



Institut d'Urbanisme et d'Aménagement Régional
École Doctorale Espaces, Cultures, Sociétés – ED355
Laboratoire Interdisciplinaire Environnement Urbanisme

Thèse pour obtenir le grade de
Docteur en Urbanisme et Aménagement de l'espace

Éléonore Pigalle

Sur le chemin des écoliers, les politiques en faveur de la marche à pied
Le Pédibus en France et en Suisse romande : discours, déploiement et pratiques

Thèse soutenue publiquement le
18 septembre 2018

Devant le jury composé de

Pr. Marc Dumont – Rapporteur

Laboratoire Territoires, Villes, Sociétés, Environnements, Université de Lille

Pr. Nadine Roudil – Rapporteuse

Centre de Recherche sur l'Habitat, École Nationale Supérieure d'Architecture de Lyon

Dr. Sandrine Depeau – Examinatrice

Laboratoire Espaces et Sociétés, Université de Rennes 2

Pr. Vincent Kaufmann – Examineur

Laboratoire de Sociologie Urbaine, École Polytechnique Fédérale de Lausanne

Pr. Hélène Reigner – Directrice de Thèse

Laboratoire Interdisciplinaire Environnement Urbanisme, Aix-Marseille Université

Résumé

Inscrits dans un contexte de changement de paradigme des mobilités urbaines, de nombreux dispositifs visent à orienter les comportements de déplacement vers des alternatives à l'automobile. Parmi eux, le Pédibus correspond à un ramassage scolaire bénévole pour accompagner les enfants à l'école à pied. Son institutionnalisation et sa médiatisation illustrent les mécanismes de prise en charge des problèmes publics contemporains et la capacité des acteurs du gouvernement des conduites à fabriquer des discours. Ainsi, le Pédibus est présenté comme bénéfique en tout point alors que les études restent parcellaires et nuancées, quand sa pratique est marginale et éphémère.

C'est dans ce contexte que nous avons proposé une analyse transversale franco-suisse romande compréhensive, associant approches qualitatives et quantitatives, qui repose sur trois pieds : discours promotionnels, déploiement effectif et pratiques.

L'ensemble de nos analyses a montré que le Pédibus s'inscrivait dans une stratégie de communication basée sur la logique du choix modal, mettant l'accent sur la responsabilité individuelle en recourant à la morale, la culpabilité et la pédagogie. Si les promoteurs suisses sont aisément identifiables, en France ils sont plus erratiques et les actions restent isolées. Nos résultats ont également montré que la pratique du Pédibus était soumise à des caractéristiques urbaines et sociales spécifiques. D'une part, il est surtout présent dans les espaces résidentiels aisés, ceinturés par des voies de circulation, questionnant sa définition comme solution alternative à l'automobile. D'autre part, un profil spécifique d'utilisateurs a été mis en évidence, suggérant qu'il existerait des dispositions sociales en faveur de l'engagement collectif tel que le Pédibus. Ce dernier est davantage perçu comme pratique, éducatif et rassurant pour pallier certaines défaillances politiques, que comme un déplacement sanitaire et écologique.

Mots-clés :

Approches qualitative et quantitative • Comportement de déplacement • Mobilité quotidienne
Politique publique • Représentation • Urbanisme

Abstract

At a time of a paradigm shift in urban mobilities, many objects aim to guide spatial behaviours towards alternative to the car. Among them, the Walking School Bus (WSB) is a school transport under the supervision of volunteers to escort children to school on foot. Its institutionalisation and its media coverage illustrate the mechanisms of handling contemporary public problems and the capacity of actors of the government of behaviour to make up the discourse. Thus, the WSB is presented as beneficial in every way whereas research remains fragmented and nuanced, when the practice is marginal and short-lived.

It is in this context that we suggested a comprehensive analysis of both France and French-speaking Switzerland combining qualitative and quantitative approaches, based on three elements : promotional speeches, effective deployment and WSB usages.

Our analyses showed that the WSB was inserted in a communication strategy based on the logic of modal choice, emphasising individual responsibility, referring to morality, guilt and pedagogy. While Swiss promoters are easily identifiable, in France they are more erratic and their actions remain isolated. Our results also showed that the practice of the WSB was dependent on specific urban and social characteristics. On the one hand, it is especially present in wealthier urban neighbours, cordoned off by roads, questioning the definition of WSB as an alternative solution to car use. On the other hand, a specific user profile was highlighted, suggesting that there exists social provisions in favour of collective commitments such as WSB. It being perceived more as a practical, educational and reassuring mean to remedy policy failures, than as a healthy and green mode of travel.

Keywords :

Qualitative and quantitative approaches • Spatial behaviour • Daily mobility
Public policy • Representation • Urban planning

Financements & collaborations

Cette thèse a été financée par la Région Provence-Alpes-Côte d'Azur en collaboration avec le partenaire socio-économique, Centre Permanent d'Initiatives pour l'Environnement du Pays d'Aix. Elle a été menée dans le cadre du projet RED (Risques Émergents de la mobilité Durable) financé par l'Agence Nationale de la Recherche (ANR-14-CE22-0010) et également en collaboration avec le Laboratoire de Sociologie urbaine à l'École polytechnique fédérale de Lausanne.



Remerciements

Mes remerciements s'adressent à Hélène Reigner pour sa disponibilité et la confiance qu'elle m'a témoignée tout au long de cette aventure qui fut stimulante intellectuellement.

Je remercie chaleureusement les membres du jury pour avoir accepté d'évaluer ce manuscrit. Au plaisir d'échanger à Aix-en-Provence.

Une thèse de doctorat est une expérience enrichissante qui se nourrit de challenges et de défis qui ne sont pas uniquement intellectuels. Elle est riche en rencontres. Une thèse de doctorat, c'est du temps et de l'énergie, elle exige un soutien académique, professionnel, mais aussi financier. À cet effet, je remercie la Région PACA, le projet RED et l'École Doctorale 355 "Espaces Cultures Sociétés" pour leur contribution à ce travail. Je tiens également à remercier l'ensemble des personnes ressources, institutionnelles, associatives, directeur(-rice)s, parents, enfants, qui ont permis et facilité le déroulement des différentes enquêtes de recherche.

Je tiens à remercier à Vincent Kaufmann pour son accueil au LaSUR, ses conseils, sa disponibilité, son écoute, ses encouragements et sa bonne humeur. Un grand merci aux lasuriens, qui m'ont accueillie et accompagnée dans mes séjours suisses. Dominic, Yann, Guillaume, Emmanuel, Fernando, Lorris, Lesslie, Derek, Letícia, Caroline, Salomé. Merci pour leur convivialité, la qualité et la richesse des échanges, sans oublier notre doux séjour sur les terres écossaises. Un merci chaleureux à Dominic pour son aide et ses encouragements.

Je remercie Thierry Brenac, et l'ensemble des membres du projet RED pour m'avoir accompagnée dans ce projet.

Je pense aussi à Thomas Buhler pour ses conseils avisés, bienveillants, toujours stimulants.

Je tiens également à remercier Franck Scherrer et Juan Torres pour leur accueil plus que chaleureux à Montréal, pour l'intérêt qu'ils ont porté à ce travail et pour leurs commentaires précieux. En plus de m'avoir offert l'opportunité de quitter pour la première fois l'Europe, ce séjour a été riche en expériences et en rencontres. Je pense à Florence Paulhiac Scherrer pour sa disponibilité et la qualité de ses conseils, mais aussi tout particulièrement à Agathe, Marco, Michel avec qui j'ai toujours plaisir à discuter et à échanger sur nos cultures. Michel, merci de ton écoute, tes précieux conseils et tes encouragements.

