

POURQUOI ET COMMENT ENCOURAGER L'ÉCO-MOBILITE SCOLAIRE ?



LES POINTS FORTS

- ✓ Sensibiliser les enfants à des choix modaux raisonnés pour leur mobilité d'adulte.
- ✓ Améliorer la sécurité routière aux abords des écoles.
- ✓ Diminuer la congestion automobile aux abords des écoles.
- ✓ Réduire les pollutions atmosphérique et sonore.

Pourquoi encourager les enfants à aller autrement à l'école qu'en voiture ?

Le constat d'une mobilité inquiétante

Face au constat d'une tendance croissante et généralisée à la dépose minute en voiture, de nombreux pays européens (Royaume-Uni, Danemark, Belgique, Suisse...) ont réagi en encourageant l'éco-mobilité scolaire. Cette démarche consiste à rechercher et développer un ensemble cohérent de mesures favorisant des pratiques modales plus sûres et moins polluantes que la voiture (transports collectifs, vélo, marche...) pour les trajets domicile-école.

En France, la marche et les deux-roues assurent la moitié des déplacements liés aux études (écoliers, collégiens, lycéens, étudiants) contre 20 % en voiture.

Cependant, en moyenne 70 % des enfants du cycle élémentaire se rendent, chaque jour à l'école en voiture (écarts de 20 à 80 %). Le trajet domicile-école est pourtant rarement supérieur à 2 kilomètres en milieu urbain du fait de la carte scolaire. A contrario, le vélo et la marche, deux modes de transport particulièrement adaptés aux courtes distances en ville, sont peu utilisés sur le trajet domicile-école.

Au travers de son objectif principal, réduire la dépose en voiture au profit de modes moins polluants, l'éco-mobilité scolaire induit des répercussions positives, variables en fonction des buts recherchés, portant principalement sur les domaines environnemental et social. En effet, l'éco-mobilité vise à limiter une série de risques intervenant à différentes échelles.

En premier lieu, à un niveau global, le



© Kinergos

Dépose-minute jusque dans la cour d'une école à Eragny-sur-Oise (95).

report vers des modes doux de cette multitude de petits trajets motorisés impliquerait dans leur globalité un gain non-négligeable en termes d'émissions polluantes et de consommation d'énergie non-renouvelable. Les déplacements motorisés de courte distance sont en effet, en proportion des kilomètres parcourus, les plus polluants, le premier kilomètre polluant en moyenne quatre fois plus que les suivants. Enfin, en participant à l'accroissement du trafic, ces trajets motorisés vers l'école viennent enfler les coûts externes liés au trafic automobile.

Au niveau de la collectivité, cet accroissement du trafic augmente les risques de congestion (circulation des bus, fluidité du trafic) et d'accidents de la circulation (manœuvres parfois précipitées ou dangereuses des parents dans leur dépose-minute), nuisant à la qualité de l'air et à la tranquillité aux abords d'écoles. Enfin, il conforte chez les parents un sentiment d'insécurité (craintes relatives à la sécurité urbaine et routière) qui les incite

à déposer leur enfant à l'école en voiture... Mais les parents ne se doutent alors pas des conséquences nuisibles d'un trajet quotidien en voiture sur le développement psychologique et physique des enfants.

Bien que confortable, le trajet en voiture prive les enfants d'une activité physique régulière, susceptible notamment de renforcer leur résistance aux polluants et de réduire les risques d'obésité. Loin d'être à l'abri, l'enfant est exposé ainsi quotidiennement à des émissions polluantes souvent plus importantes que celles respirées par un piéton (source : Union européenne, 2002).

La dépose-minute entretient une dépendance à l'égard des parents peu favorable à l'apprentissage par les enfants de l'autonomie et du déplacement en ville, à pied, à vélo ou en transport collectif. Enfin, pour les enfants en bas âge, l'exposition au stress du conducteur conjuguée à des stimuli trop rapides en voiture peuvent provoquer chez l'enfant une certaine nervosité.

