

Etude universitaire sur le Pédibus

Alexandra von Schack a défendu un mémoire à l'Institut de géographie à l'Université de Berne intitulé : « Lausanne à la recherche d'une mobilité durable », dans laquelle elle présente le Pédibus, ce système de ramassage scolaire, organisé et coordonné par les parents. Son étude décrit l'aventure lausannoise : de l'impulsion au développement, de la promotion à la synthèse finale.

Universitäts-Studie über Pédibus

Alexandra von Schack hat am Geografischen Institut der Universität Bern eine Diplomarbeit mit dem Titel „Lausanne auf der Suche nach einer dauerhaften Mobilität“ eingereicht, in welcher sie den Pédibus vorstellt. Eine Art Fussgänger-Schulbus für den Schulweg, der von den Eltern organisiert und koordiniert wird. In ihrer Arbeit beschreibt sie den Verlauf des Projekts in Lausanne: von den ersten persönlichen Impulsen bis hin zur Förderung in der Endphase.

Dieses Dossier ist auf Französisch.

Lausanne à la recherche d'une mobilité durable

**Analyse de trois projets liés à la problématique
des déplacements urbains**

Diplomarbeit

der Philosophisch-naturwissenschaftlichen Fakultät

der Universität Bern

vorgelegt von

Alexandra von Schack

2003

Leiterin der Arbeit:

Prof. Doris Wastl-Walter, Geographisches Institut, Universität Bern

Résumé du travail de diplôme complet

Ce travail traite des mesures mises en place pour rendre la ville plus durable en matière de transport. Le déséquilibre flagrant existant entre la demande et l'offre en matière de mobilité dans les villes est un des problèmes fondamentaux actuels et explique le développement non durable des villes.

Cet ouvrage se penche plus particulièrement sur la problématique lausannoise et se pose la question de savoir jusqu'à quel point certains projets peuvent engendrer une adaptation de l'offre à la demande et donc, dans une plus large mesure, contribuer à une durabilité en matière de mobilité. De façon critique, ce travail évalue trois projets qui touchent à la problématique des déplacements à Lausanne : deux émanant d'initiatives privées (Le Pédibus et la Serpentine) et un de la municipalité (les scooters électriques).

Le Pédibus est un système de ramassage scolaire organisé et coordonné par les parents, afin d'éviter qu'ils n'amènent leurs enfants en voiture à l'école. La Serpentine, elle, est un moyen de transport électrique innovant, se situant entre les transports individuels motorisés et les transports publics. Un système magnétique installé sous la route donne l'énergie nécessaire au déplacement du véhicule et une borne de dialogue détecte les obstacles situés sur la route. Finalement, les Services Industriels de Lausanne ont mis sur pied une campagne de promotion des scooters électriques, offrant une subvention pour diminuer le prix d'achat et installant des bornes de recharges dans la ville pour offrir l'électricité aux utilisateurs.

Il s'agissait, dans un climat d'ambiguïté quant à une définition claire d'une mobilité durable (d'un côté, on veut diminuer la mobilité et de l'autre, on l'encourage en construisant des infrastructures modernes), d'analyser ces trois projets. Dans quels cas peut-on finalement parler de contribution à une mobilité plus durable ?

Ce travail arrive à la conclusion que, par rapport aux deux autres projets, le Pédibus peut être considéré comme celui qui contribue le plus à une mobilité durable. Son absence d'impact sur l'environnement ainsi que la participation de la population locale sont les deux principaux arguments qui défendent ce point de vue. Par ailleurs, le fait que le concept soit clair et facile à réaliser explique le succès populaire de ce projet. La Serpentine et les scooters électriques, de leur côté, sont deux projets qui contribuent aussi à une mobilité durable, plus par l'image des transports qu'ils véhiculent, que par le réel changement qu'ils peuvent apporter, que ce soit sur l'environnement ou dans la comportement des gens. Alors qu'on prône aujourd'hui une complémentarité dans les moyens de transports urbains, la Serpentine semble un peu venir d'un autre temps, où on cherchait (grâce à la technique) un moyen de transport révolutionnaire qui réglait tous les problèmes. Le concept de la Serpentine peut paraître complexe à premier abord, alors que celui des scooters électriques est bien construit et bien présenté, ce qui joue en sa faveur. Par ailleurs, le soutien de la ville à la promotion de ces deux projets est une forme de contradiction de la politique lausannoise : globalement, on veut diminuer la mobilité, mais on offre la possibilité aux gens (on la leur facilite même) de se déplacer et d'obtenir de nouveaux moyens de transports à un prix réduit. Dans aucun des deux, la population ne participe à la réalisation des projets, ce qui ne facilite pas un changement de comportement.

Table des matières

<i>Résumé du travail de diplôme complet</i>	<i>i</i>
<i>Préface</i>	<i>1</i>
1. Le Pédibus	2
Impulsion de départ.....	2
Fonctionnement du Pédibus.....	3
Promotion	8
Développement de lignes Pédibus.....	10
Bilan	11
2. Synthèse	17
2.1. Contribution à une mobilité durable.....	17
2.2. Conclusion	20
3. Bibliographie	I
3.1. Livres.....	I
3.2. Autre bibliographie consultée.....	II
3.3. Sites internet.....	IV
3.4. Articles de presse et autres publications.....	V

Illustrations et tableaux

<i>Figure 1-1 : Le Pédibus vu par Burki</i>	<i>3</i>
<i>Figure 1-2 : Le Pédibus, et sa conductrice Mme Corbaz, devant le panneau</i>	<i>4</i>
<i>Figure 1-3 : Cortège Pédibus</i>	<i>6</i>
<i>Figure 1-4 : Panneaux de différentes couleurs dans la cour d'école de Montriond</i>	<i>7</i>
<i>Figure 1-5 : Couverture du livre et CD Pédibus</i>	<i>9</i>

Préface

En partant du fait que pour améliorer la situation environnementale, il faut une prise de conscience chez l'individu, je me suis demandé comment peut-on faire pour changer les habitudes et comportements des gens en matière de mobilité. Mon choix s'est porté sur trois initiatives lausannoises qui représentent, selon moi, une alternative aux moyens de transports motorisés habituels. J'ai décidé de traiter ces projets car ils vont dans le sens de l'idée du développement durable et offrent une solution (même partielle) à la problématique des transports urbains.

Ce travail est structuré en 4 parties. Premièrement, la problématique expose les enjeux et difficultés liés à la circulation urbaine. D'abord générales, les explications traitent ensuite plus particulièrement de la ville de Lausanne. Qu'en est-il des enjeux de la capitale vaudoise et quels objectifs ont été formulés en matière de déplacements dans le plan directeur communal en 1995 ? La deuxième partie est composée de la théorie sur laquelle je m'appuie ainsi que des méthodes abordées durant la démarche de ce travail. Suivent la présentation des trois projets : le Pédibus, la Serpentine et les scooters électriques. La dernière partie analyse ces initiatives sous l'angle du développement durable. J'évalue la contribution de ces cas pratiques à une mobilité urbaine durable.

Au même moment où je rédigeais ce travail, le sommet mondial sur le développement durable se tenait à Johannesburg, en Afrique du Sud. Etant donné le peu de recul que l'on a par rapport à ce qui s'est discuté et décidé et surtout par rapport aux répercussions concrètes de cette conférence, j'ai décidé de ne pas mentionner ce sommet dans ma discussion théorique et de me concentrer surtout sur le bilan qu'on peut tirer, dix ans après, de la conférence de Rio de 1992.

Merci à Mesdames Françoise Chappuis, Monique Corbaz, Carole Lambelet, Monique Skrivan et Catherine Zaccaria et à Messieurs Jean-Christophe Boillat, Jean-Luc Kolb, Rodolphe Nieth, Bernard Saugy et Jean-François Theubet.

Je tiens à remercier tout particulièrement Mme Elisabeth Bäschlin pour son aide lors de la réalisation de ce travail.

Remarque : Ce document ne représente qu'une partie de mon travail de diplôme et n'est par conséquent pas complet. A la base et comme le montre le titre, mon travail traite de trois projets. Etant donné qu'ici seul la partie concernant Pédibus est présentée, il est possible que certains propos ne soient pas totalement clairs car ils se rapportent à une partie manquante. Si vous désirez consulter la version complète de ce travail, veuillez prendre contact avec moi ou vous rendre à la bibliothèque de l'institut de géographie de l'Université de Berne.

Alexandra von Schack
Ch. Lucinge 1, CH - 1006 Lausanne
+ 41 (0) 21 311 29 51
avon_schack@hotmail.com

1. Le Pédibus

Impulsion de départ

En 1999, une cinquantaine de parents du quartier Montriond à Lausanne se sont regroupés pour parler de la sécurité de leurs enfants sur le chemin de l'école. Régulièrement, ils se préoccupaient de cette problématique en récoltant des pétitions et en faisant savoir aux autorités qu'ils voulaient voir une solution se concrétiser pour leurs petits.

A la même époque, la déléguée à l'enfance a été nommée et elle s'est intéressée aux demandes et attentes des habitants des quartiers lausannois. Etant donnée que le quartier sous-gare en engendrait un certain nombre et avait déjà une réputation d'être, selon Mme Zaccaria, un quartier « *assez particulier, où les gens ont l'habitude de fonctionner ensemble* » elle s'en est occupée.

Un forum a été ainsi organisé à la maison de quartier pour parler de ces aspects de sécurité. Les parents, le délégué aux piétons, M. Kolb, la déléguée à l'enfance, Mme Skrivan ainsi qu'un représentant du service de la circulation étaient présents. Un certain nombre de mesures tels que la mise en place de patrouilleurs scolaires, la création de passages piétons, des corrections de chaussées furent mises en place par les autorités. Mais cela ne comblaient pas les attentes des parents. Ces derniers estimaient, selon les termes de Mme Corbaz, que tout cela ne « *permettait toujours pas aux enfants d'aller à l'école seuls et en toute sécurité* ». Etant donné que la ville, pour l'instant, ne pouvait rien proposer de plus, la déléguée à l'enfance retourna la question aux parents : « *Que pouvez-vous imaginer faire pour vos enfants et que peut-on faire pour compléter le dispositif de sécurité déjà en place ?* ».