Aux collègues d'horizons divers et variés, merci pour nos échanges sur la sociologie, la psychologie, la linguistique, la science politique, la géographie, l'architecture, marqués par nos thèses respectives.

À ma famille et particulièrement à ma mère pour son soutien constant et ses conseils qui m'ont permis de franchir les principales étapes de ce parcours universitaire. À ma sœur pour avoir mis la main à la pâte ! À mon père pour sa curiosité et sa bonne humeur constante.

À Cyril, pour son soutien infailible, sa bienveillance, ses nombreuses lectures et relectures sur rétroprojecteur ... nous allons pouvoir reprendre nos sessions films ! Merci pour cette belle aventure, une autre nous attend !

... À tous, merci

Introduction	16
Chapitre 1 :	
Cadre d'analyse	22
1.1 PÉDIBUS, UN DÉPLACEMENT PÉDESTRE RÉINVENTÉ	23
1.1.1 Origine et déploiement	23
1.1.2 Définition du concept	24
1.2 BILAN DU PÉDIBUS DANS LA LITTÉRATURE SCIENTIFIQUE : DES EFFETS MODESTES	27
1.3 POSITIONNEMENTS DE RECHERCHE	36
1.3.1 Le référentiel, reflet des représentations dominantes qui s'imposent à tous	36
1.3.2 Pédibus, un outil à l'agenda politique	37
1.3.3 La matérialité des Pédibus, au-delà de la logique du choix modal	42
1.4 TERRAINS D'ÉTUDE	46
1.5 PROBLÉMATIQUES	47
Chapitre 2 :	
Le Pédibus en discours	50
2.1 "QUAND DIRE C'EST FAIRE"	51
2.2 ANALYSE DE DISCOURS MÉDIATIQUES À TRAVERS LES SITES WEB	53
2.2.1 Constitution du corpus par étapes	54
2.2.2 Description du corpus	54
2.2.3 Analyses lexicales et sémantiques	56
2.3 LE PÉDIBUS AU MIROIR DES SITES WEB FRANÇAIS ET SUISSES ROMANDS	58
2.3.1 Classifications et comparaison des "mondes lexicaux"	58
2.3.1.1 Des thématiques communes traversant les corpus	62

2.3.1.2	Des discours différenciés	65
2.3.2	Des registres discursifs similaires	69
2.3.2.1	L'automobile, raison d'être du Pédibus	69
2.3.2.2	Structure du récit et notion d'engagement : la "panoplie" du Pédibus	73
2.3.2.3	Convaincre : imposition de chaînes causales et dramatisation du discours	75
2.3.2.4	L'impératif pédagogique	78
2.3.2.5	Convaincre par le civisme, recours à la vertu et à la morale	84
2.3.3	Les acteurs promouvant le Pédibus	89
2.3.3.1	Une pluralité d'acteurs isolés en France	91
2.3.3.2	Des acteurs identifiables en Suisse romande	95
2.4	DISCUSSION	101
2.4.1	Synthèse des résultats	101
2.4.2	Des sites Web éphémères, une illustration de la fragilité du Pédibus ?	102
2.4.3	Un affichage résolument déclaratif au stade de l'intention	103

Chapitre 3 :

	L'action publique dans sa matérialité	108
3.1	INTRODUCTION	109
3.2	MÉTHODOLOGIE	111
3.2.1	Entretiens auprès des acteurs locaux	111
3.2.2	Recenser pour spatialiser les Pédibus	111
3.2.3	Méthode de l'arpentage	112
3.3	HISTOIRE ET ACTEURS DES PÉDIBUS À AIX-EN-PROVENCE ET À LAUSANNE	113
3.3.1	Le Pédibus en réponse à des questions d'aménagement urbain à Aix-en-Provence	113
3.3.1.1	Historique des Pédibus	115
3.3.1.2	De l'opération Pédibus à une démarche planifiée	130
3.3.2	Lausanne, figure de référence en matière de Pédibus	135
3.3.2.1	Des Pédibus sous gestion associative, une histoire de longue durée	137
3.3.2.2	Des Pédibus coordonnés par la Ville de Lausanne	139
3.3.2.3	Entente entre les deux formes de gestion des Pédibus : Association et Ville	144
3.4	PORTAIT DES ESPACES GÉOGRAPHIQUES ET SOCIAUX	146
3.4.1	Organisation du territoire d'Aix-en-Provence et de Lausanne	146
3.4.2	Habitat et forme urbaine	149
3.4.3	Le Pédibus se déploie préférentiellement dans les espaces accueillant l'automobile	163
3.4.3.1	La conciliation des flux favorise la pratique du Pédibus	163
3.4.3.2	Des mesures coercitives pour diminuer l'espace automobile	166
3.4.3.3	La signalisation des Pédibus, objectif de visibilité et de sensibilisation	176

3.4.3.4	La rue prototypique empruntée par les Pédibus	179
3.4.4	La sociologie des quartiers accueillant des lignes de Pédibus	184
3.5	DISCUSSION	187
3.5.1	Synthèse des résultats	187
3.5.2	Le Pédibus, une question d'aménagement urbain?	189
3.5.3	Le Pédibus dans les espaces aisés	190

Chapitre 4 :

	Les représentations individuelles qui fondent la pratique	194
4.1	INTRODUCTION	195
4.1.1	Pédibus, arbitrages individuels et familiaux	195
4.1.2	Le choix du transport actif	196
4.1.3	L'individu, pierre angulaire du Pédibus	197
4.2	ENQUÊTE PAR QUESTIONNAIRE DESTINÉE AUX PARENTS D'ÉLÈVES	199
4.2.1	Étapes d'élaboration et canevas du questionnaire	199
4.2.2	Recrutement des écoles et passations	200
4.2.3	Analyses et traitements de données	205
4.3	RÉSULTATS	206
4.3.1	Description des répondants selon leur école et quartier de résidence	206
4.3.2	Facteurs d'influence des déplacements en Pédibus	211
4.3.2.1	Découverte du Pédibus par les panneaux	211
4.3.2.2	Facteurs liés aux parents et aux enfants	212
4.3.2.3	S'impliquer pour gagner du temps	214
4.3.2.4	Freins perçus et vécus	214
4.3.2.5	Au-delà du Pédibus, les besoins exprimés par les parents	219
4.3.2.6	Une représentation du Pédibus dépendante de son mode de gestion	220
4.3.3	Typologie des familles enquêtées	222
4.4	DISCUSSION	235
4.4.1	Synthèse des résultats	235
4.4.2	Dispositions sociales respectives des Pédibus engagés et des Ultra-piétons	237
4.4.3	Les Pédibus engagés dans le centre urbain et le périurbain	238
4.4.4	Le postulat d'un mode de fonctionnement de la structure familiale	240

Chapitre 5 :

	Conclusion générale	244
5.1	SYNTHÈSE DES RÉSULTATS	246
5.1.1	Le Pédibus en discours, regards croisés en France et en Suisse romande	246

5.1.2	L'action publique dans sa matérialité à Aix-en-Provence et à Lausanne	247
5.1.3	Les représentations individuelles qui fondent la pratique à Lausanne	248
5.1.4	Les motivations suggérées par les promoteurs et déclarées par les usagers	249
5.2	FAUT-IL INSTITUTIONNALISER L'ACCOMPAGNEMENT À PIED DES ENFANTS À L'ÉCOLE ?	251
5.2.1	Un système tripartite, le leurre du partage des responsabilités ?	251
5.2.2	Les effets ambivalents de l'institutionnalisation	252
5.3	ET SI LE PÉDIBUS N'ÉTAIT PAS UNE ALTERNATIVE À L'AUTOMOBILE ?	254
5.3.1	L'automobile dans l'espace public, un problème pour les enfants piétons	254
5.3.2	Pédibus et report modal, ou quand les piétons deviennent piétons ?	258
5.3.3	Le postulat du "libre choix modal" en question	260

