

En cette nouvelle ère de raréfaction des ressources pétrolières et d'émission massive de gaz à effet de serre (GES) impliquant un réchauffement climatique accéléré, les questions de mobilité et d'organisation des déplacements prennent une importance cruciale. L'Anateep, lors de son X^{ème} Congrès, à Montpellier les 17 et 18 mai 2008, a souhaité réfléchir sur les évolutions souhaitables en matière de déplacements scolaires.

Pour une écomobilité adaptée et sécurisée



Illustration : Valérie Decugis

En ce début de XXI^{ème} siècle, la question du développement durable apparaît essentielle compte tenu de l'aggravation accélérée de notre

environnement par rapport aux projections les plus pessimistes de nos scientifiques. Tous les rapports, notamment ceux du Groupe d'experts intergouvernemental sur l'évolution du climat (GIEC), le confirment et tendent, l'un après l'autre, à montrer que "l'urgence écologique", telle qu'elle est développée par Nicolas Hulot, s'impose à nos sociétés dès maintenant. Il s'agit de prendre le problème par les deux bouts ! Du côté de l'offre, les réflexions sur les politiques énergétiques alternatives au pétrole à mettre en œuvre sont décisives. Mais, du côté de la demande, les politiques d'incitation aux modes de vie économes en énergie, le sont tout autant. Dans cette logique, les pratiques quotidiennes de mobilité des ménages, des élèves, des salariés, le recours plus ou moins élevé à la voiture particulière sont des indicateurs sous haute surveillance.

L'ÉTALEMENT URBAIN

Le modèle de développement continu et accéléré de la mobilité des dernières décennies atteint ses limites. Il est désormais en surchauffe et « insoutenable » à tous les sens du terme. Les évolutions de population à l'œuvre aujourd'hui sur notre territoire sont à cet égard limpides. Sur la

base des enquêtes annuelles de recensement de 2004 à 2006, on constate que les ménages s'installent de plus en plus loin des pôles urbains.

Entre 1990 et 1999, l'augmentation maximale de population est enregistrée à l'immédiate périphérie des pôles urbains, dans des communes monopolarisées (un seul centre) [+1% / an en moyenne]. Depuis 1999, les gains de population s'étirent beaucoup plus loin des villes centrales. En particulier, le rythme de croissance de population s'est surtout accéléré dans des communes multipolarisées (+1,2% / an) ou dans les espaces à dominante rurale (+0,7% / an). Ces migrations résidentielles ont des implications très fortes et très directes sur la mobilité quotidienne des ménages.

L'étude des migrations alternantes (trajets domicile/travail) est à cet égard particulièrement instructive. En 2004, près de trois salariés sur quatre (73%) quittent leur commune de résidence pour aller travailler. Les actifs qui résident dans les couronnes périurbaines, moins bien pourvues en emplois que les pôles urbains, sont les plus mobiles : ils travaillent rarement dans leur commune de résidence et font des déplacements plus longs, tant en distance routière qu'en temps de trajet. En caricaturant, on peut dire que les logements sont plutôt dans le périurbain, les emplois plutôt dans les pôles urbains (en 2004, 77% des emplois salariés). La proportion de salariés domici-

Ampleur des navettes selon l'espace de résidence

	Distance routière (kilomètres)		Temps heure creuse (minutes)		Temps heure pleine (minutes)	
	Moyenne	Médiane	Moyenne	Médiane	Moyenne	Médiane
Navettes intracommunales incluses						
Pôles urbains	23,6	5,8	25	12	32	17
Communes périurbaines	30,5	13,6	31	18	35	21
Espace à dominante rurale	28,4	10,2	26	11	28	11
Ensemble	25,9	7,9	26	13	32	18
Navettes intracommunales exclues						
Pôles urbains	34,3	9,7	36	18	46	27
Communes périurbaines	35,1	15,6	35	21	40	20
Espace à dominante rurale	40,2	17,4	37	19	39	20
Ensemble	35,4	12,2	36	19	43	25

Source : DADS 2004, Insee

liés dans l'espace périurbain qui doivent quitter leur commune pour aller travailler dépasse 90% dans les couronnes périurbaines des aires urbaines de moins de 50 000 habitants. Un autre chiffre : le périurbain rassemble 12% des emplois salariés mais 22% des salariés y résident.