En partant de cette nouvelle approche, ils ont réfléchi et ont décidé d'organiser un système de ramassage scolaire, mais à pied. En effet, les parents ont de plus en plus tendance à amener leurs enfants en voiture à l'école, de peur qu'il traversent des grands axes routiers tout seuls. Selon Mme Zaccaria, ils pensent ainsi « *gagner du temps en accompagnant leur enfants en voitures à l'école* ». Mme Corbaz explique que « *les parents effectuent ainsi en général 4 trajets en une seule journée, parfois même plus si leurs enfants n'ont pas les mêmes horaires* ». Mme Skrivan ajoute que « *les voitures parentales encombrant les trottoirs, cachant l'entrée de l'école et créant un danger pour les enfants venant à pied* ».

Ainsi, l'idée, selon Mme Corbaz, était de « *se passer le relais et de faire de temps en temps le chemin avec un groupe d'enfants, plutôt que seul(e) avec le sien tous les jours* ». De plus, les enfants se retrouvent sur le chemin de l'école ensemble et en toute sécurité. Le club Pédibus était né.

Fonctionnement du Pédibus

Concept de base

La réalisation concrète de ce système de ramassage scolaire a été possible grâce à une collaboration étroite et efficace entre différents interlocuteurs et grâce aux parents et à leur envie de se solidariser.

La déléguée à l'enfance a ainsi organisé plusieurs rencontres pour trouver la meilleure formule. Il en est ressorti une idée principale : Ce système fonctionnerait comme les transports publics et utiliserait de ce fait le même langage (Zaccaria 2002). En d'autres termes, il y aurait :

- Un **itinéraire** défini, une ligne de bus
- Des **arrêts** signalés par des panneaux
- Un **horaire** précis (les retardataires ne seraient pas attendus)
- Un « **conducteur** » ou une « **conductrice** » adulte, qui assumerait l'accompagnement en partant à l'heure et en ramassant les enfants aux arrêts.

Une fois le concept défini, il a fallu lui trouver un **nom**. Un habitant s'est souvenu de sa grand-mère qui utilisait l'expression « aller à Pédibus » pour dire qu'elle allait à pied. D'emblée, ce nom plut et ce système fut baptisé Pédibus.



Figure 1-1 : Le Pédibus vu par Burki
(Source : 24heures : 9.3.1999)

La forme des **panneaux** Pédibus, imaginée par Mme Zaccaria, rappelle un chapiteau de cirque. Ils informent sur les horaires et sont agrémentés d'un dessin de Burki,

dessinateur caricaturiste au journal 24heures (Fig. 5-1 et 5-2). Ils ont été placés au départ des lignes et aux différents arrêts. En ce qui concerne l'installation de ces panneaux, la collaboration entre la ville et les habitants a été totale : la municipalité s'est chargée de découper les panneaux et de les accrocher alors que les habitants et leurs enfants se sont occupés de les peindre, dans le cadre d'un atelier de peinture.

Ainsi, la première ligne Pédibus fut créée entre le carrefour des chemins des Fleurettes et des Epinettes et l'école de Montriond au printemps 1999.



Figure 1-2 : Le Pédibus, et sa conductrice Mme Corbaz, devant le panneau
(Source : photo personnelle)

Organisation

Pour démarrer efficacement ce système, il a fallu de **trouver** suffisamment de **volontaires**. Les habitants du quartier ont fait jouer leurs réseaux de connaissances pour trouver des conducteurs et conductrices bénévoles.

Bien qu'une des craintes était de ne pas trouver assez de personnes, la recherche s'est avérée finalement être plus facile que prévue. En effet, des volontaires ont été trouvés en nombre suffisant pour assurer tous les trajets, ainsi qu'une liste de remplaçants en cas d'empêchement de dernière minute (24heures : 9.6.1999).

La question d'une rémunération s'est toutefois posée au début, mais cette idée a été vite écartée. Le projet contenait selon Mme Skrivan l'idée, « *tellement intéressante, d'entraide dans le quartier, que de parler de rémunération aurait tué le projet à la base* ». Les parents se sont également demandés s'ils voulaient faire un appel aux bénévoles dans un journal de quartier en cas de manque de conducteurs ou conductrices. Mais pour une question de principe, la proposition a été rejetée car, selon Mme Corbaz, « *ça laisse la porte ouverte à des choses dangereuses* ». Les parents ont peur que des personnes mal intentionnées profitent de l'innocence de leurs enfants. Ainsi, tant que le nombre de conducteurs reste suffisant, cette éventualité ne

sera pas discutée. Les conducteurs sont donc les mères, pères ou grands-parents des enfants du quartier.

Les **conditions** majeures pour **devenir conducteur** ou conductrice de Pédibus sont la ponctualité et la responsabilité. Mme Corbaz insiste sur le fait qu' « *aucune formation particulière n'est requise et qu'ils ne sont même pas obligés de savoir le français* », ce qui prouve la volonté d'ouverture de ce système aux parents ne maîtrisant pas (bien) la langue. Une autre condition, non moins importante qu'elle cite, est de « *toujours le faire avec du plaisir pour que cela ne devienne pas une obligation, car sinon, ça court à sa perte* ». L'engagement de plein gré des parents reste un des points centraux pour l'efficacité et le succès de ce système.

En ce qui concerne les utilisateurs, tous les enfants sont bienvenus et leurs parents n'ont aucune obligation d'être conducteurs pour **inscrire** leurs **enfants** à une ligne Pédibus (24heures : 9.6.1999). Mais le Pédibus concerne principalement les enfants de classes enfantines, de 1^{ère} et de 2^{ème} primaire qui ne sont pas assez grand pour aller à l'école sans être accompagnés.

Les parents inscrivent leurs enfants pour l'année scolaire, en indiquant les jours et les heures où l'enfant prend le Pédibus ainsi que le nom de l'enseignant ou enseignante (Annexe VII). Si après quelque temps, l'enfant devient assez autonome pour faire le trajet tout seul, ses parents avertissent simplement les conducteurs ou conductrices qu'il ne fera plus les trajets avec eux.

L'inscription des enfants permet surtout de se rendre compte du nombre d'enfants par ligne pour ensuite organiser en fonction de cela un ou deux conducteurs ou conductrices. En effet, selon les périodes, il y a parfois plus de 20 enfants, p. ex. entre les vacances d'automne et de Noël, où les écoliers ne sont pas encore assez autonomes pour aller tout seuls. A partir d'environ 10 enfants, il devient difficile de gérer un cortège tout seul et il est alors nécessaire d'organiser un ou une conductrice de plus.

L'inscription est également utile pour l'envoi de courrier pour les fêtes. Ainsi, le conducteur ou la conductrice n'a pas de liste exacte des enfants qui prennent le Pédibus chaque matin, car sinon, selon les termes de Mme Corbaz, « *le système deviendrait ingérable, entre les enfants malades, ceux qui vont chez le dentiste et ceux qui ont des pannes de réveil* ».

De leur côté, les conducteurs et **conductrices** doivent aussi **s'inscrire** à l'aide d'un formulaire similaire à celui pour les enfants. Ils doivent indiquer les heures et jours où ils s'engagent à conduire le Pédibus et sur quelle ligne. Là aussi, les volontaires précisent le nom de l'enseignant ou l'enseignante de leur enfant.

Pour **créer une ligne** de Pédibus, ce système ne nécessite que quatre personnes motivées. Selon le temps à disposition et l'engagement des conducteurs et conductrices, l'offre des Pédibus sera plus ou moins grande (trajets le matin, à midi et l'après-midi). Ainsi, au fur et à mesure que le nombre de volontaires augmente, les plages horaires peuvent être comblées et des listes de remplaçants peuvent être dressées. La condition principale pour créer une ligne Pédibus n'est pas un nombre minimum d'enfants, mais bel et bien un nombre minimum de conducteurs ou conductrices volontaires (en l'occurrence quatre).

Sur le **terrain**, Les parents volontaires se rendent au point de départ de la ligne Pédibus pour laquelle ils se sont inscrits, environ 10 minutes avant l'heure fixée par l'horaire. Là, les conducteurs ou conductrices attendent l'heure de départ du Pédibus en regardant les enfants prévus à cet endroit accourir de toute part. Au moment de

partir, les enfants se mettent en rang, deux par deux en se tenant la main et le Pédibus peut se mettre en marche, selon le trajet défini (Fig. 5-3). Aux différents arrêts, le cortège ramasse d'autres écoliers, amenés par leurs parents ou venus tout seuls. Le chemin de l'école peut sembler court et sans trop de trafic pour une personne adulte, mais les enfants à cet âge-là sont ne se concentrent pas sur la route. Ils discutent durant tout le trajet et suivent (plus ou moins) sagement les instructions des conducteurs en s'arrêtant aux passages piétons quand on leur dit de s'arrêter et avançant quand on leur dit d'avancer.

Pour le trajet du retour, les enfants se retrouvent dans leur cour d'école, devant leur panneau Pédibus et attendent le départ. Les enseignants et enseignantes ainsi que le ou la concierge de l'école étant renseigné(e)s sur ce système savent quels enfants rentrent avec le Pédibus et peuvent donc veiller à ce qu'ils ne se perdent pas dans les couloirs et manquent leur Pédibus.



Figure 1-3 : Cortège Pédibus
(Source : photo personnelle)

Des **badges** sont utilisés pour les conducteurs et conductrices pour que les enfants puissent les reconnaître. Inversement, les enfants en portent aussi pour que les parents volontaires puissent les identifier. Ceci est particulièrement nécessaire au début de l'année scolaire lorsqu'il y a de nouveaux conducteurs ou conductrices et enfants qui ne se connaissent pas encore.