Bibliographie	264
--------------------------------	------------

Annexes	281
--------------------------	------------

Table des abréviations

ACP	Analyse en Composante Principale
ADAVA	Association pour le développement du vélo, de la marche et des transports en commun dans le pays d'Aix
ADEME	Agence de l'Environnement et de la Maîtrise de l'Énergie
AFC	Analyse Factorielle des Correspondances
ATE	Association Transports et Environnement
CEREMA	Centre d'Études et d'expertise sur les Risques, l'Environnement, la Mobilité et l'Aménagement
CHD	Classification Hiérarchique Descendante
CPA	Communauté d'Agglomération du Pays d'Aix
CPIE	Centre Permanent d'Initiatives pour l'Environnement
CSP	Catégorie Socio-Professionnelle
INPES	Institut National de Prévention et d'Éducation pour la Santé
INSEE	Institut National de la Statistique et des Études Économiques
IRaMuTeQ	Interface de R pour les Analyses Multidimensionnelles de Textes et de Questionnaires
IRIS	Îlots Regroupés pour l'Information Statistique
LAURE	Loi sur l'Air et l'Utilisation Rationnelle de l'Énergie
LOTI	Loi d'Orientation des Transports Intérieurs
MVE	Marchons Vers l'École
OMS	Organisation Mondiale de la Santé
ONISR	Observatoire National Interministériel de la Sécurité Routière
PACA	Provence-Alpes-Côte d'Azur
PADD	Plan d'Aménagement et de Développement Durable
PAVE	Plan en Accessibilité de la Voirie et des Espaces publics
PDES	Plan de Déplacement Établissement Scolaire
PDU	Plan de Déplacements Urbains
PLU	Plan Local d'Urbanisme
PNNS	Programme National Nutrition Santé
PPA	Plan de Prévention de l'Atmosphère
SCRIS	Service Cantonal de Recherche et d'Information Statistique
SIG	Système d'Information Géographique
URL	<i>Uniform Resource Locator</i>

Au cours des années 1960, l'automobile se répand et devient très vite le mode de transport dominant. En France, elle s'impose lors des 30 glorieuses en transformant les pratiques de mobilité. Entre désir de modernisation lié au développement économique et symbole de modernité et d'identité chez l'individu, cette nouvelle ère automobile s'est accompagnée d'extension urbaine et d'augmentation des distances. Soutenue par les pouvoirs publics, la planification des déplacements oriente l'urbanisme en faveur de l'automobile où la vitesse devient possible. Les rythmes de vie urbains et le temps s'accroissent. Depuis sa démocratisation, si l'automobile a façonné les villes, leurs formes, leurs extensions morphologiques et fonctionnelles, elle *"s'est durablement inscrite dans les modes de vie et dans l'imaginaire collectif comme un symbole d'autonomie, de liberté, de richesse parfois (Kaufmann & alii., 2010)." (Ravalet, 2012)*

Cette "ville en transformation est ainsi « émergente », « éclatée », « diffuse », « franchisée » ; elle se fait « métropole », « globale », « générique » ; se caractérise par le fait qu'elle est « sans lieux ni bornes », « fragmentée », « ségréguée », « privatisée »." (Kaufmann, 2014)

Aujourd'hui, la place de l'automobile est remise en question, elle dérange. Par conséquent, dans un mouvement de prise de conscience écologique, climatique, sanitaire, sécuritaire et de l'irréversibilité des impacts causés par les activités humaines, les automobilistes apparaissent comme les premiers responsables des problèmes publics environnementaux liés à l'automobile : pollution atmosphérique et sonore, congestion, difficultés de stationnement, insécurité routière, consommation d'espace (Reigner, Hernandez, & Brenac, 2009).

Du point de vue de l'analyse des mobilités, des interactions sont étudiées, entre environnement urbain et pratique de mobilité quotidienne (De Vos, 2015), les formes urbaines qui fabriquent des flux de mobilité différenciés (Newman & Kenworthy, 1996), les espaces à forte densité construits autour de systèmes de transport qui sont davantage favorables à la pratique des transports actifs, quand les espaces étalés sont plus propices à l'automobile (Ewing & Cervero, 2017). C'est ce qui justifie que la puissance publique tant au niveau local que national cherche d'un côté à réduire l'usage de l'automobile notamment dans les centres urbains, de l'autre à promouvoir des modes de déplacement non motorisés (Mignot, 2001). Face aux déséquilibres urbains causés par la dépendance automobile (Dupuy, 1999), la question des "modes actifs" – marche à pied et vélo – se présente comme un moyen de déplacement "vertueux" et légitime.

Ces modes actifs prennent alors une dimension institutionnelle et internationale, et sont par exemple régies et recommandés par l'*Organisation mondiale de la Santé* dans les *"Recommandations mondiales sur l'activité physique pour la santé"* dont l'objectif est *"d'introduire des politiques de transport qui encouragent la mise en place de moyens de déplacement actifs et sûrs"* (Organisation mondiale de la Santé, 2010, p. 10). Ces orientations se déclinent, se diffusent à l'échelle nationale pour agir localement.

Sous l'angle des référentiels d'action publique, H. Reigner, F. Hernandez et T. Brenac ont analysé les politiques de mobilités. Pour répondre aux désordres urbains liés à l'usage de l'automobile (e.g. polluante, dévoreuse d'espace public), les stratégies de réduction de sa place dans l'espace urbain semblent être au service d'une *safe city* (Reigner *et al.*, 2009). Ce *"modèle à atteindre"* permettrait de rendre la ville *"sûre,*

propre, durable, compacte", mais évacuerait les enjeux sociaux, renforçant ainsi les inégalités sociales (Reigner et al., 2009, p. 44). Pour F. Paulhiac, la formulation d'objectifs "*quasi-utopiques*" associés à la réduction de l'automobile dans les plans de déplacements urbains ne permet pas de cibler ni les territoires concernés ni le public visé (2008). Elle passe par des "*moyens d'actions inaptes à les atteindre, car anecdotiques (campagnes de sensibilisation, création de pistes cyclables, améliorations cosmétiques de l'offre bus, etc.) ou irréalistes sans réformes institutionnelles*" (Paulhiac & Kaufmann, 2006, p. 52).

Ces politiques de "mobilité durable" donnent lieu à des stratégies discursives mobilisant slogans, mots d'ordre (Reigner, Brenac, & Hernandez, 2013) et expressions de rapport de pouvoir pour diffuser de nouvelles valeurs collectives. Ces promoteurs du transport actif déroulent des schèmes argumentatifs où sont mobilisés des registres basés sur la responsabilité individuelle (Reigner, 2015), la pédagogie (Pautard, 2015) et la morale (Reigner, 2016). L'objectif est de persuader les individus, de *faire croire* pour les *inciter à agir* (Charaudeau, 2012) et à adopter les "bons" comportements de mobilités. Pour V. Kaufmann, la puissance publique a évolué. Elle est passée "*d'un modèle où l'État est un arbitre passif, se contentant d'appliquer des règlements, à un système où il devient un pouvoir actif, édictant des mesures visant carrément à changer des comportements*" (Affichard, Champeil-Desplats, & Lyon-Caen, 1997, cités par Kaufmann, 2008, p. 72). Malgré les enjeux contemporains de santés publiques, environnementaux et de sécurité, le passage de l'automobile à la mobilité active paraît difficile.