Cet éloignement entre domicile et lieu de travail se répercute mécaniquement sur les distances et les temps de déplacement. En France, la distance domicile / travail moyenne est de 25,9 km (cf. tableau ci-dessus).

Les salariés résidant dans les pôles urbains travaillent en moyenne à 23,6 km de chez eux, soit plus près que ceux des zones périurbaines (30,5 km) ou de l'espace à dominante rurale (28,4 km). De nombreux actifs continuent à travailler dans un pôle mais sont partis vivre en périphérie, à la recherche d'un logement plus grand ou moins cher et d'un meilleur cadre de vie.

Pour la moitié de ces actifs, le trajet en heure pleine par la route dure plus de 26 minutes ; pour 10% d'entre eux, cette durée dépasse 58 minutes, soit près de 2 heures de trajet aller-retour par jour. Les trajets sont encore plus longs pour ceux, environ 760 000, qui viennent de l'espace à dominante rurale ou, surtout, pour ceux, deux fois plus nombreux, qui résident dans une autre aire urbaine. Les causes de cette périurbanisation sont nombreuses

mais on insistera sur trois facteurs majeurs.

TROIS CONTRAINTES FORTES

Primo, le phénomène contemporain de banalisation de l'automobile s'inscrit dans les pratiques. Aujourd'hui, c'est cette dominance de la mobilité automobile qui dessine les formes urbaines. Par rapport à la ville piétonne, pour un budget-temps identique, mais une vitesse 10 fois plus élevée, la voiture centuple la surface disponible pour les choix de localisations (Lusson, 1997). La "ville voiture" est ainsi caractérisée par le duo étalement-faible densité ; un étalement qui peut dépasser la distance de 50 kilomètres depuis le centre-ville et une densité qui varie entre 10 et 20 habitants à l'hectare (Newman, 1996).

Secundo, les migrations résidentielles suivent le cycle de vies des ménages. Les plus jeunes quittent, pour se former ou trouver un premier emploi, les espaces périurbains ou ruraux en direction des pôles urbains, dont le solde migratoire est ainsi positif pour la tranche d'âge des 15-29 ans (+ 58 personnes pour 10 000 habitants par an). Le mouvement s'inverse pour les âges plus élevés, lorsque l'arrivée d'un enfant conduit à rechercher des logements plus spacieux : le gain mi-

La proportion de salariés domiciliés dans l'espace périurbain qui doivent quitter leur commune pour aller travailler dépasse 90% dans les couronnes périurbaines des aires urbaines de moins de 50 000 habitants.





gratoire est maximal pour les tranches d'âge 30-59 ans pour les communes polarisées (+ 221 personnes pour 10 000 habitants par an) comme pour les communes de l'espace à dominante rurale (+ 156). Il en est de même pour les 5-14 ans (+ 236 et + 158 personnes pour 10 000 habitants par an). Plus tard dans le cycle de vie, les ménages deviennent moins mobiles. Le départ des plus jeunes des espaces à dominante rurale vers les villes centrales est moins marqué depuis 1999 qu'il ne l'a été auparavant : la perte correspondant à la tranche d'âge des 15-29 ans est de - 134 personnes pour 10 000 habitants par an, contre - 206 sur la précédente décennie. À l'inverse, l'arrivée des ménages avec des enfants s'est accélérée : le gain correspondant à la tranche d'âge des 30-59 ans pour les espaces à dominante rurale est passé de + 106 personnes pour 10 000 habitants par an entre 1990 et 1999, à + 156 personnes depuis 1999. On

On identifie donc bien une demande de "déplacements scolaires" quotidienne particulièrement forte dans ces zones périurbaines.

identifie donc bien une demande de « déplacements scolaires » quotidienne particulièrement forte dans ces zones périurbaines qui, pourtant, ne disposent pas des mêmes services publics de transport que dans les pôles urbains ! Cette évolution est, dans une moindre mesure, présente dans les espaces ruraux.