Dans certains collèges, il y a jusqu'à 5 lignes de Pédibus, c'est pourquoi différentes couleurs sont données aux badges et panneaux selon les itinéraires. Comme le souligne Mme Zaccaria « *il faut bien rappeler que certains enfants ne sont pas encore à l'âge de savoir lire* », c'est pourquoi l'accent est surtout mis sur le visuel (Fig. 5-4).



Figure 1-4 : Panneaux de différentes couleurs dans la cour d'école de Montriond
(Source : photo personnelle)

Sécurité et responsabilité

En ce qui concerne la **responsabilité** des parents conducteurs, Mme Skrivan déclare que cela reste assez « *classique et les parents gardent toutes leurs prérogatives : Leurs enfants sont confiés au Pédibus comme s'ils se rendaient à une invitation chez un copain. En cas d'accident, les assurances des parents restent en vigueur, sauf s'il y a eu manquement grave de la part du conducteur (p.ex. absence du conducteur et les enfants partent tout seul)* ». Il n'y a encore jamais eu d'accident et les rares fois où un conducteur était absent, il s'est toujours trouvé un autre parent pour conduire les enfants.

Durant la démarche, l'idée d'une « **charte des conducteurs et conductrices** » a été très vite adoptée, afin de rappeler aux parents la responsabilité que représente le statut de conducteur ou conductrice Pédibus. Etant donné qu'il n'y a pas de contrat d'engagement pour ces personnes (il s'agit de bénévolat), l'idée d'une formule symbolique fut décidée. Trois points composent cette charte : la confiance, l'accueil et la responsabilité. Les conducteurs et conductrices s'engagent donc à répondre à la confiance que placent en eux les parents des enfants, à recevoir les enfants avec bienveillance, à créer un climat de sécurité ainsi qu'à trouver un ou une remplaçante en cas d'empêchement (Annexe VIII).

Comportement des enfants

Le comportement des enfants est aussi important. Ils doivent avoir reçu des **instructions** claires de leurs parents au moment de prendre leur Pédibus. Mme Corbaz prend l'exemple de l'absence d'un ou une conductrice Pédibus : « *les enfants doivent avoir reçu des consignes de ce qu'ils doivent faire : retourner chez eux, se débrouiller et faire le chemin si les enfants sont à la limite de le faire seul, se faire aider par quelqu'un pour traverser, etc.* ». Même chose pour le chemin de retour, car là aussi, « *il arrive qu'un enfant discute et manque son Pédibus ou que le conducteur ne soit pas là* ». Les enfants doivent savoir qu'il y a plusieurs sources d'information où ils peuvent s'adresser pour rentrer chez eux : les enseignants ou le ou la concierge qui reçoivent les horaires et savent donc qui est sensé être là à quel moment.

Une **charte pour les enfants** est aussi sur le point de voir le jour. Celle-ci est élaborée en collaboration avec les principaux intéressés, les enfants. Une première séance avec eux, organisée par le bureau de la déléguée à l'enfance, leur a permis d'émettre un certain nombre d'idées par rapport à leur droits et devoirs sur le chemin de l'école lorsqu'ils prennent le Pédibus. Une deuxième séance a permis de mettre ces idées au clair, de les rediscuter et de rajouter des points qui auraient été oubliés. La mise sur pied de cette charte a montré selon Mme Skrivan « *que les enfants, en fin de compte, semblaient assez conscients de ce qu'ils peuvent et ne peuvent pas faire* ».

Même s'il existe d'autres manières d'apprendre à l'enfant de bien se tenir sur la route, cette charte pour les enfants servira surtout en cas de problème. C'est-à-dire que si un enfant n'a pas un comportement adéquat, les parents conducteurs ou conductrices pourront toujours se référer à cette charte pour le remettre à l'ordre. En ayant bien entendu tous les points de cette charte, l'enfant connaît les enjeux et doit ainsi savoir à quoi s'attendre en cas de problème. De plus, elle lui permettra selon Mme Zaccaria « *d'intégrer ce petit côté officiel de cette démarche* ».

Promotion

Médias

Le succès immédiat qu'a rencontré le Pédibus s'explique de différentes manières. Tout d'abord l'intérêt des médias, en particulier du journal 24heures, qui consacra en mars 1999 un article à cette initiative avec un dessin du caricaturiste Burki qui illustre parfaitement l'idée du Pédibus (24heures : 9.3.1999) (Fig. 5-1). Ce dessin, gracieusement offert par Burki aux promoteurs du Pédibus, a été repris sur les panneaux ainsi que sur les badges des conducteurs et des enfants. Par la suite, le même journal a publié d'autres articles sur l'expansion du phénomène Pédibus.

La télévision a également dédié quelques émissions au sujet : sur TVRL, la télévision de la région lausannoise, ainsi que l'émission « A Bon Entendeur » sur la TSR.

Dans le domaine de l'audiovisuel, le bureau de la déléguée à l'enfance en collaboration avec les parents sont en train de monter un film, destiné à être présenté lors de conférences de promotion du Pédibus.

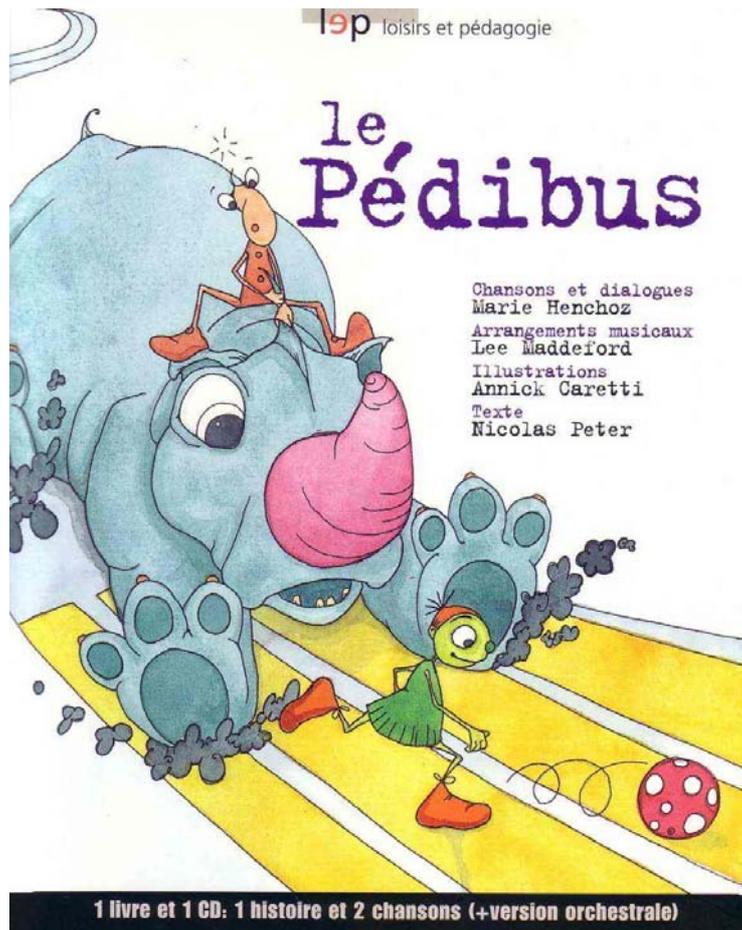


Figure 1-5 : Couverture du livre et CD Pédibus
(Source : Loisirs et Pédagogie 2000)

Musique

Lorsque les lignes ont commencé à se multiplier, Mme Corbaz a pensé « *qu'il faudrait quelque chose de commun qui lie toutes ces lignes ensemble* ». Connaissant Marie Henchoz, auteur de une série de disques pour enfants appelés Sautecroche, elle a imaginé faire une **chanson**. Son amie, enchantée par l'idée lui en a rédigé non pas une, mais deux : une sur le Pédibus et une autre sur la sécurité routière (Fig. 5-5).

Par la suite, ce disque, de part son message éducatif, a été distribué partout dans le canton de Vaud aux 1^{ères} années primaires et 2^{èmes} enfantines. Même si le bureau de la déléguée à l'enfance n'a rien à voir avec cette démarche, Mme Zaccaria ne peut que saluer l'effet promotionnel de ce CD. En effet, tous les enfants du canton l'ont reçu et selon Mme Corbaz « *certain chantent même la chanson du Pédibus sans que le système ait été mis en place dans leur propre ville* ».

Animation

Pour maintenir l'intérêt de cette démarche, le bureau de la déléguée à l'enfance insiste sur l'importance de continuer à animer l'idée du Pédibus. Le bureau a donc, selon les termes de Mme Zaccaria, « *mis l'accent sur des points forts tout au long de l'année pour insuffler un état d'esprit* » et ainsi entretenir la flamme qu'a engendré cette initiative.

P.ex., le bureau souligne l'importance de poursuivre les réunions des conducteurs et conductrices deux à trois fois par année pour faire un bilan et apporter d'éventuels changements. De plus, depuis 1999, des opérations « rénovation des panneaux Pédibus » sont organisées chaque printemps pour les enfants, qui s'occupent de l'entretien des panneaux détériorés par les intempéries hivernales. D'autres opérations sont également mises sur pied : En fin d'année scolaire, un « Rallye Pédibus » réunit tous les participants des différentes lignes de la ville. Le 6 décembre, un « Saint-Nicolas du Pédibus » distribue un sac de friandises à tous les enfants utilisateurs et un « Souper Pédibus » est organisé pour les toutes les personnes conductrices. Parallèlement, un petit « Journal Pédibus » qui paraît quatre à cinq fois par an, permet aux enfants et parents de s'exprimer, d'annoncer les animations prévues en cours d'année et de donner des nouvelles sur le fonctionnement et les initiatives réalisées sur d'autres lignes de Pédibus dans d'autres collèges (Zaccaria 2002).