EXEMPLES DE BÉNÉFICES LIÉS À L'ÉCO-MOBILITÉ SCOLAIRE

Au niveau global

- Réduire les émissions de GES.
L'expérience en Rhône-Alpes a permis de constater des écarts de 1 à 20 (pour le CO, CO₂, COV, et NOX) entre les écoles faisant le choix des modes doux et celles fortement dépendantes de l'automobile (source : Rhonalpenergie Environnement, 2002).
- Réduire la consommation d'énergie non-renouvelable, par une utilisation rationnelle de la voiture.
- Réduire les externalités liées à l'accroissement du trafic automobile.

L'émergence d'un contexte propice pour réagir

Au niveau national, partant du principe que la réduction de la pollution atmosphérique passe par la maîtrise du trafic automobile, la Loi sur l'air et l'utilisation rationnelle de l'énergie (LAURE, décembre 1996) a imposé l'élaboration d'un Plan de déplacements urbains (PDU) pour toutes les agglomérations de plus de 100 000 habitants. En ce sens, la LAURE préconise une réduction de l'utilisation de la voiture particulière en faveur d'un report vers d'autres modes moins polluants : transports collectifs, covoiturage, circulations douces (vélo, marche).

En Ile-de-France, le PDU précise les orientations de la LAURE en matière de gestion des déplacements scolaires et vise précisément une augmentation de la part des transports collectifs (de 2 %) et de la marche (de 10 %) dans les trajets domicile-école. L'augmentation prévue pour l'usage de cycles n'est pas détaillée, le PDU recommandant un doublement des déplacements à vélo pour tous les types de motifs.

En outre, depuis vingt ans, des étapes importantes ont été franchies dans la mise en oeuvre de l'éducation à la sécurité routière, l'instauration au collège en 1993 des attestations scolaires de sécurité routière (ASSR) en classes de 5^e et de 3^e, d'un brevet de sécurité routière en 1996 pour la conduite des cyclomoteurs. Mais en 2001, les accidents de la circulation causaient encore près du quart des décès chez les 5-14 ans et près d'un décès sur deux chez les 15-19 ans.

Au niveau de la collectivité

- Contribuer aux changements de comportements en fragilisant la logique de chaîne des déplacements en voiture (domicile-école-travail) : susciter une adaptation, un changement de comportements permettant d'optimiser la chaîne de déplacements (critères de temps, coût, confort, environnement...).
- Améliorer le cadre de vie : qualité de l'air, bruit, espace public, ambiance urbaine...
- Optimiser le service de transport routier scolaire de la Ville.
- Responsabiliser les parents face aux problèmes de pollution et de sécurité routière, leur redonner confiance quant à la sécurité des trajets domicile-école.
- Favoriser la solidarité entre les familles, entre les générations : cas d'un bus pédestre géré par une rotation de parents bénévoles, en fonction de leur temps libre et de leur temps à libérer (gain de temps).

Dès l'âge de 10 ans, les accidents de la route sont la première cause de mortalité des enfants. Parmi les tués de cet âge, la moitié le sont en tant que passagers de véhicule, un quart en tant que piétons, un quart en tant qu'usagers de deux roues. Sur les 8 000 personnes décédées sur les routes de France en 2001, plus du quart étaient des jeunes de 15 à 24 ans, alors que cette tranche d'âge ne représente que 13 % de la population. En effet, à l'âge d'entrée au collège, l'enfant dispose souvent plus de liberté de mouvements et se rend seul sur son lieu d'études ou de loisirs.

Mais, l'habitude de la dépose-minute a souvent restreint leur apprentissage de la marche, du vélo et des règles de conduite ou de sécurité routière. Suivant l'exemple de nombreux pays européens ayant adopté le principe d'une éducation précoce continue et générale à la sécurité routière, le Comité interministériel à la sécurité routière du 25 octobre 2000, tenu sous la présidence du Premier ministre, a décidé la mise en place d'un continuum éducatif. Pour compléter le dispositif des ASSR, une attestation de première éducation à la route (APER) est créée et sera délivrée à partir de 2002 après une

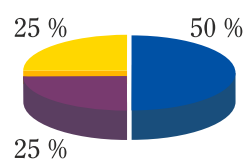
Au niveau de la santé et de l'éducation des enfants

- Améliorer la qualité de vie aux abords des écoles : réduction des pollutions atmosphérique et sonore, qualité de l'espace public.
- Améliorer la sécurité routière aux abords des écoles : réduction du trafic et des manœuvres inhérentes à la dépose des écoliers, sécurisation et aménagements de voirie, modération de la circulation.
- Favoriser un exercice physique régulier : développement physique, prévention de l'obésité précoce.
- Favoriser la socialisation, l'apprentissage par les enfants du déplacement en ville (dangers du trafic motorisé...), de la ponctualité et de l'autonomie.
- Préparer les enfants à leur future mobilité d'adulte en les sensibilisant aux pratiques écocitoyennes et à des choix modaux raisonnés.
- Un cycliste ou un piéton est au minimum deux fois moins soumis à la pollution qu'un automobiliste dans l'habitacle de son véhicule (source : Union européenne, 2002).