"Tant d'efforts ne semblent pas susciter des reports considérables du public de l'automobile aux transports publics, au vélo et à la marche." (Kaufmann, 2008, p. 80)

Ce cadrage des politiques de transports et de déplacements à l'agenda rappelle les cours et séminaires de M. Foucault qui insistait sur le fait que la gouvernementalité, soit l'exercice du pouvoir, passe par l'encadrement de la vie quotidienne des individus (1994). En ce sens, on assiste à la montée de travaux critiques sur des objets urbains contemporains qui sont légitimés au nom de la "ville durable". L'ouvrage "*La ville durable controversée : les dynamiques urbaines dans le mouvement critique*" fait mention des discours dominants "durabilistes" sur l'encadrement des pratiques individuelles au nom des valeurs écologiques et sanitaires (Boissonade, 2015). Le coût des transports, la lutte contre l'obésité, la protection de l'environnement, la sécurité routière (Reigner, 2013) sont autant de formes d'intervention de la puissance publique qui déploie des mesures et outils pour inciter les individus à changer leurs comportements en termes de mobilité, de santé, de modes de vie. C'est en ce sens que ces objets sont d'autant plus valorisés politiquement, car ils légitiment l'intervention d'acteurs publics, associatifs et privés. Une légitimité qui passerait par des relations causales entre "*pratiques individuelles et ces problèmes publics*" (Dubuisson-Quellier, 2016b, p. 32) afin de "*rendre acceptable une intervention sur les conduites des individus*" (*Ibid.*, p. 32). Des justifications qui conduiraient à une dépolitisation où les débats sont aseptisés par le recours à la morale, la vertu et les "nobles causes" (Bergeron, Castel, & Noguez, 2011 ; Reigner, 2016).

Ce cadrage des politiques urbaines publiques serait une forme prise par la néolibéralisation de l'action publique et un néoconservatisme hygiéniste (Reigner, 2016). Théorisé par L. Boltanski et E. Chiapello (1999), cet art de gouverner les conduites individuelles et collectives est désormais géré, entre autres, par les valeurs (Matthey, 2014), l'affectif et l'émotionnel (Godin, 2014). Trois catégories d'instruments du gouvernement des conduites ont été identifiées (Dubuisson-Quellier, 2016a) : 1/ construction de la réflexivité des individus (avec les outils d'auto-évaluation et les campagnes éducatives) ; 2/ modification de l'architecture du choix (avec les automates et les *nudges*¹) ; 3/ mise en œuvre des choix rationnels (avec la taxe, le prix, l'étiquette et le label). Cet ensemble de travaux montre une nouvelle manière de gouverner, où la stratégie serait d'éviter le débat pour mieux aligner les choix et les comportements individuels, sans que ces objets urbains contemporains ne soient réellement questionnés.

"Le recours à la morale agit comme un puissant anesthésiant démocratique qui vient dissoudre les prises de la contestation." (Reigner, 2016)

Dans un contexte où la morale, la vertu, les "bons" comportements, l'affect et les émotions sont autant de leviers pour orienter et modifier durablement les comportements individuels, cibler les enfants et la responsabilité des parents semble être une approche cohérente. En ce sens, l'objet Pédibus s'inscrirait dans la boîte à outils de ce nouvel art de "gouverner les conduites" individuelles (Figure 1).



FIGURE 1 – "Le Pédibus, un premier pas vers le changement", Agglomération de Saint-Brieuc

1. Inspirés de l'économie et de la psychologie comportementale, les *nudges* ou "coup de pouce" (Thaler & Sunstein, 2008) considèrent les biais cognitifs pour influencer et guider les choix comportementaux de manière douce. L'exemple cité dans l'ouvrage *Gouverner les conduites* est de "mettre des légumes à hauteur des yeux dans un restaurant d'entreprise pour orienter les consommateurs vers une alimentation plus saine" (Dubuisson-Quellier, 2016a, p. 454).

Ce slogan issu d'une brochure de communication française illustre la mise à l'agenda des politiques urbaines publiques en faveur de la marche à pied vers l'école. Le Pédibus apparaît comme un des outils pour réduire l'accompagnement en automobile des enfants à l'école. Il est mentionné dans la publication de l'Institut national de prévention et d'éducation pour la santé (INPES) : *"Promouvoir des environnements favorables à la pratique de l'activité physique"*, dans des mesures nationales et locales pour améliorer la qualité de l'air du ministère de l'Écologie de 2010 pour *"favoriser les transports actifs et les mobilités douces, comme les trajets à pied maison-école (déclinés par exemple dans les projets de type Carapattes ou Pédibus)"*, ou encore dans le communiqué du Comité interministériel pour *"favoriser les déplacements en sécurité des enfants, piétons ou à vélo, en encourageant le développement d'itinéraires dédiés et encadrés (pedibus et vélobus)"*.² De fait, l'actualité foisonnante des campagnes d'information et de sensibilisation sur le Pédibus en fait un objet d'étude intéressant pour saisir le référentiel dominant visant à changer les comportements de déplacement par une rhétorique consensuelle.

Ce travail de thèse s'inscrit dans la lignée des travaux sur les tendances lourdes de l'action publique en termes de "Gouvernement des conduites" dont l'objet Pédibus en serait une illustration. Pour le cerner, nous chercherons à identifier les représentations dominantes du problème à l'agenda, à saisir l'action publique dans sa matérialité et dans ses usages. Il s'agit là d'interroger la légitimité mise à l'œuvre par les promoteurs du Pédibus pour remettre en question la force de la rhétorique consensuelle des stratégies déployées. Pour cela, nous emprunterons des concepts et méthodes à trois cadres d'analyse, à trois familles de travaux : l'analyse cognitive des politiques publiques sensible au référentiel, l'urbanisme et l'aménagement de l'espace et la sociologie. Cette approche s'appuie sur de nombreuses collaborations avec sociologues, psychologues, urbanistes, géographes, politistes, linguistes ou économistes.

Le chapitre 1 présentera l'objet, un état des connaissances sur le Pédibus et notre positionnement scientifique dans un cadrage théorique. Il exposera les problématiques, les objectifs, le choix des terrains d'étude puis les axes méthodologiques.

Les trois chapitres suivants capitaliseront l'ensemble des résultats relatifs à l'objet Pédibus. Ils dialogueront peu entre eux étant donné qu'ils usent de méthodes différenciées menées à diverses échelles. Le chapitre 2 sera focalisé sur les discours, les acteurs et leurs stratégies de promotion et d'incitation au changement de comportements des déplacements. Le chapitre 3 présentera la matérialité de l'action publique au travers du processus de déploiement des lignes de Pédibus. Le chapitre 4 visera à identifier les freins et les motivations des parents à s'impliquer dans ce dispositif pour se rendre à l'école.

Les principaux enseignements tirés de ces trois chapitres seront mis en évidence dans le chapitre 5 de conclusion générale.

2. Comité interministériel de la sécurité routière. (2018, 9 janvier). Sauvons plus de vies sur nos routes. Repéré à <http://www.gouvernement.fr/partage/9885-comite-interministeriel-de-la-securite-routiere>

CHAPITRE 1

CADRE D'ANALYSE

"On ne peut pas dissocier la représentation, le discours et la pratique. Ils forment un tout. Il serait tout à fait vain de chercher à savoir si c'est la pratique qui produit la représentation ou l'inverse. C'est un système. La représentation accompagne la stratégie, tantôt elle la précède et elle l'informe : elle la met en forme ; tantôt elle la justifie et la rationalise : elle la rend légitime".

(Autes, 1985. Dans Martin & Royer-Rastoll, 1990, p. 24)

Ce chapitre expose le cadre d'analyse dans lequel s'inscrit ce travail de thèse. Il est organisé en cinq parties. La première présente l'objet d'étude, le Pédibus, son histoire, sa trajectoire socio-historique, ce qui fonde son référentiel aujourd'hui. La seconde capitalise un état des connaissances sur le Pédibus, quand la troisième propose d'explicitier notre positionnement scientifique. La quatrième partie présente les terrains d'étude et la dernière expose brièvement la méthodologie propre à chaque composante de notre cadre d'analyse.