Tertio, la contrainte foncière et

les prix immobiliers renvoient les ménages en grande périphérie. En France métropolitaine, en 2005, le nombre moyen d'occupants d'un logement s'élève à 2,3 personnes. Un tiers des logements occupés (8,4 millions) l'est par une seule personne, un tiers l'est par deux personnes, un tiers par trois personnes ou davantage. Cette tendance n'est pas prête de s'arrêter. La taille moyenne des ménages continue à diminuer, dans le prolongement d'une tendance entamée depuis les années soixante : 3,1 personnes par ménage en 1962, 2,7 en 1982, 2,4 en 1999. Parallèlement, les familles monoparentales sont de plus en plus nombreuses. 2,1 millions de familles monoparentales résident en France métropolitaine, soit 10 % de plus qu'en 1999. Dans 1,7 million d'entre

elles vivent des enfants de moins de 25 ans, moitié plus qu'en 1990. Ces familles monoparentales abritent en moyenne 1,6 enfant chacune, soit 2,8 millions d'enfants au total. Dans 85 % des cas, c'est la mère qui vit seule avec ses enfants. En moyenne, les enfants qui vivent dans des familles monoparentales sont plus âgés que les autres puisqu'elles rassemblent 10 % des enfants de 0 à 2 ans, 14 % des enfants de 3 à 6 ans et 19 % des enfants de 7 à 16 ans.

Se loger devient dès lors toujours plus difficile et cher. On va

Le transport scolaire au cœur d'une écomobilité adaptée et sécurisée

L'Association nationale pour les transports éducatifs de l'enseignement public (ANATEEP), réunie en Congrès les 17 et 18 mai 2008 à Montpellier (Hérault), a adopté à l'unanimité la résolution suivante.



RÉSOLUTION DE CONGRÈS

Les dernières enquêtes annuelles de recensement montrent que c'est entre 20 et 30 km des centres urbains qu'on enregistre la croissance de population la plus soutenue. Cette périurbanisation a un impact élevé à la fois sur la longueur des déplacements domicile-travail mais aussi sur la desserte des établissements scolaires.

Ainsi, dans les zones en grande périphérie de ville, les autorités organisatrices de transport sont confrontées à une forte -mais diffuse- demande de prise en charge par le transport scolaire sans qu'elles aient les moyens techniques et financiers pour y répondre. En l'absence de solutions alternatives, le recours à l'automobile apparaît aux familles comme la seule solution pour se déplacer (parents taxis, boucles de mobilité domicile/école/travail).

Dans ce cadre, l'ANATEEP regrette le manque de prise en compte des déplacements scolaires dans les documents stratégiques tels que les Plans de déplacements urbains (PDU). L'ANATEEP réclame le développement, voire la systématisation, de plans de déplacements scolaires (PDS). Ces derniers permettront de mieux comprendre la mobilité quotidienne des élèves scolarisés et de déterminer une stratégie écomobile pertinente dans l'accès aux établissements scolaires.

Cette écomobilité, adaptée et sécurisée, s'appuiera sur la complémentarité entre les différents modes de transport alternatifs à la voiture (transports collectifs, carapattes, caracycles), notamment au regard de la distance domicile/école. Elle favorisera le développement durable de nos territoires et la réduction des émissions de CO₂.

L'ANATEEP rappelle enfin deux de ses objectifs fondateurs :

- les dispositifs mis en place doivent respecter l'exigence de sécurité des jeunes, notamment sur les cheminements piétonniers d'accès aux points d'arrêt scolaires et sur les itinéraires cyclables. L'utilisation des bandes multifonctionnelles le long de nos routes départementales doit être favorisée, au profit de cette nouvelle écomobilité.

- le coût des transports collectifs pour les familles a un impact fort sur leur fréquentation. Une baisse et une simplification de la tarification, la gratuité des transports scolaires, contribueront à une utilisation accrue du car ou du bus, et donc préserveront l'environnement.