éducation à la sécurité routière enseignée de la maternelle au CM2.

Afin de faciliter l'émergence de synergies, il est recommandé d'articuler dans le cadre d'une politique globale et transversale ces différents dispositifs recherchant à répondre aux objectifs du PDU, de la LAURE et d'éducation à la sécurité routière : plans de déplacements d'écoles, plans de déplacements d'entreprise ou d'administration, centrale de mobilité, centrale de covoiturage, APER...

Taux de mortalité en France des enfants de 10 ans dans les accidents de circulation, par mode de transport utilisé



■ Passager voiture ■ Vélo ■ Marche

Source : CISR, chiffres 2001

Comment encourager l'éco-mobilité scolaire dans sa ville ?

Différentes mesures sont envisageables pour encourager l'éco-mobilité scolaire. Toutefois, les actions mises en place diffèrent selon le type d'établissement concerné (maternelles, élémentaires, collèges, lycées, universités), s'adaptant à l'âge des enfants, aux attentes et contraintes des familles et au contexte local.

Les élèves de primaires étant à priori les plus concernés par la dépose-minute en voiture, et les écoles primaires relevant de la compétence communale, la démarche proposée ici s'adresse aux élus et techniciens souhaitant encourager l'éco-mobilité auprès des écoles primaires de leur ville.

Sont généralement associés les services des affaires scolaires, de l'environnement, de l'urbanisme, de la voirie, et plus ponctuellement le service de communication.

Par ailleurs, dans le cadre de ses pouvoirs de police et de circulation, le maire est tenu (article L.2112 du CGCT) de prendre les mesures nécessaires pour assurer la sécurité des élèves sur la voie publique et notamment aux abords de l'école. Une récente jurisprudence a étendu cet impératif de sécurité à l'accès des établissements (CAA de Lyon, 5 février 2002, "Me Auger/commune de Saint-Rambert d'Albon").



Enfants se rendant à l'école par une piste indienne, Rueil-Malmaison (92).

Initier une réflexion locale

Le premier rôle de la collectivité locale est de susciter une réflexion à l'échelle de la Ville en engageant une concertation avec les directeurs d'école, les inspecteurs départementaux de l'Éducation nationale, le personnel enseignant et les associations de parents d'élèves. Le but est d'identifier "grossièrement", pour chaque école :

- les difficultés rencontrées dans le transport des enfants pour aller à l'école (congestion, accidents, pollution...),
- les attentes en ce domaine,
- les différents cadres d'actions déjà établis par les écoles,
- les établissements souhaitant intégrer une ou plusieurs animations pédagogiques sur l'éco-mobilité.

En fonction de cet état des lieux sommaire, la collectivité proposera aux acteurs locaux différentes actions possibles pour chaque école, allant de la sensibilisation au plan de déplacements d'école.

Proposer une action de sensibilisation

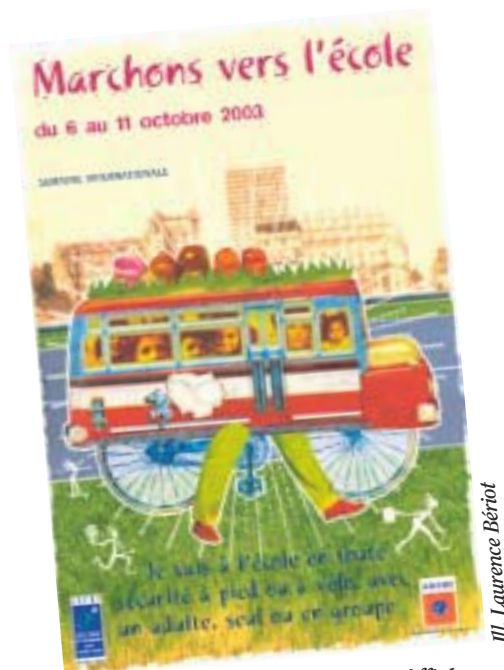
La collectivité peut proposer, à l'échelle de la Ville ou d'une école, d'organiser une action de sensibilisation ou de pédagogie (atelier, programme...). La journée internationale "Marchons vers l'école" constitue un cadre privilégié pour organiser une action ponctuelle et récurrente (voir fiche *Pourquoi et comment participer à la semaine "Marchons vers l'école"?*).