Développement de lignes Pédibus

Aujourd'hui, il existe à Lausanne **15 lignes** de Pédibus en fonction, autour des collèges de Montriond (5), de la Croix d'Ouchy (3), de Floréal (3), des Bergières (1), de Beaulieu (1) et de Boissonnet (2) (Annexe IX).

Autour du collège de Montriond, qui représente le berceau du Pédibus, Mme Corbaz considère qu'à peu près tous les chemins menant au collège sont couverts par des lignes, ce qui représente 69 conducteurs. Lorsque cela prend de l'ampleur comme autour de ce collège, on nomme un ou une coordinatrice des lignes, pour être à l'écoute des problèmes des conducteurs ou des enfants.

Grâce aux divers moyens de promotion cités dans le chapitre précédent (articles de journaux, émissions de télévision, musique, information dans les écoles, etc.) d'autres personnes s'y sont intéressées et ont souhaité développer l'idée dans leur ville (p.ex. à Payerne, Pully Bussigny, Genève, Marin ou même à Lyon, en France). Par contre, la pratique a prouvé qu'il fallait que l'impulsion de départ vienne des parents, et non de l'administration. Mme Corbaz cite l'exemple de la commune de Bussigny, où une conseillère municipale a montré de l'intérêt : « *elle est passée par le conseil communal, puis par la direction des écoles, qui a contacté les parents et proposé une réunion. Au bout du compte, il n'y avait que 2 parents qui se sont inscrits* » !

A Lausanne, lorsque des parents manifestent leur **intérêt**, le bureau de la délégué à l'enfance a, selon Mme Zaccaria, une méthodique bien définie pour soutenir la démarche : « *A travers le bâtiment scolaire affecté par la demande de parents, un courrier est systématiquement envoyé à tous les élèves concernés par le Pédibus (les*

écoles enfantines, 1^{ère}, 2^{ème}, voire 3^{ème} primaire) expliquant qu'il y a des gens souhaitant démarrer un Pédibus et demandant s'ils sont prêts à s'associer ». Le fichier des écoles, avec le répertoire des adresses, est très utile dans ce sens-là.

Les parents sont ensuite conviés à une séance d'information durant laquelle le Pédibus est présenté. Selon Mme Zaccaria, « *les parents comprennent en général tout de suite ce qu'est ce projet et s'il y en a qui sont intéressés, des itinéraires peuvent déjà être tracés sur des cartes du quartier concerné* ». Une fois les futurs conducteurs ou conductrices trouvées, des ateliers de peinture pour les enfants sont organisés pour confectionner puis installer les panneaux, avant de commencer concrètement à faire les trajets.

Les parents concernés ainsi que les gens habitant à proximité de la nouvelle ligne de Pédibus reçoivent une lettre les informant qu'à telle date un Pédibus démarre dans leur quartier. De plus, une petite publicité que les gens peuvent directement afficher dans leur bâtiment est envoyée, augmentant ainsi la possibilité de trouver de nouveaux parents volontaires et d'étoffer ainsi l'offre Pédibus.

Lorsque Mme Zaccaria envoie le « kit Pédibus » (enveloppe personnalisée contenant toutes les informations relatives à la mise en place d'une ligne Pédibus) aux intéressés, elle leur demande spécifiquement de garder le nom et la forme des panneaux, ce qui, selon ses propres termes « *donne de la force au projet* ». Il semble ici nécessaire de signaler que le Pédibus n'a pas été labellisé ou breveté, les fondateurs souhaitant que l'idée reste ouverte à tous les intéressés.

L'Association pour les Transports et Environnement (ATE) s'est également intéressée de près à cette initiative, qu'elle a rebaptisée « autobus pédestre ». Des collaborateurs de l'ATE sont venus s'informer auprès du bureau de la déléguée à l'enfance et ont publié un petit cahier. L'association a l'intention de le distribuer dans toutes les écoles. La crainte de Mme Skrivan est que « *l'esprit du Pédibus ne soit pas repris, mais que cela soit présenté comme un produit fini, prêt à l'usage et qu'on ne comprenne pas toute la démarche réfléchie qu'il y a derrière* ». Mme Zaccaria appréhende également que d'autres organisations, susceptibles de reprendre l'idée du Pédibus (que cela soit en Suisse ou ailleurs), « *ne prennent que le point de vue de la sécurité routière, sans tenir compte du point de vue de l'enfant, comme cela fut le cas à Lausanne* ». Mme Corbaz, de son côté, se montre plus sceptique quant à l'idée de l'ATE, qui veut développer le Pédibus partout en Suisse romande : elle pense que « *seul un Pédibus voulu et soutenu par les parents sera la clé du succès* ».

Bilan

Au départ, les parents du quartier de Montriond, en se réunissant, étaient partis de l'idée de la sécurité routière pour leurs enfants sur le chemin de l'école. On n'en parlait pas en terme de mobilité durable. Mais au fur et à mesure que le projet prenait de l'ampleur, ils se sont rendus compte que cette initiative contenait beaucoup plus de choses qu'uniquement l'aspect sécuritaire. D'autres aspects sont en effet venus s'y greffer : La convivialité communautaire et l'entraide entre habitants du quartier, la solidarité entre parents, l'ouverture à tous les groupes de la population, la diminution potentielle des parents amenant leurs enfants en voiture à l'école, l'effet éducatif sur les enfants ainsi que la prise de conscience d'être piéton.

Vie de quartier

Tout un aspect social auquel personne n'avait pensé s'est développé et a fini par constituer un des principaux attraits de l'initiative. En effet, les parents ont eu la possibilité de s'organiser entre eux, d'apprendre à se côtoyer et à vivre ensemble, à se simplifier la vie et à diminuer le stress quotidien des horaires, tout en garantissant la sécurité de leurs enfants sur le chemin de l'école. La démarche du Pédibus permet, selon Mme Skrivan, « *de régénérer, au niveau du quartier, des liens et une vie sociale, qui s'effiloche un peu aujourd'hui* ». De plus, Mme Zaccaria observe que « *lors du traditionnel souper Pédibus, les gens se tutoient et sont devenus beaucoup plus proches* ». Cette initiative leur a permis de rencontrer des gens qu'ils ne connaissaient pas auparavant et de créer des liens. De plus, Mme Corbaz constate que « *dorénavant, on remarque si une personne est malade et on s'en préoccupe, alors qu'auparavant, on s'en apercevait à peine* ».

Pour Mme Corbaz, habitante du secteur Montriond, l'état d'esprit du quartier peut jouer un rôle déterminant dans la mise en place d'un Pédibus : En effet, « *certains endroits sont plus preneurs que d'autres et parfois l'ambiance peut totalement changer entre une partie de la ville et une autre* ». Elle cite l'exemple de certains quartiers, où encore peu de parents font le Pédibus alors qu'ailleurs « *avant même que l'enfant ne commence l'école, on sait déjà qu'il prendra le Pédibus et que les parents seront conducteurs* » et conductrices.

Le trajet joue également un rôle important et doit être agréable : si on compare le trajet venant de la rue de Mornex (« *où le conducteur et les enfants doivent passer devant la gare puis passer sous le tunnel des CFF avec tout le bruit et la pollution* ») avec celui de la rue des Fleurettes (« *où on se ballade sur un joli chemin et où les grands-mères font coucou* »), Mme Corbaz comprend très bien que l'un soit plus agréable que l'autre, d'où le manque d'enthousiasme de certains parents à devenir conducteur.

« Devenir acteur plutôt que consommateur » - la participation des parents

« *Devenir acteur plutôt que consommateur* » : cette phrase résumerait selon Mme Zaccaria un des avantages clés du Pédibus en dehors des aspects sécuritaires. La **participation** des habitants « *apporte à la fois aux habitants le sentiment de faire partie de leur quartier et leur permet de rester maître de la démarche* », ce qui explique selon elle le succès du Pédibus.

Quant à la question du bénévolat, Mmes Skrivan et Zaccaria pensent que le terme d'échange conviendrait mieux à cette situation, car les parents profitent réellement de ce service : « *Les parents conducteurs donnent un peu de leur temps durant la semaine, tout en sachant que le reste de la semaine, on reçoit des autres parents un service qui soulage* », explique Mme Skrivan.

Il faut néanmoins préciser que la **recherche de conducteurs** est la zone d'ombre de l'initiative. Dans cette démarche, on est sans arrêt confronté au problème de la

disponibilité des gens. Selon Mme Corbaz, chaque année, il y a de nouveaux écoliers et donc de nouveaux parents, ce qui représente une « *source intarissable* », mais elle avoue cependant que dans certains cas (notamment dans certains quartiers), le « *stock de conducteurs s'épuise un peu par manque de nouveaux enfants* ». Ainsi les « *anciens* [les parents ayant été conducteurs pour leurs enfants entre l'école enfantine et la 1^{ère}, voire 2^{ème} primaire] *continuent par solidarité pour pouvoir continuer à offrir le même service* ». C'est un cas sensible, car ces conducteurs de longue date sont souvent « *des personnes qui ne disent jamais non, jusqu'à ce qu'un certain seuil ait été dépassé et que la personne ne soit plus motivée* ». Il s'agit donc de trouver un équilibre et d'avoir assez de sensibilité pour ne pas trop demander aux gens, afin qu'ils ne se découragent pas.

Il faut encore souligner que dans les cas où des parents souhaitent lancer un système Pédibus et que il n'y a pas eu de répondant à la recherche de conducteurs dans le quartier, la municipalité ne peut pas remplacer la volonté des parents et rien ne peut se faire. Pour Mme Skrivan, il est primordial d'« *utiliser les énergies et ce qui se passe dans les quartiers et tâcher de soutenir en le réfléchissant et en le mettant en forme avec les habitants (...) tout en veillant à ne pas se substituer aux parents et à ce qu'ils sont capables, ou ce qu'ils souhaitent faire pour eux dans leur quartier* ».

