un facteur impactant négativement la santé des enfants. Cependant, cette comparaison ne doit en aucun cas autoriser un quelconque relâchement dans la promotion des mobilités douces. Nous constatons d'ailleurs une baisse du transport actif en Suisse. De plus, le transport motorisé est toujours beaucoup trop important aux alentours des écoles, engendrant un sentiment d'insécurité qui tend à renforcer le taux d'accompagnement des enfants.

Pour ce qui est du Pédibus, son importante notoriété et son taux de satisfaction élevé dans les régions latines du pays confirment la pertinence et l'utilité des actions menées et des campagnes qui lui sont consacrées. On voit aussi que le développement du Pédibus entraîne d'autres comportements associés à la mobilité douce de manière générale. Le fait que près de la moitié des parents ayant connaissance du Pédibus en Suisse romande affirment avoir modifié leurs comportements de mobilité est très réjouissant quand on sait combien il est difficile de sensibiliser et d'inciter les personnes à changer leurs habitudes. De plus, cette modification des comportements concerne en particulier des enfants qui acquiescent ainsi des habitudes saines et durables. La campagne Pédibus a donc un impact réel sur le renforcement de la mobilité douce; cette dynamique ne se limite pas seulement à la création de nouvelles lignes. La structure mise en place par l'ATE, le soutien offert tout au long de l'année par les Coordinations cantonales, le matériel et les outils mis à disposition, ainsi que les événements festifs organisés sont des éléments clés de la réussite du Pédibus. Les résultats de cette enquête démontrent que le Pédibus fonctionne de manière optimale et remplit pleinement ses objectifs en Suisse romande. Ce modèle de campagne peut être reproduit dans d'autres cantons et pays afin de sécuriser davantage les déplacements des enfants et encourager la mobilité douce sur l'ensemble des territoires.

Références

Brenac, T. (2013). Pédibus (bus pédestre). In: Reigner H., Brenac T. et Hernandez F. (eds.) *Nouvelles idéologies urbaines. Dictionnaire critique de la ville mobile, verte et sûre*. (Rennes : PUF).

Depeau, S. (2006). Approche psycho-environnementale de la mobilité spatiale quotidienne des enfants en milieux urbains : Aperçu d'un programme de recherche. *Revue travaux et documents de l'UMR ESO, 2*, 29-35.

Depeau, S. (2008). Nouvelles façons de se déplacer vers l'école ou l'expérimentation du Pédibus dans un quartier rennais. Quelles incidences sur l'apprentissage de l'autonomie de déplacement des enfants et leurs rapports à l'espace ? *Revue Recherche Transport Sécurité, 101*, 253-271.

Depeau, S. (2013). Mobilité des enfants et des jeunes sous condition d'immobilité ? Ce que circuler signifie. *E-migrinter, 11*, 103-115.

Kearns, R. A., Collins, D. C., & Neuwelt, P. M. (2003). The walking school bus: extending children's geographies? *Area, 35*(3), 285-292.

Kong, A., & al. (2009). Implementation of a walking school bus: lessons learned. *Journal of School Health, 72*(7), 319-325.

Kingham, S., & Ussher, S. (2007). An assessment of the benefits of the walking school bus in Christchurch, New Zealand. *Transportation Research Part A: Policy and Practice, 41*(6), 502-510.

Mendoza, J. A., Levinger, D. D., & Johnston, B. D. (2009). Pilot evaluation of a walking school bus program in a low-income, urban community. *BMC Public Health, 9*(122), 1-7.

Mitra, R. (2013). Independent mobility and mode choice for school transportation: A review and framework for future research. *Transport Reviews, 33*(1), 21-43.

Office fédéral de la Statistique (2012). *La mobilité en Suisse. Résultats du microrecensement mobilité et transports 2010*. Neuchâtel : OFS.

Office fédéral de la statistique (2017). *Comportement de la population en matière de transports 2015. Résultats du microrecensement mobilité et transports 2015*. Neuchâtel : OFS.

Organisation Mondiale de la Santé (2002). *A physically active life through everyday transport: with a special focus on children and older people*.

Promotion Santé Suisse (2016). *Activité physique des enfants en Suisse*.

Le Pédibus en Suisse

Usages, connaissances et représentations

La présente étude vise à mesurer l'impact de la campagne Pédibus en Suisse. En interrogeant plus de mille parents, le but est de comprendre dans un premier temps quelles sont les pratiques de mobilité des enfants et quels sont les déterminants qui influencent ces choix. Dans un deuxième temps, il s'agit de se focaliser sur la pratique du Pédibus en Suisse romande, afin d'évaluer son impact sur la mobilité des enfants de manière générale, les motivations des parents quant à son utilisation, ainsi que les bénéfices perçus. Cette analyse se base sur deux volets analytiques : le premier prend en compte l'ensemble du territoire et le second met en jeu précisément le développement du Pédibus en Suisse romande. Cette étude amène des éléments de compréhension aux divers acteurs engagés dans la planification et l'aménagement du territoire, mais aussi à ceux impliqués dans le parcours scolaire des jeunes enfants suisses.

La Suisse est un pays où le transport actif des enfants est bien développé, 75% d'entre eux se rendant à l'école à pied. On constate toutefois d'importantes différences entre les régions linguistiques : le déplacement à pied des enfants sur le chemin de l'école est plus important en Suisse allemande (83%) qu'en Suisse romande (67%) et qu'en Suisse italienne (49%). Certaines caractéristiques s'observent néanmoins sur l'ensemble du pays : la perception d'insécurité associée au chemin de l'école est la raison principale qui pousse les parents à accompagner leurs enfants, que ce soit de manière individuelle ou par l'intermédiaire d'un dispositif organisé tel que le Pédibus.

Un très fort taux de satisfaction (96%) et une importante notoriété (96%) caractérisent cette pratique innovante en Suisse romande, permettant non seulement d'agir sur le sentiment d'insécurité des parents, mais aussi d'influencer leurs habitudes en les orientant vers des comportements de mobilité douce. Il est encourageant de constater que la connaissance du Pédibus a incité 46% des personnes interrogées à modifier leurs comportements de mobilité vers des pratiques plus durables.