Ce type de mesure contribue à l'apprentissage par les enfants des déplacements à pied ou à vélo en ville et des pratiques éco-citoyennes. Par ailleurs, c'est aussi l'occasion pour un directeur d'école ou une association de parents d'élèves de manifester leur souhait d'aller plus loin dans cette démarche et d'intégrer un programme pédagogique. Enfin, c'est l'opportunité d'améliorer vos connaissances sur la mobilité des écoliers de votre ville.

Proposer un Plan de déplacements d'école

Lorsque la situation liée à la mobilité des enfants ou au contexte local présente des enjeux transversaux forts, la collectivité peut s'engager avec la collaboration de l'Éducation nationale, dans une démarche de Plan de déplacements d'école.

Ce dispositif vise à proposer un ensemble de mesures adaptées aux problèmes rencontrés localement sur le trajet domicile-école (voir fiche *Comment élaborer un plan de déplacements d'école ?*). La collectivité peut faire



Affiche de la semaine "Marchons vers l'école" 2003.

appel à un bureau d'études ou élaborer le plan en interne lorsqu'elle en a les moyens techniques et humains.

A partir des propositions émanant du plan, la Ville pourra par exemple proposer :

- de réaliser des aménagements de voirie pour modérer la circulation (de la zone 30 à la fermeture de voie),
- de coordonner un service de ramassage scolaire non-motorisé (voir fiche *Le ramassage scolaire non motorisé : bus pédestre et bus cycliste*),
- de coordonner un service de covoiturage entre les parents les plus éloignés de l'école,
- de s'engager dans un programme pédagogique en milieu scolaire.

Favoriser les pratiques éco-mobiles pour aller à l'école

D'une manière générale, la collectivité peut encourager l'éco-mobilité scolaire en facilitant les déplacements à pied et à vélo sur son territoire par la réalisation d'aménagements piétons et cyclables jalonnés et continus, desservant les établissements scolaires. Ces itinéraires sont raccordés au réseau cyclable communal ou intercommunal.

L'équipement des établissements scolaires en systèmes d'accrochage pour vélos est également indispensable. Il est recommandé de privilégier l'installation des parcs à vélos à l'intérieur de l'établissement lorsque l'accès au bâtiment le permet.

D'un point de vue opérationnel, encourager l'éco-mobilité scolaire implique une démarche de projet nécessitant un fonctionnement transversal des services municipaux de la scolarité, de l'environnement, de l'urbanisme et de la voirie.

Articuler la gestion locale des déplacements et la gestion des déplacements scolaires

Pour pérenniser la démarche, il est recommandé de prendre en compte les actions favorisant l'éco-mobilité scolaire en amont lors de l'élaboration ou de la mise en œuvre de documents de gestion des déplacements :

- à l'échelle de la ville ou de l'intercommunalité (Plan local de déplacements, Plan local de stationnement, Plan de circulation, schéma de circulations douces...);
- à l'échelle du quartier (zone 30, zone 15, quartier tranquille ou vert).

Plusieurs villes du groupe pilote en Ile-de-France ont engagé une politique globale de déplacements favorable aux cheminements non-motorisés des enfants vers l'école. Ainsi, la Ville de Rueil-Malmaison (92) met progressivement en place un ensemble d'actions cohérentes et articulées entre elles. Elle a intégré à sa politique de déplacements des actions en faveur des circulations douces, dans le but "d'aménager la ville pour tous". En effet, la commune facilite les déplacements à pied et à vélo par :