1.1 PÉDIBUS, UN DÉPLACEMENT PÉDESTRE RÉINVENTÉ

1.1.1 Origine et déploiement

Le Pédibus est un ramassage scolaire qui s'effectue à pied. Généralement âgés de 3 à 11 ans, les enfants sont encadrés par des accompagnateurs bénévoles, également appelés conducteurs (Depeau, 2017 ; Huyghe, 2014). Son innovation réside dans sa forme car il repose sur une organisation collective bénévole qui est spatialement, temporellement et socialement contrôlée (Depeau, 2013).

"Chaque ligne de pédibus – car il y en a souvent plusieurs – a son identité, son nom ou son numéro, voire sa couleur. Bref, il a tout d'un bus, sauf la quincaillerie ! C'est typiquement un transmode, métis de bus et de marche." (Amar, 2016, p. 186)

Un concept australien

Généralement attribué à l'Australien D. Engwicht (1992), ce concept de Pédibus est apparu dans un contexte caractérisé par l'augmentation de l'usage de l'automobile pour l'accompagnement des enfants vers l'école depuis les années 1970 (van der Ploeg, Merom, Corpuz, & Bauman, 2008). Cette pratique d'accompagnement en automobile s'est progressivement étendue à de nombreux pays : Suisse, France, Allemagne, Angleterre (Hillman, 1993, p. 9 ; Klöckner, 1998), Nouvelle-Zélande (Kingham & Ussher, 2007 ; Lang, Collins, & Kearns, 2011), Australie (Merom, Tudor-Locke, Bauman, & Rissel, 2006 ; van der Ploeg *et al.*, 2008), Danemark (Jensen, 2008), Norvège (Fyhri & Hjorthol, 2009), États-Unis (McMillan, 2007) ou encore Canada (Vandersmissen, 2011). Face à ce constat, le Pédibus s'est développé aux USA, au Canada, en Europe, en Australie ou encore en Nouvelle-Zélande (Smith, *et al.*, 2015), visant à pallier la dépendance accrue à l'automobile (Dupuy, 1999 ; Newman & Kenworthy, 1996), considérée comme polluante, dévoreuse d'espace, individualiste, dangereuse et responsable de la montée des problèmes d'obésité et de maladies chroniques.

Si ce concept surnommé *Walking School Bus* s'est généralisé dans les pays anglo-saxons dès 1996, il fait son apparition en Europe continentale en 1998, plus précisément à Lausanne en Suisse romande sous l'appellation "Pédibus". Figure de référence le cas lausannois apparaît dès lors comme un terrain d'étude pertinent. C'est dans les années 2000 que le dispositif apparaît en France (Brenac, 2013, p. 95). Toutefois, il reste difficile à dater et à recenser compte tenu de son caractère initialement informel (Huyghe, 2014).

Des appellations multiples

Différentes appellations ont vu le jour depuis 2001 : Pédibus, Piedbus, Piedibus, Pti'bus, Pedobus, Brégi-bus, Trottibus¹, Pas Di Bus, Pergobus, Kangoubus, Sablobus, Écolôbus (Razemon, 2010), Gambettobus, Pédidier, Pédi-Rousseau, Pédichartres, Carapattes², Carapatt', Car-a-pattes, Rest'apattes, Mille Pattes, Mil'pied, *Walking School Bus*, *Schulwegbegleitung*³, Galopince, Franchenille, Jomexpress, Goss'Trotter, PAS A PAS, Bus pédestre ou encore Ramassage scolaire à pied⁴. Dans cette recherche, nous utiliserons le terme de "Pédibus" communément employé en France et en Suisse romande. Témoignant du succès du Pédibus, la société *Targeting* a déposé la marque "Le Pédibus"⁵ en France, auprès de l'Institut national de la propriété industrielle en 2001. Cette marque a été mise "*gratuitement à disposition des villes et associations*" (Depeau, 2008b).

1.1.2 Définition du concept

Un dispositif spatio-temporel

Le Pédibus fonctionne comme un bus avec des itinéraires, des horaires et des arrêts, marqués par l'implantation de panneaux situés au plus proche du domicile des parents. La plupart du temps, les lignes ne dépassent pas un kilomètre. Elles peuvent fonctionner le matin, le midi et le soir selon les horaires de l'école, et ce tout au long de l'année scolaire. Son itinéraire peut être déterminé en concertation avec les parents, la municipalité et les écoles. Ainsi, le Pédibus s'inscrit dans l'espace urbain, au rythme des horaires de l'école.

Une organisation collective bénévole

Le Pédibus apparaît généralement sous l'initiative de parents d'élèves ou de collectivités locales, mais son organisation et l'encadrement des enfants reposent entièrement sur l'implication, la motivation et la disponibilité des parents, s'inscrivant dans l'organisation familiale. Notons que dans certaines organisations du Pédibus, les bénévoles s'engagent à respecter les consignes de sécurité et les règles de conduite en signant une charte d'engagement. Enfin, il arrive parfois que le Pédibus se transforme en association pour des motifs organisationnels et d'assurance. Concernant la responsabilité en cas d'accident sur le trajet domicile-école, l'assurance scolaire, l'assurance individuelle civile des parents ou l'assurance responsabilité civile familiale couvrent l'enfant.

1. Communément utilisé au Québec, Canada

2. Marque déposée en 2006 par l'ADEM dans les marques en vigueur en France auprès de l'Institut National de la Propriété Industrielle; disponible sur : < <http://bases-marques.inpi.fr/> >.

3. En allemand

4. Appellation utilisée en Belgique

5. "Accompagnement scolaire; accompagnement d'enfants; escorte d'enfants. Accompagnement d'enfants à pied"; Disponible sur : < <http://bases-marques.inpi.fr/> >

Un dispositif institutionnalisé pour des motifs environnementaux et sanitaires

À l'heure du nouveau paradigme de la mobilité et de la promotion du transport actif, le Pédibus est présenté comme une solution prometteuse pour réduire l'accompagnement en automobile vers l'école. De nombreux acteurs publics, privés et associatifs s'en sont emparés et jouent un rôle dans la promotion du dispositif ou encore fournissent du matériel (e.g. gilets fluorescents, panneaux).

Il s'inscrit dans la démarche de développement durable et trouve son origine dans les lignes directrices et les objectifs de l'Organisation mondiale de la Santé⁶ (OMS), dans la Conférence des Nations Unies sur l'environnement et le développement⁷ en juin 1992 à Rio de Janeiro et l'Agenda 21⁸. En France, la loi de 1996 dite loi sur l'air et l'utilisation rationnelle de l'énergie (LAURE) a rendu obligatoire l'élaboration de Plan de Déplacements Urbain (PDU) pour les agglomérations de plus de 100 000 habitants. Ce document de planification a pour *"objet l'organisation des transports des personnes et des marchandises, de la circulation et du stationnement"* (Merlin & Choay, 2010, p. 566) en vue de limiter l'usage de l'automobile. Se déclinent dans ce plan deux outils au service de la mobilité durable : le Plan de Déplacement Entreprise et le Plan de Déplacement Établissement Scolaire (PDES). Le premier organise les déplacements des travailleurs pour leur trajet domicile-travail quand le deuxième est un *"outil de connaissance et d'action qui permet à chaque établissement de réaliser un diagnostic de la mobilité des enfants et des parents entre le domicile et l'école."* (ADEME) Sous la concertation de trois acteurs clés – parents, écoles et collectivités –, il permet de garantir une double sécurité : lors du déplacement des enfants d'une part, et dans les aménagements de l'espace public d'autre part. Dans le cadre de cet outil, des guides méthodologiques et des actions sont proposés à destination des professionnels et des citoyens : l'objectif étant de rationaliser et de sensibiliser les déplacements de la vie quotidienne pour promouvoir le transport actif (e.g. marche à pied, vélo, Pédibus ; Figures 1.1 et 1.2).