Effet éducatif

Mme Zaccaria insiste sur le fait que lors du développement du Pédibus, les fondateurs ont toujours fait attention à prendre le point de vue de l'enfant pour pouvoir « *marquer de manière plus visible la présence de l'enfant en ville* ».

Ainsi, les parents ne sont pas seuls bénéficiaires du Pédibus. Les **enfants** aussi profitent de cette initiative. Selon Mme Corbaz, à l'époque où le Pédibus n'existait pas, « *les enfants arrivaient à l'école avec plein de comptes à régler, prêts à se bagarrer dans la cour alors qu'aujourd'hui, cela ne se voit presque plus* ». En effet, les écoliers bénéficient de l'encadrement d'un adulte pour aller à l'école, qui explique un certain nombre de règles de conduite sur le chemin, qui met en évidence quelques points dangereux du parcours auxquels l'enfant doit être particulièrement attentif et qui calme les esprits en cas de disputes entre les enfants. Par ailleurs, le Pédibus éduque les enfants en leur apprenant à marcher pour aller à l'école au lieu de se faire amener en voiture.

De plus, les enfants profitent de toutes les animations autour du Pédibus, comme le journal, la musique, les rallyes, les opérations de rénovation. Les enfants sont entièrement intégrés à la démarche car, comme l'explique Mme Zaccaria, en « *les faisant participer aux ateliers de peinture et aux opérations printanières de rénovation des panneaux, les enfants apprennent aussi à prendre soin de ce matériel et à le respecter* ». Il est à espérer qu'en grandissant, ces enfants auront, grâce au Pédibus, un autre comportement respectueux de leur environnement social et naturel.

L'état d'esprit régnant dans le quartier peut aussi porter ses fruits sur l'éducation des enfants. Ils grandissent dans une atmosphère chaleureuse et solidaire, où chacun ne pense pas uniquement de manière individualiste.

Perception

Aux dires de Mme Lambelet, le Pédibus est perçu au sein de la municipalité comme une idée « *géniale* ». Au sein de la population, selon Mme Corbaz les enseignants et les habitants du quartier apprécient également le Pédibus : « *Un cortège d'enfants défilant dans la rue, parfois chantant, donne tout de suite une bonne ambiance dans le quartier* ».

De part sa simplicité, le concept du Pédibus a enthousiasmé les parents et beaucoup ont été prêts à investir de leur temps. L'accent ayant avant tout été mis sur l'aspect convivial, Mme Zaccaria prétend que le « *capital sympathie* » engendré a été contagieux (on le voit avec l'exemple du CD, créé en dehors de toute démarche officielle) et déterminant dans le succès de l'initiative.

Elle souligne aussi le fait que « *les parents prennent conscience que s'ils peuvent s'organiser pour un Pédibus, ils peuvent aussi s'organiser pour autre chose* » (comme p. ex. pour les enfants, dont les parents ne sont pas forcément disponibles, un tournus pour surveiller les devoirs ou pour le goûter).

De plus, Mme Corbaz remarque qu'il y a une sorte de respect du matériel du Pédibus, peut-être du fait qu'il s'agit de matériel visiblement fait par des enfants : « *même si le banc d'à côté est cassé, les choses environnantes taguées, c'est extrêmement rare qu'il y ait des problèmes avec les panneaux* ».

Avenir

Après trois ans d'activités Pédibus, la déléguée à l'enfance avoue que toute cette démarche demande énormément de temps et de rigueur, ce dont elle ne se rendait pas forcément compte au début. Selon elle, il est également important que la municipalité « *continue de soutenir cette initiative tout en veillant à ne pas se substituer aux parents, et à leur capacité ou volonté de faire quelque chose dans leur quartier* ». Le bilan est finalement positif, mais tout ne va pas de soi et une telle démarche demande des moyens qui ne sont pas toujours à disposition (disponibilité, écoute, temps, etc.).

Par ailleurs, la déléguée à l'enfance souhaite qu'une **étude d'impact** puisse être faite par un bureau spécialisé, afin de mettre en lumière certains aspects autres que sécuritaires comme p. ex. la diminution de la circulation et de la pollution autour des écoles, les effets sur la santé des enfants qui marchent pour aller à l'école, le développement des liens sociaux, etc. L'idée serait, selon Mme Skrivan, de « *faire valoir, sur cette base-là, des moyens que la ville puisse attribuer, pour mieux promouvoir, informer et développer ce système* ».

En son rôle de déléguée à l'enfance, elle perçoit l'avenir avant tout en termes de **promotion et d'information** à la population : par le biais des bâtiments scolaires, Mme Zaccaria peut ainsi aviser les parents de la possibilité de s'adresser au bureau pour obtenir un soutien logistique au développement d'une telle formule. De plus, aux yeux de Mme Skrivan, « *le soutien aux parents semble également primordial pour qu'ils ne se découragent pas lorsque la réalisation, au début, présente quelques difficultés* ».

A côté du Pédibus, le bureau de la déléguée à l'enfance souhaite aussi avoir plus de temps pour épauler de **nouvelles initiatives** en faveur des enfants et de leur place dans la ville, comme p.ex. l'initiative visant à créer une « zone de rencontre » dans le quartier des Fleurettes, que Mme Corbaz défend. L'idée de Mme Skrivan serait de « *donner une certaine légitimité à ce genre de projets, que seule l'administration, en les reconnaissant, peut leur donner* ».

L'avenir du Pédibus dépend avant tout de la **volonté des parents**. Comme Mme Skrivan, « *les autorités sont là pour créer ou favoriser des conditions pour la mise en place d'un Pédibus, pour donner des moyens aux parents, mais pas pour le vouloir à leur place. Elles ne font que répondre à une demande venant de la base* ».

Fort de cette constatation, le Pédibus ne se développera pas de manière exponentielle, mais « *simplement à la mesure de ce que les parents sont prêts à faire et à donner, en d'autres termes très lentement* ».

Il est important que ce système reste basé sur l'idée d'**entraide gratuite**. Si le conseil communal devait voter un crédit de x millions pour le Pédibus, les autres services de transports publics (TL, transports écoliers) ne seraient pas enchantés. Mme Lambelet est persuadée que cela commencerait à « *être perçu par la population comme une source d'emploi et non plus comme une action de citoyens destinée à servir la communauté* ».

Explications du succès du Pédibus

Le **concept**-même du Pédibus, mûrement réfléchi fut une des clés du succès. Comme le dit Mme Zaccaria : « *On serait parti avec de simples panneaux, simplement avec la démarche, s'il n'y avait pas toute cette animation derrière, je pense que (...) ça se serait étouffé* ». Le Pédibus n'est finalement qu'un simple accompagnement des enfants à l'école. Mais le fait d'avoir réfléchi précisément à la façon de présenter ce projet aux parents et à la façon de le mettre en forme de manière ludique, attractive et accessible à tous semble avoir porté ses fruits.

La démarche **artisanale** expliquerait aussi les bons résultats du Pédibus à Lausanne. D'ailleurs, explique Mme Zaccaria, le bureau de la déléguée à l'enfance a fait en sorte que « *le système reste le plus simple possible, sans utiliser de matériel sophistiqué, permettant ainsi aux parents de s'approprier la démarche* ». L'idée, selon Mme Skrivan, n'était « *pas d'être des producteurs de projets confectionnés, prêts à livrer, mais bel et bien d'utiliser les énergies des habitants des quartiers et tâcher de les soutenir en les mettant en forme avec eux* ». Le Pédibus est en fait une belle démonstration de la dynamique que le bureau de la déléguée à l'enfance souhaitait créer. Ainsi, la réussite de cette initiative tient aussi au **soutien** de divers acteurs: Le bureau de la déléguée à l'enfance a toujours été un partenaire à part entière de ce projet que ce soit au niveau du découpage, de la mise en place des panneaux ou au niveau des tâches administratives (informatiques, photocopies, envoi de courrier, organisation de manifestations). Mme Corbaz déclare que les habitants du quartier se sont sentis « *plus que soutenus par la ville* » : autant financièrement que moralement la municipalité a dès le début appuyé cette initiative. Par ailleurs, au sein de la municipalité lausannoise, le Pédibus n'a pas été uniquement soutenu par le bureau

Mme Skrivan, mais a eu aussi d'autres adaptes du côté du service de l'urbanisme, notamment le délégué aux piétons M. Kolb.

De plus, le Pédibus, de par son aspect d'entraide et de réseau d'échange, crée une situation où tous les acteurs y gagnent. On peut même aller plus loin en soutenant qu'il n'existe à Lausanne aucune opposition à ce projet. Car il semble important de spécifier que le Pédibus ne **coûte** presque rien à la municipalité, mis à part quelques photocopies et bouts de bois découpés pour les panneaux. Même si Mmes Skrivan et Zaccaria investissent beaucoup de leur temps dans ce projet, le Pédibus ne représente qu'une petite part du travail du bureau de la déléguée à l'enfance. Le gros du travail est finalement fait par les parents.

Par ailleurs, Mme Skrivan explique ce soutien marqué de la municipalité par le fait que son **poste venait d'être créé** lorsque les parents sont arrivés avec toutes ces revendications sécuritaires pour leurs enfants. Il s'agissait « *presque d'un cas d'école, pour montrer ce qu'ils pouvaient faire dans cette forme de partenariat avec les quartiers* ». Ainsi, s'il n'y avait pas eu de déléguée à l'enfance, ces requêtes parentales n'auraient peut-être pas eu le même écho favorable au sein de l'administration. On peut en conclure que le projet du Pédibus a eu la chance d'arriver au bon moment, ce qui lui a permis de s'épanouir dans les quartiers lausannois. Cependant, Mme Chappuis note que « *le Pédibus est un exemple-type du genre de proposition qui aurait pu naître à l'occasion des ateliers de la démarche participative* » copié sur le modèle de la « Werkstadt Basel ». Elle ajoute que les fondateurs n'ont pas attendu la mise en place de ces structures et ont eu « *l'énergie suffisante pour faire démarrer le projet et réussir à le concrétiser* », tout en reconnaissant que le soutien de Mme Skrivan a joué un rôle déterminant dans la réalisation de cette initiative.