- l'aménagement de nouvelles zones 30 ;
- la création d'un maillage entre les zones 30, les zones piétonnes et les pistes cyclables (stationnement vélo, jalonnement pour cyclistes) ;
- le renforcement des "passages en cœur d'îlot" pour permettre aux enfants d'aller au plus près des écoles en passant au travers des îlots d'habitation, et ainsi de limiter la dépose-minute ;
- la création d'un environnement serein pour les piétons : élargissement des trottoirs, modification des carrefours (priorité à droite rétablie, rétrécissement de chaussée), sécurisation des trottoirs au niveau des voies à forte circulation, soit par l'installation de barrières, soit par une réorganisation du stationnement, redonner une place prépondérante au végétal dans l'espace urbain et améliorer l'éclairage et le mobilier urbain...
- la création d'un réseau de pistes indiennes (marquage horizontal et jalonnement vertical) desservant plusieurs écoles.

De même, à Eaubonne (95), la politique de déplacements cherche à inverser la "dépendance automobile" en facilitant l'accès et la circulation des piétons et des cyclistes par l'élaboration d'un plan local de déplacements.

Le plan inclut notamment :

- l'installation de parkings à vélo ;
- la réalisation de zones 30 ;
- la modification des règles de priorité ;
- la suppression de quelques places de stationnement ;
- la mise en place d'une ossature de pistes cyclables et d'itinéraires recommandés ;
- l'amélioration de l'accessibilité aux personnes à mobilité réduite et aveugles ;
- l'information à la population sur les moyens alternatifs pour se déplacer.

La politique de déplacements locale s'articule ainsi avec les réflexions et les actions menées sur les écoles, en contribuant à leur efficacité. En effet, la Ville a réalisé avec l'aide d'un consultant, un plan de déplacements sur deux écoles dont les résultats incitent à mettre en place des lignes de bus pédestres. Un premier test a eu lieu en juin : deux lignes ont été montées dans chacune des deux écoles. Et la forte implication des parents suggère une pérennisation du dispositif pour la rentrée de septembre 2003. Ainsi, en facilitant la pratique des circulations douces sur l'ensemble de son territoire, la municipalité favorise la mise en synergie de ses différentes actions.

Articuler déplacements, urbanisme et construction

Les communes propriétaires des écoles possèdent la maîtrise d'ouvrage ; le conseil municipal décide donc de la création et de l'implantation des écoles élémentaires et maternelles, après avis du préfet (L.2121-30 du CGCT). Cette compétence peut être transférée à une communauté d'agglomération ou de communes. Or, lorsque la pression foncière le permet, il est préconisé que la localisation de la nouvelle école et le périmètre de la carte scolaire résultent d'un

compromis entre la zone d'habitations à couvrir, la distance à parcourir pour les enfants et la sûreté des itinéraires (éviter les coupures flagrantes). Par souci de cohérence et d'efficacité, il convient de privilégier des périmètres retroints, correspondant à des zones d'habitations proches, facilitant la pratique des modes doux.



Zone 30 à Rueil-Malmaison (92).

Le trajet domicile-école profite a priori d'un terrain favorable au transfert modal du fait de sa proximité avec le domicile.

Lorsque le domicile est plus éloigné de l'école, notamment dans le cas dit de "redistribution" en faveur d'une "mixité sociale", l'éloignement ne facilite pas le recours à un mode de transport non-motorisé ou collectif.

L'équilibre entre "mixité sociale" et "gestion des déplacements" peut ainsi s'avérer problématique dans certains cas. L'idéal est bien sûr de prendre en compte la mobilité des écoliers dès la construction d'une école, en s'assurant de sa desserte par des infrastructures piétonnes et cyclables depuis les zones d'habitations ; de son équipement en parcs à vélos, de préférence à l'intérieur de l'établissement ; de sa desserte par les transports publics ou un service de ramassage scolaire motorisé lorsque la distance l'impose ; de son équipement en parc de stationnement automobile très restreint et à plus de 10 mètres de l'école.



Bus pédestre à Eaubonne (95).

Comment encourager l'éco-mobilité scolaire dans son école ?

Le directeur, le personnel enseignant ou une association de parents d'élèves peuvent proposer aux services municipaux concernés (scolarité, voirie, environnement) de se rencontrer, seul ou avec l'ensemble des directeurs d'école de la Ville, afin de se concerter sur la question de la mobilité des écoliers. En fonction des actions, ces acteurs locaux peuvent jouer différents rôles.