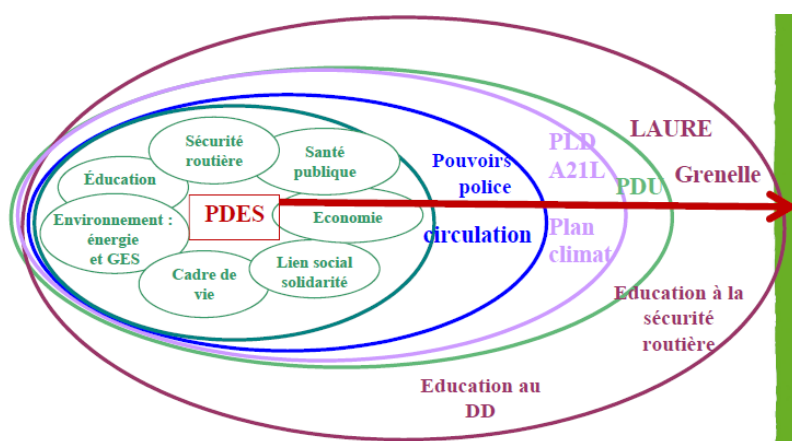


FIGURE 1.1 – Le Pédibus dans la "boîte noire" des politiques publiques

Source : Extrait d'une présentation "Initiation au PDES", Partenaires pour l'éco-mobilité, de l'école à l'université

6. Première Conférence internationale sur la promotion de la santé, Ottawa (Canada), 17–21 novembre 1986.

7. Plus connue sous le nom de Sommet "planète Terre"

8. Plus d'information sur Vaillancourt, 2002

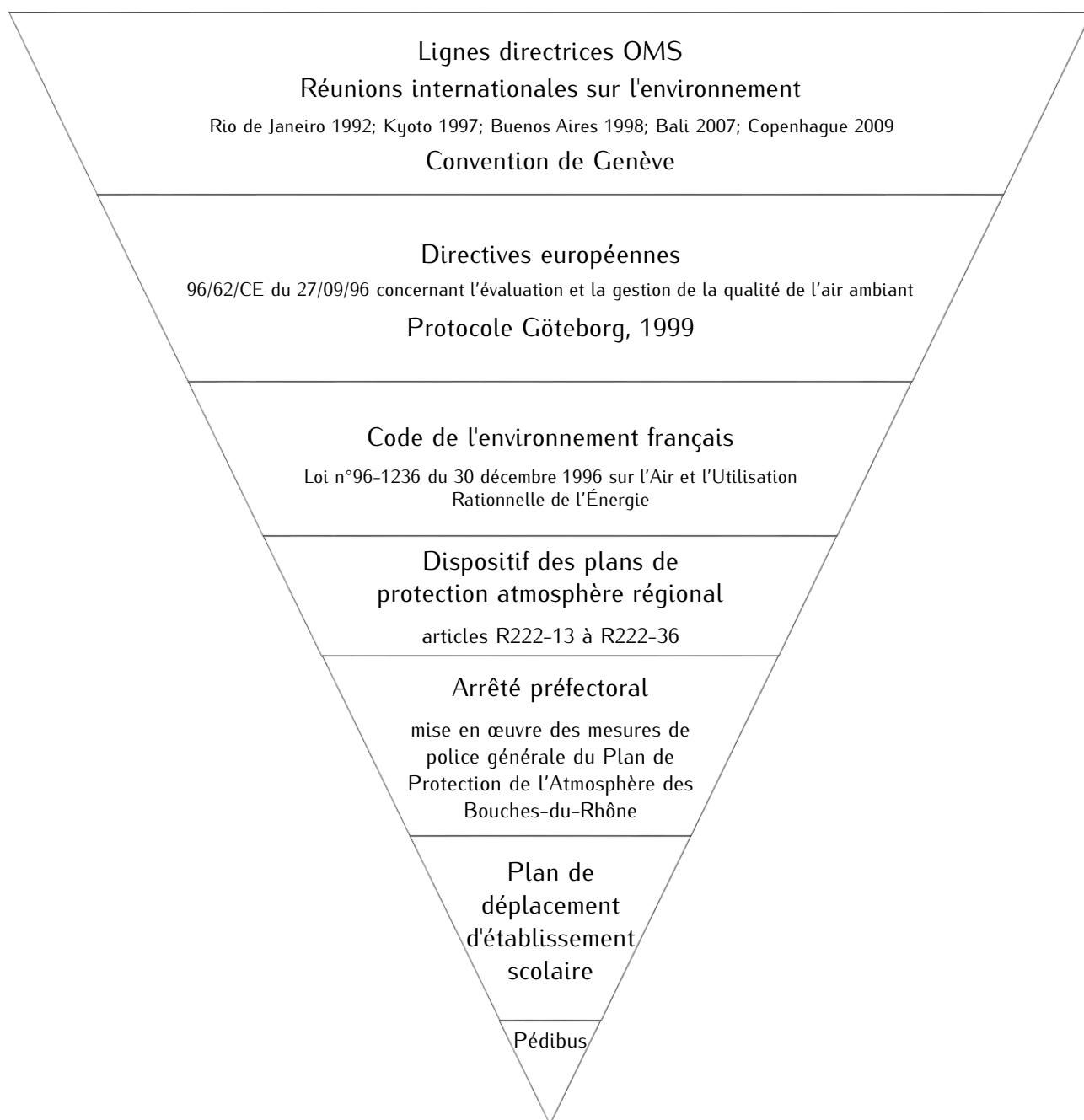


FIGURE 1.2 – Cadre réglementaire, une hiérarchie législative

Ainsi, le Pédibus est un dispositif institutionnalisé et médiatisé visant à encourager les déplacements actifs des enfants. Les acteurs le promouvant affichent plusieurs arguments liés à l'activité physique, la lutte contre l'obésité, la sécurité routière, la qualité atmosphérique ou encore l'autonomie des déplacements. Le Pédibus suscite donc l'intérêt tant des parents que des institutions publiques.

1.2 BILAN DU PÉDIBUS DANS LA LITTÉRATURE SCIENTIFIQUE : DES EFFETS MODESTES

Concernant les bénéfices du Pédibus sur lesquels s'appuient ses promoteurs, nous avons recensé les études relatives à l'objet Pédibus sur la base d'une revue de littérature publiée en 2015 (Smith *et al.*, 2015) que nous avons actualisée en appliquant une méthodologie similaire (Tableau 1.1).

Nous constatons ainsi que le Pédibus suscite un intérêt dans des champs disciplinaires relativement variés, particulièrement dans les sciences humaines et sociales, et plus récemment avec un attrait pour la technologie (application mobile). Cette contextualisation de l'objet montre que les études scientifiques restent relativement parcellaires notamment sur ses effets et nous incite à alimenter cette littérature avec des données provenant du transport actif plus largement.