D'un autre côté, Mme Corbaz insiste sur le fait que **l'impulsion** de départ est venue des habitants eux-même : « *Le Pédibus n'a pas été parachuté depuis l'administration* », mais est bien venue de la base et comme en convient la déléguée à l'enfance « *sans le regroupement des parents, il ne se serait rien passé* ». On peut ainsi qualifier ce projet de participation « **par le bas** » : les habitants se sont regroupés spontanément pour discuter de la sécurité de leurs enfants sur le chemin de l'école et ont mis leur énergie à contacter les autorités pour obtenir un soutien de leur part. Ainsi, justement parce que l'impulsion de mettre sur pied ce système est venu de la base, le Pédibus répond à une demande de la population. En allant plus loin, on peut dire que ce projet ne rencontrera un succès que dans les endroits où, précisément, il y a une demande de la part des parents pour ce genre d'organisation. Les quelques cas où les autorités ont invité les habitants des quartiers à s'engager dans ce système ne se sont pas toujours avérés payants, comme p.ex. à Bussigny.

Il semble toutefois nécessaire de préciser que le succès que rencontre le Pédibus se limite dans ce travail à la version lausannoise. Il se peut que d'autres communes aient repris l'idée, sans forcément reprendre le concept tel que le défend le bureau de la déléguée à l'enfance et que le succès ne soit pas au rendez-vous. La réussite d'une telle démarche dépend de beaucoup de paramètres, y compris (et surtout) de l'atmosphère d'un quartier ou d'une ville.

2. Synthèse

Ce travail part de l'idée qu'une ville ne peut pas être durable, mais qu'en suivant certains principes, elle peut contribuer à une durabilité plus globale. Ainsi, je considère que des actions locales, telles que les trois projets développés dans ce travail, peuvent dans une certaine mesure contribuer à une amélioration de la situation urbaine. Le slogan « think globally, act locally » résume pour moi la nécessité que la population prenne conscience de l'interconnexion environnementale et du rôle qu'elle a à jouer dans la réalisation d'un développement durable.

Je reviens dans ce chapitre sur les objectifs fixés par le plan directeur communal en matière de mobilité et sur la manière dont ces trois projets s'insèrent dans la politique communale. Les critères de mobilité durable de Ernst Basler (1998) définis dans le chapitre 2.2. (Fig.8-1) permettent par ailleurs de juger la contribution de chaque initiative à une mobilité durable en ville. A l'aide de schémas, j'illustre de manière plus visible quels critères ont plus de poids que les autres et quel(s) projet(s) contribue(nt) finalement le plus à une mobilité urbaine durable.

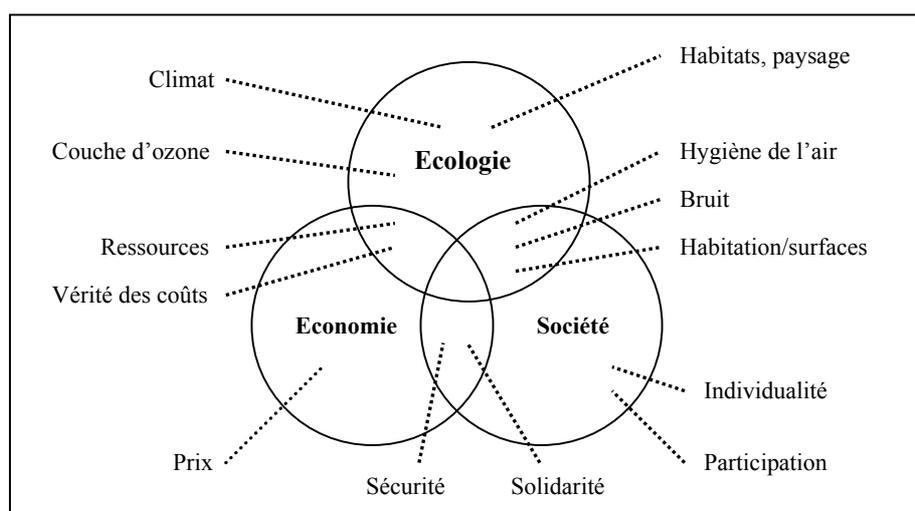


Figure 2-1 : Critères pour une mobilité durable
(Source : Ernst Basler 1998: 62)

2.1. Contribution à une mobilité durable

Afin de rendre plus visible les critères de mobilité durable définis par Ernst Basler (1998), j'ai décidé de les représenter sous forme de tableau comparatif (Tableau 8-1) ainsi que sous forme de graphiques (style toile d'araignée) pour chaque projet. En ce qui concerne ces derniers, plus la surface colorée est grande et s'apparente à un cercle, plus le projet mesuré peut être considéré comme durable. L'échelle de ce

schéma ne comporte que trois échelons 100-50-0 : Plus le coefficient est haut (et proche de 100), plus le critère est considéré comme représentatif d'une mobilité durable. Certains critères étant difficilement mesurables ou évaluables, il est important de souligner qu'il s'agit d'une évaluation personnelle.

Critères de mobilité durable	Pédibus	Serpentine	Scoters électriques
Climat	***	***	***
Couche d'ozone	***	***	***
Hygiène de l'air	***	***	***
Bruit	***	***	***
Habitat, paysage	***	**	***
Habitations/surfaces	***	**	***
Ressources	***	*	*
Vérité des coûts	***	*	*
Prix	***	*	*
Participation	***	*	*
Sécurité	***	**	*
Solidarité	**	***	**
Individualité	**	**	**

***: très représentatif d'une mobilité durable

** : peu représentatif d'une mobilité durable

* : pas représentatif d'une mobilité durable

Tableau 2-1 : Evaluation des critères de mobilité durable pour les trois projets

Le Pédibus

Le Pédibus s'intègre-t-il dans les objectifs du plan directeur communal ? Le partage de l'espace ainsi que la proximité des vitesses des différents modes de déplacements sont des critères pour une mobilité durable, que prônent le délégué aux piétons et auxquels le Pédibus répond parfaitement. En effet, les enfants se rendent à l'école à pied au lieu d'y aller dans la voiture de leurs parents et les automobilistes s'habituent à voir défiler un cortège d'écoliers dans les rues de leurs quartiers, ce qui peut les inciter à réduire leur vitesse.

En ce qui concerne une diminution potentielle des déplacements motorisés, Mme Corbaz pense que ce système pourrait « à long terme présenter une solution partielle de la circulation automobile autour des écoles ». Même si l'aspect environnemental n'était pas la préoccupation initiale de ce projet, la diminution du nombre de trajets parcourus en voiture par les parents et la diminution, même minime, de la pollution atmosphérique et des nuisances sonores engendrés par ces déplacements sont apparues comme un phénomène à prendre en compte. Ceci s'intègre ainsi parfaitement aux objectifs du plan directeur communal, améliorant aussi indirectement la qualité de vie des quartiers bénéficiant du Pédibus.

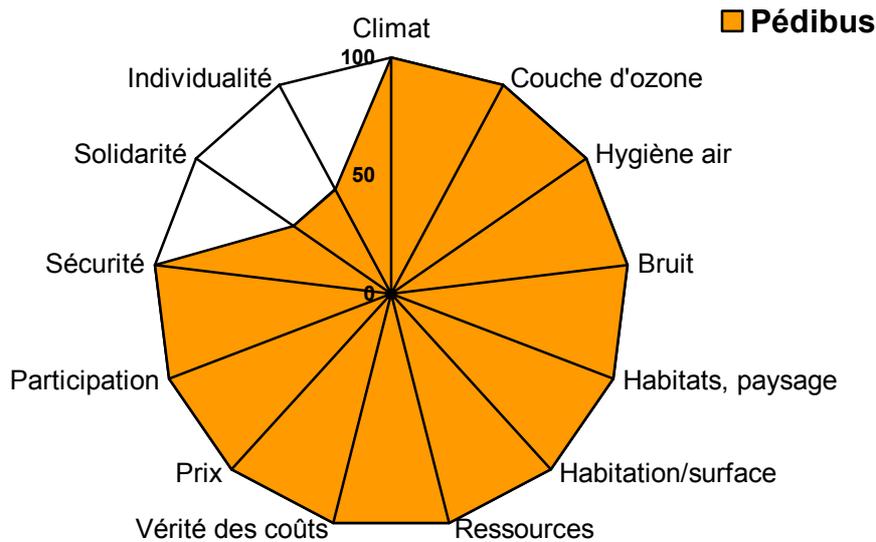


Figure 2-2 : Représentation des indicateurs de mobilité durable pour le Pédibus

Du point de vue **écologique**, le Pédibus peut être entièrement considéré comme durable. En effet, il n'a pas de conséquences sur le climat, ne pollue pas l'atmosphère, ne détruit pas la couche d'ozone par des émissions de CO₂, NO₂, O₃, PM₁₀, NO_x, COV ou de FCKW. Il ne fait aucun bruit et ne consomme aucune ressource non renouvelable, marchant uniquement à l'énergie humaine. Le Pédibus n'a pas non plus de conséquences physiques sur l'habitat et le paysage urbain car il ne nécessite aucune infrastructure spéciale.

Au niveau des **coûts**, je considère que le Pédibus reflète la vérité et n'occasionne aucune externalités. Par ailleurs, les quelques frais qu'engendre ce projet (découpage du bois, peinture, photocopies, etc.) sont si minimes que je n'en tiens pas compte dans l'évaluation.

En ce qui concerne le critère de la **participation**, il est très représentatif d'une mobilité durable, car les demandes et souhaits de la population ont été dans ce projet entièrement pris en compte. Selon tous les témoignages, les gens participant à l'opération sont ravis de l'esprit convivial qui règne dans les quartiers et de ce système qui leur simplifie la vie.