Montpellier, le 17 mai 2008

de plus en plus loin des centres urbains. Ainsi, les communes situées à plus de 10 kilomètres des pôles urbains ont globalement enregistré une amélioration de leur solde migratoire, la hausse étant la plus soutenue pour les communes entre 20 à 30 kilomètres du centre des pôles urbains (+ 95 personnes par an pour 10 000 habitants). Après une dy-

namique d'agrégation au cours des années 1980 et 1990, où se sont renforcés les liens entre les pôles urbains et leur immédiate périphérie, l'étalement urbain des dernières années traduit une dynamique de diffusion, où les ménages, en quête d'un logement à des prix abordables, habitent toujours plus loin des pôles urbains et de leur lieu de travail.

AU FIL DU CONGRÈS DE L'ANATEEP

Jacques Nicolas, Président de l'Anateep 34, accueille les congressistes en leur présentant un diaporama sur Montpellier et le département de l'Hérault. Il précise également les grandes orientations de la politique des transports de personnes dans l'Hérault, notamment en matière de transport scolaire.



Dans son discours d'ouverture, **Jean-Claude Frécon**, Président de l'Anateep, remercie les partenaires financiers du X^{ème} Congrès de l'Anateep : le Conseil Général de l'Hérault, le Syndicat mixte Hérault Transport, le Groupe MAIF, Keolis Languedoc Roussillon et MAE-Prévention. Il profite ensuite de sa tribune pour faire un point sur l'année du transport scolaire que nous venons de vivre : « *j'attire votre attention sur l'importance des mesures obtenues cette année : un guide méthodologique écrit avec le CERTU sur la sécurité aux aires d'arrêt (qui devrait pouvoir sortir un jour !); la refonte des statistiques des transports collectifs départementaux, en lien avec l'ADF et la DGMT; un contrat type pour le transport occasionnel public, particulièrement appréciable lorsqu'il s'agira d'organiser un transport éducatif de jeunes (échanges linguistiques ou autres); et la modification de l'arrêté du 2 juillet 1982. Ce dernier texte me tient particulièrement à cœur puisque c'est moi-même qui, en 2003, avait saisi Dominique Bussereau, déjà Secrétaire d'Etat aux transports, pour amener la réglementation. Cinq ans après, et quelques intenses réflexions et négociations plus tard, satisfaisons-nous*



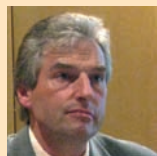
de la suppression des strapontins dans les petits véhicules à partir d'octobre 2008, de l'obligation du pictogramme à éclairage sur les véhicules neufs à la même date et enfin, de l'obligation pour l'organisateur de transport d'adapter le type de véhicule utilisé au service effectué ».



M. Jean-Claude Frécon (à droite) remerciant le Conseil général de l'Hérault, représenté par Mme El Choukri, directrice des transports, MM. Jean-Marcel Castet et M. Pierre Maurel, Vice-présidents du Département.

de la suppression des strapontins dans les petits véhicules à partir d'octobre 2008, de l'obligation du pictogramme à éclairage sur les véhicules neufs à la même date et enfin, de l'obligation pour l'organisateur de transport d'adapter le type de véhicule utilisé au service effectué ».

Jean-Louis Flahaut, secrétaire général de l'Anateep, cadre la problématique du Congrès et présente ses enjeux. « *Les objectifs du Grenelle de l'environnement sont ambitieux. Il s'agit, en 2050, de réduire par 4 les émissions de gaz à effets de serre (GES), les transports étant responsables du quart de ces émissions ! Aussi, toutes les énergies doivent être mobilisées. C'est pourquoi nous avons choisi de travailler sur la problématique de la mobilité scolaire, le parent pauvre des experts en déplacements. Et l'Anateep s'inscrit pleinement dans cette perspective d'écomobilité scolaire durable* ».