Animation dans une classe par la Maison de l'environnement de Morsang-sur-Orge (91).

Fonction pédagogique

Quelles que soient les actions proposées par le Plan de déplacements d'écoles, bus pédestre ou cycliste par exemple, il est recommandé de systématiquement les accompagner de mesures de sensibilisation et de pédagogie relatives à l'éco-mobilité auprès des enfants concernés, essentielles à la pérennité et à l'efficacité du dispositif.

Sous cette thématique générale, de nombreux thèmes transversaux peuvent être abordés (pollution de l'air, sécurité routière, énergie, santé...). Le but est de favoriser la prise de conscience de l'intérêt que représente la marche et le vélo pour la santé et l'environnement, afin que les enfants mettent en pratique ces enseignements dans leur future mobilité d'adulte.

L'intégration de ce champ peut intervenir à différents niveaux :

- dans les programmes et matières habituelles, sous l'angle de la mobilité ;
- de manière ponctuelle, par la mise en place d'actions éducatives isolées (animation ou atelier pédagogique, pédagogie de projet) ;
- de manière plus transversale, en réalisant des projets interdisciplinaires plus étalés sur

le temps (programme pédagogique tout au long d'une année...).

Ces actions peuvent être menées avec l'aide de la Ville ou d'un partenaire pédagogique (associations, maison de l'environnement...). Dans tous les cas, il est conseillé de les inscrire dans des cadres d'action spécifiques au milieu scolaire dont plusieurs semblent applicables aux animations pédagogiques sur l'éco-mobilité. En effet, le ministère de l'Éducation nationale a mené une politique volontariste en faveur de l'éducation à l'environnement, en fournis-

sons ou internationaux ouverts à tous publics et donc au public scolaire, tels que "1000 défis pour ma planète".

Enfin, le portage par l'école dans le cadre de dispositifs officiels favorise une meilleure appropriation par les enseignants et instituteurs ainsi que la reconnaissance de la valeur pédagogique des actions en faveur de l'éco-mobilité scolaire. Le portage par l'école du volet pédagogique de l'éco-mobilité scolaire offre donc, à priori, plus de possibilités de pérennisation (reconduction du programme pédagogique, insertion dans le programme classique...).

Fonction de relais d'information auprès des parents

Que l'initiative de participer à une opération de sensibilisation telle que "Marchons vers l'école" émane de la collectivité ou de l'école, directeurs et personnel enseignant jouent un rôle déterminant dans l'information des parents. Concrètement, il s'agit de participer à l'affichage des annonces, à la distribution de documentation et à l'organisation de réunions avec les parents. Ainsi, à Taverny, parents et enfants ont été sensibilisés lors de la kermesse de fin d'année.

Fonction d'animation

Lorsqu'un service de ramassage scolaire non-motorisé a été organisé par un groupe de parents bénévoles, une association de parents d'élèves ou la collectivité, l'école peut choisir de faire participer les enfants à l'organisation et la vie de ce service solidaire. Ainsi, dans certaines villes, les enfants ont créé un journal, imaginé les dessins représentés sur les panneaux de regroupement, ou participé à leur comptage pour l'enquête.



Kermesse à l'école Pagnol, Taverny (95).

Les fondements et objectifs du groupe de villes pilotes

Un contexte propice à la formation du groupe

Conjugée au développement d'expériences en Europe et en France et aux enjeux transversaux qui y sont associés, les orientations de la Loi sur l'air et l'utilisation rationnelle de l'énergie (LAURE), précisées en Ile-de-France par le PDU en termes d'objectifs de report modal pour les déplacements scolaires, ont encouragé l'ARENE et la Délégation Régionale Ile-de-France de l'ADEME à solliciter les collectivités franciliennes en février 2002 pour former un groupe de villes pilotes sur l'éco-mobilité scolaire.