Tableau 1.1 – État de l'art du Pédibus

Discipline	Étude et pays	Participants, durée	Résultats principaux	Recommandations	Robustesse
Géographie	Kearns <i>et al.</i> , 2003 Auckland, Nouvelle-Zélande	1 mois, 1 école, 16 parents, 7 responsables de la sécurité routière	Avantages perçus identifiés : marcher pour la santé, échanger, être indépendant, gain de temps, éliminer les "tracas" liés à l'accompagnement automobile et savoir que son enfant est en sécurité	Pédibus est une solution ambivalente pour répondre à l'automobile	Basée sur une école à Auckland
Géographie	Collins & Kearns, 2005 Auckland, Nouvelle-Zélande	45 entretiens avec 23 directeurs d'école, 22 accompagnateurs Pédibus ont fourni des informations sur 29/34 écoles ayant un pédibus, sur 2 mois	● Répartition socio-spatiale des Pédibus inégale, ● Présents dans les espaces aisés liés à des priorités économiques et politiques pour réduire la congestion ● Effet limité pour résoudre des problèmes de santé publique	Institutionnaliser l'accompagnement piétons à l'école	Uniquement basée sur les points de vue de directeurs d'école et des accompagnateurs du Pédibus
Géographie	Kingham & Ussher, 2005 Christchurch, Nouvelle-Zélande	NA	● Baisse importante des Pédibus ● Faible durée de vie des Pédibus liée au manque de bénévoles et d'implication de l'école ou de la municipalité	La municipalité doit participer au processus organisationnel pour soutenir les parents	Taux de retour des questionnaires n'est pas indiqué
Géographie	Kingham & Ussher, 2007 Christchurch, Nouvelle-Zélande	NA	Effets bénéfiques perçus en matière de relations sociales, du sentiment d'appartenance, d'activité physique des enfants, de gain de temps pour les parents, d'habitude de la marche, le plaisir de socialiser ou encore de mobilité indépendante des enfants	Les prochaines recherches devraient mesurer objectivement l'impact des Pédibus sur la pollution de l'air et la congestion locale	Taux de retour des questionnaires n'est pas indiqué

Discipline	Étude et pays	Participants, durée	Résultats principaux	Recommandations	Robustesse
Santé	Sirard <i>et al.</i> , 2008 Menlo Park, Californie, USA	1 semaine	• Augmentation significative du taux d'activité des enfants impliqués dans le Pédibus par rapport aux enfants conduits à l'école • Aucune différence significative entre les groupes sur l'activité physique quotidienne/hebdomadaire • 5 sur 6 enfants ont dit qu'ils continueraient à marcher à l'école	Étude expérimentale	Faible échantillon sur courte période
Psychologie environ- nementale	Depeau, 2008 Cleunay, Rennes, France	30 enfants, 2 Pédibus, 1 école	Pédibus ne favorise pas l'autonomie des déplacements	Des études supplémentaires pourraient étudier les espaces d'action des enfants en s'interrogeant sur la notion de lisibilité sociale du cadre de vie en lien avec celle de la distinction sociale	Non longitudinale, taille de l'échantillon, dans un seul quartier
Santé	Heelan <i>et al.</i> , 2009 Nebraska, USA	201 enfants impliqués dans le Pédibus, 123 enfants contrôles, 2 écoles dont 1 contrôle, sur 2 ans	• Pédibus permet d'augmenter la pratique de la marche des enfants • Lien existe entre Pédibus et augmentation de l'activité physique quotidienne	Les études devraient évaluer les résultats comportementaux et scolaires associés à la marche à pied vers l'école Pédibus est prometteur pour la promotion de la santé publique des jeunes	Auto-évaluation et faible échantillon pour mesurer l'activité physique (Indice de Masse Corporelle) avec accéléromètre

Discipline	Étude et pays	Participants, durée	Résultats principaux	Recommandations	Robustesse
Santé	Mendoza <i>et al.</i> , 2009 Seattle, Washington, États-Unis	1 an, 1 école d'intervention avec le Pédibus et 2 écoles contrôles	• Aucune différence significative entre les enfants qui marchent des écoles d'intervention et de contrôles • Pédibus est une intervention prometteuse pour les écoles des quartiers urbains à faible revenu	Des études sont nécessaires pour évaluer l'impact des Pédibus sur l'activité physique des enfants, l'obésité, la réussite scolaire et la sécurité des piétons	Étude non randomisée
Santé	Moodie <i>et al.</i> , 2009 Australie	1 an, 192 écoles, 7840 enfants	Pédibus n'a pas été jugé comme une solution efficace pour réduire l'obésité infantile	L'efficacité du Pédibus pourrait être améliorée avec des aménagements	Approximativement 25% de données manquantes
Santé	Kong <i>et al.</i> , 2009 Albuquerque, Nouveau-Mexique, USA	2 Pédibus sur 10 semaines, 29 enfants participants	• Enthousiasme des participants en matière de sécurité, d'interaction sociale et d'activité physique • Le Pédibus peut être mis en place dans les espaces mal desservis, mais il nécessite une attention particulière pour assurer la participation des bénévoles et des responsables de la sécurité	• Intervention efficace et peu coûteuse • Solution au problème d'obésité	Échantillon peu représentatif
Géographie	Collins & Kearns, 2010 Auckland, Nouvelle-Zélande	66 écoles, 998 accompagnateurs Pédibus, sur 5 ans	• Augmentation du nombre de Pédibus, toujours présents dans les espaces aisés • 4 avantages ont été identifiés par les accompagnateurs : sentiment d'appartenance, activité physique, réduction de l'utilisation automobile et des accidents chez les enfants piétons	• Auckland devrait reconnaître que le Pédibus n'est pas uniquement la seule solution pour répondre aux besoins de mobilité des enfants • La marche contribue à la sociabilisation de l'enfant	Être prudent sur la généralisation des résultats, car étude réalisée uniquement à Auckland

Discipline	Étude et pays	Participants, durée	Résultats principaux	Recommandations	Robustesse
Santé	Mendoza <i>et al.</i> , 2011 Houston, Texas, USA	5 semaines, 4 écoles d'intervention et 4 écoles contrôles, 149 enfants	Augmentation des déplacements actifs des enfants des écoles d'intervention tandis que dans les écoles contrôles, le taux d'activité physique a diminué	NA	Biais de sélection des écoles; Faible échantillon sur courte période; Données manquantes (accéléromètre, environnement bâti, social)
Santé	Mendoza <i>et al.</i> , 2012 Houston, Texas, USA	5 semaines, 4 écoles d'intervention et 4 écoles contrôles, 149 enfants	Les analyses exploratoires ont des résultats mitigés : le Pédibus est positivement associé aux enfants ayant des intersections de route sur le chemin de l'école, mais peu s'arrêtaient complètement au bord de la voirie	Des études devraient être menées pour évaluer les comportements de sécurité des enfants impliqués dans le Pédibus en considérant l'environnement bâti et les mesures de sécurité du quartier	Étude transversale et non longitudinale
Psychologie environ- nementale	Depeau, 2013 Rennes, France	2 enquêtes : 1/ Entretiens semi-directifs (30 enfants [15 impliqués et 15 non impliqués dans le Pédibus], 26 parents impliqués et non impliqués) dans 1 quartier 2/ Entretiens semi-directifs (52 parents, 40 enfants) dans 4 communes	● Pédibus est une mobilité canalisée spatialement et socialement ● Pédibus n'est que rarement un tremplin d'une autonomie des déplacements ● La mobilité des enfants s'inscrit dans les stratégies résidentielles (ancrage/attachement) et éducatives (contrôle des activités)	NA	Non longitudinale