Etant donné que le but premier du Pédibus était d'ordre **sécuritaire**, je considère donc que ce critère est représentatif d'une mobilité durable, dans le sens où ce projet essaie de diminuer les accidents autour et sur le chemin des écoles.

Le critère de la **solidarité** est le seul critère où je pose un bémol. En effet, le Pédibus n'est pensé que pour des régions densément peuplées, où il est possible de se rendre à l'école à pied. Ainsi, il n'est pas une solution appropriée pour des régions décentralisées et peu denses, comme p.ex. des régions de campagnes où les enfants prennent un bus scolaire ou se font amener en voiture à l'école.

Le critère de l'**individualité** est difficile à évaluer, étant donné que je n'ai pas parlé à toute les personnes bénéficiant du Pédibus. Cependant, je considère que la contribution de ce projet à un changement de comportement potentiel n'est pas négligeable. Grâce au Pédibus, les enfants (et les parents) prennent l'habitude d'aller à pied et d'être piétons, ce qui peut représenter un premier pas pour un changement de comportements dans les habitudes des (futurs) citoyens.

La figure 8-2 illustre la contribution totale du Pédibus à une mobilité durable. Le cercle étant presque parfait, on peut soutenir que ce projet s'accorde (presque) parfaitement avec la philosophie du développement durable.

2.2. Conclusion

Après avoir évalués ces initiatives selon certains critères précis, je reviens, en conclusion sur deux aspects qui me semblent spécialement pertinents pour expliquer pourquoi le Pédibus est le projet qui contribue le plus à une mobilité durable à Lausanne. Je considère cependant que les deux autres initiatives contribuent aussi à une mobilité durable, plus par l'image des transports qu'ils véhiculent, que par le réel changement qu'ils peuvent apporter, que ce soit sur l'environnement ou dans la mentalité des gens.

Premièrement, le **concept** du projet joue un rôle déterminant dans la manière dont le public réagit. Il est clair qu'un concept attractif et bien accepté de la population n'en sera que plus efficace.

Par rapport aux deux autres projets, le Pédibus est, à mon sens, le projet dont le concept a été le plus efficace et explique en partie son succès. En effet, ses objectifs sont clairs, sa réalisation est facile et ludique et tout le monde bénéficie immédiatement de ses avantages.

De son côté, le concept de la Serpentine et la manière dont il est présenté n'est pas aussi clair et simple que le Pédibus, ce qui est probablement dû à son côté très technique. Ce projet se base surtout sur des critères économiques et techniques, même si le but ultime de la Serpentine a une vocation sociale, celui d'augmenter la qualité de vie en ville. Par ailleurs, cet objectif, un peu vague et presque trop ambitieux, ne semble pas facilement réalisable, ni forcément profitable pour tous.

Le concept des scooters électriques est bien construit et bien présenté, ce qui joue en sa faveur. En effet, un des objectifs majeurs et proclamés de cette opération est de sensibiliser la population à des questions énergétiques, alors qu'un tel objectif n'a pas été nommé lors de la discussion avec les défenseurs de la Serpentine.

Le fait que ces deux derniers projets aient une vision du futur basée sur la technologie expliquent également, selon moi, le succès quelque peu mitigé que rencontrent ces opérations. A mon avis, le côté technique de ces initiatives empêchent le grand public de se saisir l'idée et tous les enjeux du projet.

Deuxièmement, le fait que les habitants puissent **s'engager** dans une démarche peut faire changer leurs habitudes et comportements, ce qui est également primordial si l'on veut régler durablement les problèmes de mobilité urbaine.

Young (in : Baker et al 1997 : 217) distingue 3 caractéristiques des associations locales, pouvant apporter une contribution à un développement durable. Premièrement, ces organisations sont à but non lucratif, tout profit étant réinvesti et non destiné à un bénéfice dans le secteur privé. Deuxièmement, ces organisations ont une portée locale et sont basées sur la communauté (village, quartier), dont la raison d'être est l'amélioration des conditions locales. Finalement, elles mettent un point d'honneur à encourager la participation et l'engagement communautaire.

Je considère que le Pédibus remplit ces 3 caractéristiques : il n'a aucun but économique, son seul objectif étant de se faire connaître dans d'autres quartiers ou villes pour faciliter la vie des parents et d'encourager l'entraide entre habitants du quartier, et il ne marche qu'à l'énergie humaine, exigeant du bénévolat de la part des parents. En s'impliquant personnellement dans ce projet, les gens prennent conscience de la problématique urbaine, ce qui représente le point de départ pour un changement de comportement.

La participation de la population n'entre pas en ligne de compte dans aucun des deux autres projets. Cependant, le choix de circuler avec un scooter électrique est un acte totalement réfléchi et correspond en principe à certaines convictions des conducteurs. Même s'il semble difficile d'extrapoler le comportement des futurs utilisateurs de la Serpentine, on peut imaginer qu'ils la prendront probablement par pure question pratique et l'utiliseraient comme on utiliserait sa voiture ou les transports publics classiques, n'y trouvant qu'un simple avantage pragmatique. Même si la contribution des scooters électriques à la problématique de la circulation urbaine reste symbolique et peu significative, on peut espérer qu'il y aura néanmoins une certaine prise de conscience des comportements des citoyens. Ce projet rejoindrait ainsi le Pédibus dans le sens où, en adhérant à ces opérations, les gens prennent conscience de la problématique urbaine.

Qu'en est-il finalement de la **situation lausannoise** en matière de mobilité durable ? Même si le bilan que l'on peut tirer du sommet mondial sur le développement durable de Johannesburg est quelque peu mitigé et qu'aucune mesure concrète n'en est ressortie, Lausanne ne s'en tient pas moins aux objectifs fixés lors du sommet précédent, à Rio en 1992. En misant sur le développement d'un Agenda Local 21, la capitale vaudoise veut se donner une ligne de conduite pour la réalisation d'un développement durable. Il est par ailleurs à rappeler que la Constitution prévoit qu'un tel développement soit favorisé autant au niveau fédéral que cantonal (Ville de Lausanne 2000 : 7).

Un développement durable n'est véritablement possible si l'on attaque un problème (comme p.ex. celui des déplacements urbains) sous plusieurs angles (que ce soit social, économique ou environnemental). En d'autres termes, plus la variété d'aspects abordés est large, plus les chances d'atteindre les objectifs d'un tel développement sont grandes.

Il faut en effet se rendre à l'évidence que les trois projets décrits dans ce travail ne représentent qu'une très petite partie de l'ensemble des déplacements urbains et ne sont, par conséquent, pas vraiment susceptibles de créer un changement notable aux yeux des citoyens. Même si jusqu'à présent, l'accent a été principalement mis sur le secteur du bois, la municipalité veut à l'avenir favoriser d'autres initiatives, y compris en rapport avec les transports. Ainsi, si d'autres projets dans le même ordre d'idée que ceux dépeints dans cet ouvrage peuvent être soutenus et développés, la palette s'élargira permettant d'améliorer la qualité de vie à Lausanne.

De plus, la municipalité met tout particulièrement l'accent sur la participation de la population dans la prise de décisions des affaires politiques locales, par la mise sur pied d'ateliers de prospective dans les quartiers. De ce fait, en instaurant un système participatif « par le haut » elle espère favoriser les liens entre les autorités et les citoyens. Par la même occasion, elle souhaite sensibiliser et responsabiliser les

habitants face à leur environnement et les encourager à prendre part aux projets affectant leur quotidien. Cependant, il ne faut pas pour autant minimiser l'impact et la portée d'une participation « par le bas », c'est-à-dire émanant de la population elle-même. Si Lausanne veut mettre toutes les chances de son côté pour atteindre une certaine durabilité, elle a tout intérêt à soutenir les projets et propositions provenant de la population et à faciliter leur réalisation. En faisant cela, l'image des autorités aux yeux des citoyens n'en sera qu'améliorée, rendant toute la machine administrative un peu moins opaque, abstraite et inaccessible.

Mis à part la mise sur pied d'un Agenda Local 21, le plan directeur communal prévoit également un genre de développement durable, même si celui-ci n'est pas expressément désigné comme « durable ». En effet, la politique générale des déplacements prévoit de faciliter l'accès à la ville, tout en préservant l'environnement et en améliorant la qualité de vie, objectifs que l'on retrouve également dans la définition d'une mobilité durable.

Par ailleurs, en accomplissant ces objectifs conformément aux plan directeur la municipalité se donne les moyens de rendre visible ces changements aux yeux des citoyens. De par leur caractère englobant tous ou une partie des moyens de transports, ces réalisations ont une portée plus large que des projets tels que le Pédibus ou les scooters électriques, qui eux n'affectent qu'une partie beaucoup plus restreinte des déplacements urbains.

Ainsi, grâce à une volonté politique soutenue, précisons-le, par un syndic écologiste, on peut espérer que la capitale vaudoise réalise les objectifs qu'elle s'est officiellement fixés. Il en serait probablement autrement si la ville était gouvernée par une majorité plus à droite. Mais avec une pointe d'optimisme, tout porte à croire que l'avenir de Lausanne est sur la bonne voie et que la ville a toutes les cartes en main pour atteindre une certaine mobilité durable.