Le groupe de villes pilotes

Depuis une première réunion d'information en mai 2002, 31 villes ont confirmé leur engagement dans cette démarche innovante par lettre d'intention, dont 6 par l'intermédiaire du syndicat intercommunal de transport de Marne-la-Vallée (secteur 3 et 4). Les collectivités pilotes sont assez représentatives des disparités observées entre les villes franciliennes, rassemblant ainsi des communes de taille importante comme Montreuil, et des communes rurales telles que Chanteloup-en-Brie, réparties sur l'ensemble des départements franciliens. Cette diversité des villes pilotes devrait permettre d'aborder l'ensemble des problématiques liées aux déplacements scolaires variables selon le contexte local et de développer ainsi une série de solutions techniques adaptables aux différentes situations rencontrées. Les expériences de ce groupe de villes pilotes visent à servir de références en Ile-de-France, définissant un savoir-faire et des bonnes pratiques reproductibles.

Les objectifs fixés

Le groupe de villes pilotes s'est fixé un triple objectif :

- susciter une mobilisation autour d'une participation des villes franciliennes à la semaine internationale "Marchons vers l'école" ;
- inciter et contribuer à la mise en place d'opérations exemplaires de gestion des déplacements domicile-école par des opérations de sensibilisation ou de pédagogie, des expérimentations d'accompagnement collectif non-motorisé (bus pédestre et bus cycliste) et l'élaboration de plans de déplacements d'écoles ;
- produire des outils méthodologiques (dépliant de sensibilisation, série de fiches techniques) afin de partager et diffuser aux collectivités franciliennes le savoir-faire acquis lors de ces expériences.

CONTACTS

Ville de Rueil-Malmaison

Service de l'enseignement
et de l'enfance

Bénédicte Mazarguil,
directrice-adjointe

Hôtel de Ville

13, boulevard Foch

92501 Rueil-Malmaison cedex

Tél : 01 47 32 53 62

Courriel : benedicte.mazarguil@mairie-rueilmalmaison.fr

Direction des services techniques

Voirie - Déplacements

Stéphane Coulon

Tél : 01 47 32 65 11

Courriel : stephane.coulon@mairie-rueilmalmaison.fr

Ville d'Eaubonne

Frédéric Legendre, maire-adjoint

à l'urbanisme-transport-voirie-travaux

Hôtel de Ville

1, rue d'Enghien - 95600 Eaubonne

Tél : 01 34 27 26 00

Fax : 01 39 59 77 47

Courriel : kervizin@wanadoo.fr

Agence régionale de l'environnement et des nouvelles énergies (ARENE)

Céline Meunier,

chargée de mission

transports propres et mobilité durable

94 bis, avenue de Suffren - 75015 Paris

Tél : 01 53 85 61 78

Fax : 01 40 65 90 41

Courriel : c.meunier@areneidf.com

Agence de l'environnement et de la maîtrise de l'énergie (ADEME)

Délégation régionale d'Ile-de-France

Fabienne Schimenovitz,

ingénieur transports

6-8 rue Jean-Jaurès 92807 Puteaux cedex

Tél : 01 49 01 45 46 Fax : 01 49 01 45 45

Courriel : fabienne.schimenovitz@ademe.fr

Sites internet à consulter

- www.arenidf.com
- www.ademe.fr/ile-de-france
- www.allerverslecole.net
- www.educnet.education.fr/secureite/index.htm
- www.raee.org
- www.cr-paca.fr
- www.education.gouv.fr
- www.goforgreen.ca
- www.iwalktoschool.com

POUR EN SAVOIR PLUS

- Fiche "Pourquoi et comment participer à la semaine "Marchons vers l'école", août 2003, ARENE-ADEME Ile-de-France.
- Fiche "Le ramassage scolaire non-motorisé : bus pédestre et bus-cycliste", août 2003, ARENE-ADEME Ile-de-France.
- "Villes d'enfants, villes d'avenir", office des publications officielles des communautés européennes, Luxembourg, 2002.
- "Réduction de la dépose-minute en voiture des écoliers. Déplacements domicile-école, transfert vers la marche à pied, initiatives en France et à l'étranger, évaluation des émissions et de la qualité de l'air", ADEME, juillet 2001.

Ont contribué à cette fiche : Fabienne Schimenovitz, ADEME Ile-de-France ;

Céline Meunier et Malik Boutora, ARENE Ile-de-France.

Remerciements aux Villes d'Eaubonne, de Rueil-Malmaison, de Morsang-sur-Orge et de Taverny.

Coordination éditoriale : Marion Guéroul, ADEME Ile-de-France et Muriel Labrousse, ARENE Ile-de-France.