Christian Riquelme, Adjoint au Directeur général de l'Association des Départements de France (ADF), montre comment les conseils généraux prennent en compte la mobilité durable dans leur politique des déplacements. Après avoir posé le constat qu'un enfant transporté par l'autocar pollue huit fois moins que s'il est passager de la voiture de ses parents, Christian Riquelme explique que « *le transport scolaire contribue au développement durable. C'est même le cœur du métier. Avec ses implications environnementales, sociales, de développement économique, le transport scolaire est un levier du développement durable. Avec la prise en compte des enjeux écologiques, il faut repenser le transport scolaire. En effet, ce n'est pas parce que les départements ont fait des progrès considérables en deux décennies que leur mission s'achève. Il faut adapter le transport scolaire dans un contexte qui change, marqué par le réchauffement climatique et l'épuisement des ressources naturelles. Le Grenelle*



de l'environnement a été à cet égard un gros chantier, depuis l'automne 2007. Pour a priori bien peu de résultats. Et pour nous, attachés au transport scolaire, pas grand-chose. » Christian Riquelme conclue son intervention en soulignant que le Département est un bon niveau territorial pour promouvoir le développement durable : maîtrise parallèle des infrastructures et des services de transport, gestion des sports de nature avec les schémas dits "d'itinérance douce", éducation au développement durable pour les collégiens. CQFD.

Olivier Renard, Chargé de mission à Hérault Transport, souligne que la mobilité scolaire reste un souci majeur que le syndicat mixte s'astreint à intégrer dans la préparation de ses décisions. Il explique notamment que lors de la mise en service de la ligne 2 du tramway montpellierain, les lignes régulières et les circuits scolaires ont été réorganisés intégralement pour un rabattement optimal avec le site propre. En bout de ligne, à Jacou, le basculement vélo/piéton sur le tramway a été facilité. Olivier Renard explique enfin qu'« *il reste à inventer, dans le périurbain, de vraies alternatives à la voiture, comme on a imposé, dans les années 70, les fameux plans de circulation. Comment donner enfin la priorité aux transports en commun sur les routes départementales ?* ».



Bertrand Dumas, de l'Atelier permanent d'initiation à l'environnement urbain (APIEU), Centre régional de ressources Carapattes pour le Languedoc-Roussillon¹, dresse le bilan de quelque 80 expériences "écomobiles" dans l'Hérault. Partant de ce fameux « cercle vicieux qui s'auto-alimente » (l'emmenés mes enfants en voiture parce que c'est



mes enfants en voiture parce que c'est



Partenaires officiels du congrès





dangereux. C'est dangereux parce qu'il y a des voitures !), Bertrand Dumas insiste sur un point important : « *Il ne s'agit pas de se substituer aux parents mais de les accompagner dans le montage de carapattes ou de caracycles². Même là où des collectivités ont voulu être trop présentes, les projets n'ont pas abouti. Par contre, les institutionnels peuvent donner les moyens aux parents de s'investir, tout en assurant la sécurisation des itinéraires et des arrêts* ». Bertrand Dumas prend ensuite l'exemple du carapatte de Prades-le-Lez (Hérault) : sur une école de 160 élèves, 80 d'entre eux (50 %), maternelles compris, ont recours au carapatte. Sur l'année, l'évaluation effectuée montre une économie de 16 320 km de voiture, soit 5,6 tonnes d'émission de CO₂, soit à peine ce que produit un camion au cours d'une année ! Mais tout de même, l'impact sur l'utilisation de la voiture est très fort. Les jours de carapattes à Jacou (Hérault), on recense 30 à 40 % de voitures en moins autour de l'école ! En conclusion de l'intervention, Bertrand Dumas enfonce le clou : « *Il n'y a pas mieux comme projet de développement durable que ces projets de carapattes et caracycles. On y aborde des problèmes économiques et environnementaux, on construit du lien social. Les parents, vous, moi, nous sommes les experts de notre vie quotidienne...* ».

1- Co-financement de l'ADEME et du Conseil Régional.

2- Ces termes ont été déposés par l'ADEME. Ils sont désormais libres de droit.