3. Bibliographie

3.1. Livres

- BAKER, Susan, KOUSIS, Maria, RICHARDSON, Dick, YOUNG, Stephen (1997) : The politics of sustainable development : Theory, policy and practice within the European Union, Routledge, London.
- COMMISSION EUROPÉENNE (1996) : Villes durables européennes, Groupe d'experts sur l'environnement urbain, Office des publications officielles des Communautés, Bruxelles.
- COMMISSION MONDIALE POUR L'ENVIRONNEMENT LE DEVELOPPEMENT (1987) : Our common future, Oxford University Press, Oxford.
- ERNST BASLER (1998) : Nachhaltigkeit : Kriterien im Verkehr, Verkehr und Umwelt, Bericht C5, NFP 41, Bern.
- GORDON, D. (1990) : Green Cities: ecologically Sound Approaches to Urban Space, Black Rose Books, Montreal.
- HAUGHTON, Graham, HUNTER, Colin (1994) : Sustainable cities, Regional Studies Association, London.
- JENKS, Mike, BURTON, Elizabeth, WILLIAMS, Katie (1996) : The compact city: a sustainable urban form?, Oxford, E&FN Spon, London.
- LINDER, Wolf, LANFRANCHI, Prisca, SCHNYDER, Damian, VATTER, Adrian (1992) : Procédures et modèles de participation. Propositions pour une politique de participation de la Confédération selon l'art. 4 LAT, Office fédérale de l'aménagement du territoire, Berne.
- LOW, Nicholas, GLEESON, Brendan, ELANDER, Ingemar, LIDSKOG, Rolf (2000) : Consuming cities: The urban environment in the global economy after the Rio Declaration, Routledge, London.
- OBSERVATOIRE UNIVERSITAIRE DE LA VILLE ET DU DÉVELOPPEMENT DURABLE (2002) : Vues sur la ville, Iris, Institut de géographie de l'université de Lausanne, Lausanne.
- OFFICE FÉDÉRAL DE L'AMÉNAGEMENT DU TERRITOIRE (1998) : Vademecum. Aménagement du territoire, Berne.
- OFFICE FÉDÉRAL DU DÉVELOPPEMENT TERRITORIAL, OFFICE FÉDÉRAL DE LA STATISTIQUE (2001) : La mobilité en Suisse. Résultats du microrecensement de 2000 sur le comportement de la population en matière de transports, Berne et Neuchâtel.
- ROGERS, Richard (1997) : Cities for a small planet, faber and faber, London.

- SAUVEZ, Marc (2001) : La ville et l'enjeu du "développement durable", La Documentation française, Paris, p. 189-231.
- SCHUMACHER, E.F. (1974) : Small is beautiful : a study of economics as if people mattered, Abavus, London.
- VILLE DE LAUSANNE (1995) : Dossier du Plan directeur communal, Lausanne.
- VILLE DE LAUSANNE (2000) : Mise en place d'un Agenda 21 (politique de développement durable) en ville de Lausanne, Première partie : Généralités, patrimoine, bois et espaces verts, environnement, énergie, rapport-préavis No 155 du 8.6.2000, Lausanne.

3.2. *Autre bibliographie consultée*

- BAILLY, Antoine (1995) : Les concepts de la géographie humaine, 3^{ème} édition, Masson, Paris.
- BECK, Ulrich (1997) : Risk society: towards a new modernity, Sage, London.
- BLASER, Nathalie (2001) : Régulation du système des transports et report modal : Le cas de Freiburg im Breisgau, Institut de Géographie, Université de Lausanne, Lausanne.
- BONANOMI, Lydia (2000) : Vers un urbanisme de la proximité, Programme national de recherche, Transport et environnement, volume M21, PNR41, Berne.
- BREHENY, M J (1992) : Sustainable Development and urban form, Pion Ltd., London.
- BURGESS, R., CARMONA, M., KOLSTEE T., (1997) : The challenge of sustainable cities: neo liberal and urban strategies in development countries, Zed Books, London.
- CAMAGNI, R., GABELLI, M. (1997) : Développement urbain durable: 4 métropoles européennes, Ed. de l'Aube, La Tour d'Aigues.
- CAREW-REID, Jeremy (1997) : Strategies for sustainability: Asia, IUCN Program on Strategies for Sustainability, Earthscan Publications Ltd., Cambridge.
- DANTZIG, George, SAATY, Thomas (1973) : Compact City: a plan for a livable urban environment, San Francisco, W.H. Freeman and co.
- DUPUY, Gabriel (1999) : La dépendance automobile, Anthropos Economica, collections villes, Paris.
- ERNST BASLER (2000) : Nachhaltigkeit im Verkehr,: Planungs- und Prüfungsinstrumente, Verkehr und Umwelt, Bericht C6, NFP 41, Bern.
- FONDATION EUROPÉENNE POUR L'AMÉLIORATION DES CONDITIONS DE VIE ET DE TRAVAIL (1995) : Perceive, conceive, achieve the sustainable city : a European tetralogy, Office for official publications of European Communities, Luxembourg.

- HEINELT, Hubert, MUEHLICH, Eberhard (2000) : Lokale "Agenda 21" Prozesse. Opladen: Leske +Budrich, p.13-50.
- KAUFMANN, Vincent, SAGER, Fritz, FERRARI, Yves, JOYE, Dominique (2001) : La coordination entre projets de transport et planification territoriale, rapport de recherche n° 151, IREC, EPFL, Lausanne.
- KAUFMANN, Vincent (1995) : De l'automobile vers les transports publics, rapport de recherche n° 126, IREC, EPFL, Lausanne.
- KAUFMANN, Vincent (1997) : Sociologie de la mobilité urbaine : la question du report modal, thèse n° 1759, Département d'architecture, EPFL, Lausanne.
- KILCHER, Daniel (2001) : Les transports urbains lausannois: à la recherche de la convivialité urbaine, Institut de géographie, Université de Lausanne, Lausanne.
- KOCH, Michael (2001) : Ökologische Stadtentwicklung. Innovative Konzepte für Städtebau, Verkehr und Infrastruktur, Kohlhammer, Stuttgart.
- MAZZA, L., RYDIN, Y. (1997) : Urban sustainability: discourses, networks and policy tools.
- MELLOR, Mary (1994) : Wann, wenn nicht jetzt? Für einen ökosozialistischen Feminismus, Argument Verlag, Hamburg.
- MINSCH, J. : Nachhaltige Entwicklung: Zu Karriere eines Begriffes. In: FLURY, Manuel (1995) : Bevölkerungsentwicklung, Lebensstil und Umweltverantwortung, Allgemeine Ökologie, Universität Bern, Nr. 1, Universität Bern.
- NIJKAMP, Peter (1990) : Sustainability of urban systems, Hants, Avebury.
- ORGANISATION DE COOPÉRATION ET DE DÉVELOPPEMENT ÉCONOMIQUE (1996) : Politiques novatrices pour un développement urbain durable: la ville écologique, Paris, OCDE.
- PEARCE, David, MARKANDYA, Anil, BARBIER, B. Edward (1992) : Blueprint for a green economy, Earthscan Publications, London.
- POLESE, Mario, STREN, Richard (2000) : The social sustainability of cities: diversity and the management of change, University of Toronto Press, Toronto.
- PUGH, C. (1996) : Sustainability, the Environment and Urbanization, Earthscan, London, p. 23-61.
- REDCLIFT, Michael (1987) : Sustainable Development: exploring the contradictions, London, Methuen and co.
- SKRIVAN, Monique (1999) : L'espace vital de l'enfant ou la ville et l'enfant, Comportement, Lausanne, p. 57-72.
- STREN, Richard, BOULDER, Colo (1992) : Sustainable cities: urbanization and the environment in international perspective.
- TREPL, Ludwig (1994) : Geschichte der Ökologie: vom 17Jh bis zur Gegenwart, Athenäum Verlag, Frankfurt am Main.
- TURNER, R. Kerry (1973) : Sustainable environmental economics and management: principles and practices, London, Belhaven Press.
- VILLE DE LAUSANNE (1994) : La mobilité quotidienne dans l'agglomération lausannoise, Office d'études socio-économiques et statistiques, Lausanne.

VILLE DE LAUSANNE (2001) : Mise en place d'une politique de développement durable (Agenda 21) en ville de Lausanne. Deuxième partie : Problèmes sociaux et du logement, participation de la population aux décisions la concernant (politique des quartiers) et suivi du développement du bois, rapport-préavis No 211 du 19.4.2001, Lausanne.

3.3. Sites internet

Général

<http://www.emobile.ch> Visité le 7.6.2002. Vue d'ensemble du marché des véhicules électriques.

<http://www.lausanne.ch>. Visité le 2.5.2002. Préavis 155 et 211 sur la mise en place d'une politique de développement durable (Agenda 21).

<http://www.statistik.admin.ch/news/archiv96/fp/96001.htm>. Visité le 3.5.2002. Office fédéral de la statistique : pendularité intercommunale, communiqué de presse du 6.2.1996.

<http://www.are.admin.ch>. Visité le 3.5.2002. Office fédéral de la statistique et office fédérale du développement régional : Résultats du microrecensement sur le comportement en matières de transport en 2000, Résumé. (http://www.raumentwicklung.admin.ch/publikationen/publikationen_pdf/microrecensement_2000.pdf. pour le rapport complet en allemand)

Pédibus :

<http://www.construire.ch/SOMMAIRE/0115/15enf.htm>. Visité le 1.5.2002. Magazine « Construire » en ligne.

<http://www.preventionroutiere.asso.fr/dossieralecoleapied4.htm>. Visité le .5.2002. Dossier de la prévention routière.

<http://www.tsr.ch/emission/abe/archive/01/010918.html>. Visité le 1.5.2002. Emission de la TSR « A bon Entendeur ».

http://www.vcs-ate.ch/fr/news/zeitung/zeitung_1999/z_07_99_kurzum.htm. Visité le 1.5.2002. Informations de l'association VCS-ATE.

3.4. *Articles de presse et autres publications*

Pédibus

24heures :

- 9.3.1999 : « Petits lausannois à l'école sans souci grâce à pédibus. Recherche volontaires ».
- 9.6.1999 : « Fini les angoisses, le pédibus est là ».
- 27.9.1999 : « Sur le chemin de l'école « pédibus » ».

Autres publications

- LEP, Loisirs et Pédagogie (2000) : Le Pédibus, Le Mont-sur-Lausanne.
- ZACCARIA, Catherine : « Le Pédibus » : présentation du Pédibus lors d'une conférence à Nice, à Sophiapolis, juin 2002.