UNE MOBILITÉ SCOLAIRE PEU ÉTUDIÉE

Partant de ce constat, l'Anateep s'est interrogée, au cours de son Congrès, sur les questions essentielles qu'ils convenaient de se poser. Tout d'abord, comment endiguer le "déferlement automobile" dans des zones où la voiture apparaît, parfois à tort mais souvent avec raison, comme la seule opportunité pour se déplacer ? Là encore, le constat est sans appel. La part des ménages disposant au moins d'une voiture est passée de 78,7 % en 1999 à 80,1 % en 2005. La part des "2 voitures et +" est, quant à elle, passée de 29,9 à 32,5 % ! Or, le transport collectif n'a pas les mêmes armes ; il admet même quelques lacunes. Les critiques récurrentes concernent le manque d'alternative crédible, notamment en zone rurale ou périurbaine (un voire deux allers/retours quotidiens), les surnombres aux heures de pointe en agglomération, l'inadaptation des horaires en dehors de ces heures fautes de fréquence suffisante). Il y a aussi encore trop souvent une défaillance dans l'in-

La dimension liée à la scolarisation des enfants et des adolescents reste largement minorée par les statisticiens et les "experts" en mobilité.

formation des clients potentiels (une brochure largement diffusée n'est pas forcément lue !). Seule l'immobilisation d'une voiture conduit parfois à se renseigner sur l'horaire du car. Enfin, il faut poser la question du coût pour l'usager (réussite de la tarification à 2 €, gratuité et pouvoir d'achat) ! Puis, le Congrès s'est interrogé sur le deuxième questionnement essentiel, qui sonne comme une rengaine : comment promouvoir l'usage de modes alternatifs à l'automobile ? Les interventions et les échanges ont ainsi permis de souligner combien les phénomènes de mobilité sont un révélateur des modifications profondes de notre société. Or, la dimension liée à la scolarisation des enfants et des adolescents reste largement minorée



par les statisticiens et les "experts" en mobilité.

RECHERCHE DES COMPLÉMENTARITÉS

A la question « *comment organiser la mobilité scolaire ?* », trois aspects ont été soulignés. La stratégie mise en œuvre doit d'abord être "pensée" dans une approche globale. Il a été convenu que les différents modes de transport étaient pertinents avant tout en fonction de la distance domicile/établissement, l'autocar n'étant a priori (sauf circonstances exceptionnelles) utilisé qu'à partir de 2 ou 3 km, les carapattes à moins d'1 km, voire d'1,5 km, les caracycles faisant la "jonction" (jusqu'à 5 km ?). Les différents modes doivent ensuite soigner leur complémentarité pour permettre de proposer une offre de mobilité pertinente : arrêt de car avec parc à vélos par exemple, d'autant que la déssectorisation va conduire à une

Les différents modes doivent ensuite soigner leur complémentarité pour permettre de proposer une offre de mobilité pertinente.

complexification/hétérogénéité des itinéraires scolaires. Actuellement, 85 % des élèves déssectorisés viennent en... voiture !!! Enfin, le troisième élément concerne l'exigence de sécurité

des jeunes. Cet aspect apparaît d'ailleurs systématiquement, dans les enquêtes d'opinion, comme un aspect crucial dans le choix intermodal des parents d'élèves (parents taxis plutôt que de laisser leur enfant seul). On retrouve ici les demandes traditionnelles de l'Anateep : cheminement piétonniers, accès aux points d'arrêt scolaire, itinéraires cyclables sécurisés,...

L'Anateep s'inscrit donc pleinement dans cette nouvelle conception de la mobilité scolaire durable, où s'articulent rationnellement les modes de déplacement les plus pertinents. L'Anateep sera néanmoins extrêmement vigilante sur les précautions qu'il convient de prendre pour l'organisation de carapattes et de caracycles. Des garanties juridiques doivent être apportées, notamment en termes de responsabilité pour l'organisateur de l'opération. Ensuite, au niveau pratique, la définition des itinéraires et des

points d'arrêt doit être particulièrement soignée, l'encadrement des élèves assuré, le matériel en bon état (gilet fluo par exemple), sans sous-estimer une des conditions essentielles de la pérennité de ces initiatives : la fidélité des parents et/ou des encadrants. En conclusion, des préoccupations très proches de celles existant en matière de transport scolaire... ●