Discipline	Étude et pays	Participants, durée	Résultats principaux	Recommandations	Robustesse
Éducation, santé	Turner <i>et al.</i> , 2013 USA	632 écoles en 2008-2009, 666 écoles en 2009-2010	• Les Pédibus restent marginaux • Leurs présences sont liées à l'implication des écoles et des politiques locales (itinéraire sécurisé, brigadiers scolaires)	Les pouvoirs publics sont invités à considérer le potentiel des lois et de la réglementation locale dans la promotion du transport actif vers l'école	Biais dans les données Étude transversale
Technologie	Pérez-Martin <i>et al.</i> , 2017 Cordoue, Espagne	1 école	• 20% des enfants d'une école ont participé au Pédibus. Parmi eux, 38% ont délaissé l'automobile pour la marche • Retour positif des familles sur le Pédibus • Avantages : gain de temps, réduction des difficultés d'organisation familiale	• Méthodologie peu coûteuse et reproductible • Se concentrer davantage sur les difficultés d'organisation familiale	Faible échantillon sur courte période Pédibus avec personnel rémunéré et non bénévole Les familles n'étaient pas tenues d'accompagner le Pédibus
Statistiques	Malucelli <i>et al.</i> , 2017 Italie	Données générées aléatoirement selon certains critères; mise en application sur 17 enfants	Proposition d'un modèle pour fusionner les lignes de Pédibus, les optimiser et planifier l'itinéraire le plus court	Fusionner certaines lignes de Pédibus pour réduire les temps de trajet des parents	Données sans borne inférieure - modèle à compléter et à améliorer
Technologie	Pérez-Martin <i>et al.</i> , 2018 Cordoue, Espagne	55 enfants participants, durée 14 semaines, 304 questionnaires collectés	• 43,7% des participants ont complètement ou partiellement changé leurs habitudes de déplacement • Amélioration de l'organisation Pédibus à l'aide d'une application mobile (information pour les parents en temps réel du Pédibus)	• Méthodologie susceptible d'augmenter la marche pour les enfants résidant loin de l'école • Études sur une période plus longue sont nécessaires pour évaluer la continuité des changements de déplacement constatés	Faible période d'étude Pédibus avec du personnel rémunéré

Des effets nuancés en matière de santé publique

La forte augmentation du taux d'obésité chez les enfants est observable depuis les années 1970 dans de nombreux pays et s'apparenterait à une pandémie mondiale (Wang & Lobstein, 2006). La baisse du transport actif (McDonald, 2007), causée par l'augmentation de l'accompagnement des enfants en voiture (Frank, Andresen, & Schmid, 2004 ; Vandersmissen, 2011) apparaît comme l'une des explications d'un tel phénomène. Les résultats sur les effets sanitaires du Pédibus restent cependant nuancés. Des études rapportent des effets positifs sur l'activité physique comme aux USA (Heelan, Abbey, Donnelly, Mayo, & Welk, 2009 ; Mendoza *et al.*, 2011 ; Sirard, Riner, McIver, & Pate, 2005) ou en Écosse (McKee, Mutrie, Crawford, & Green, 2007), quand d'autres concluent à une inefficacité en matière de prévention de l'obésité (Moodie, Haby, Galvin, Swinburn, & Carter, 2009, cités par Brenac, 2013, p. 97). Pour pallier ce problème public, des études mettent en lumière le rôle des politiques dans le soutien des Pédibus (Turner, Chriqui, & Chaloupka, 2013), sous condition de positionner les écoles à une distance du domicile "acceptable" pour favoriser la marche (McDonald, 2007). L'implantation des écoles⁹ semble être un des déterminants favorisant l'utilisation de la voiture (Stark, Beyer Bartana, Fritz, Unbehaun, & Hössinger, 2018) et corrobore les résultats montrant que la diminution du transport actif est liée à l'augmentation des distances domicile-école (Torres & Lewis, 2010), mais aussi aux dangers perçus causés par la circulation routière (Mendoza *et al.*, 2012). Si le Pédibus favorise l'activité physique, le sentiment d'insécurité semble décourager la marche à pied vers l'école au profit de la voiture.

Des effets non établis en matière de sécurité routière

En s'appuyant sur les conclusions de T. Brenac et de I. Roberts, le lien entre Pédibus et sécurité routière n'est pas établi (Brenac, 2013, p. 97 ; Mendoza *et al.*, 2012). Il serait possible de s'attendre à un gain en matière de sécurité si les enfants se déplaçant initialement seuls utilisaient le Pédibus. Il s'avère qu'un groupe d'individus traversant la rue réduirait les risques d'accident chez les piétons (Neumann, 1988, cité par Brenac, 2013, p. 97). De la même manière, une étude réalisée à Auckland en Nouvelle-Zélande montre un effet significativement positif de l'accompagnement sur le risque de blessures des enfants piétons lors des trajets domicile-école (Roberts, 1995). À l'inverse, en ce qui concerne le transfert des déplacements en voiture vers des déplacements en Pédibus, l'effet en matière de sécurité des enfants reste incertain pour T. Brenac. Il note en effet que *"le transfert de la marche à pied vers l'automobile contribue à l'amélioration de leur sécurité. La forte baisse de la mortalité des enfants piétons observée dans de nombreux pays (par exemple en France, la tranche d'âge 5-9 ans représentait 6,8% des piétons tués en 1980, et 2% des piétons tués en 2004) s'explique en effet en grande partie par la réduction de leur exposition au trafic (Roberts, 1993) liée à la croissance des pratiques d'accompagnement en automobile des enfants, sur les lieux d'étude notamment (Papon, 1997 ; Klöckner, 1998)." (Brenac, 2008, p. 19)*

9. Ce facteur est d'autant plus important dans un contexte de "fermeture progressive des établissements scolaires et de leur regroupement" (Brenac, 2013, p. 99).

Cette tendance d'évolution, plus favorable pour les 5-9 ans, semble d'ailleurs se maintenir ces dernières années où la tranche d'âge des 5-9 ans représente désormais près de 1% des piétons tués. Si l'on raisonne de façon plus complète et plus précise en examinant l'évolution du taux de victimes piétonnes (tués et blessés) pour 1000 individus, pour les différentes classes d'âge, nous observons que la tendance reste plus favorable pour les 5-9 ans (Figure 1.3).

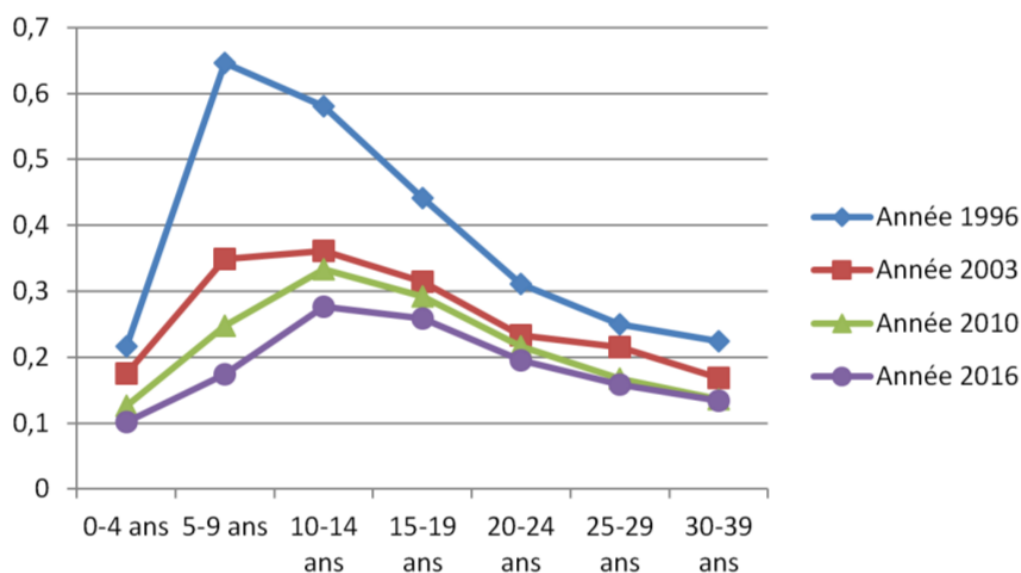


FIGURE 1.3 – Nombre de tués et blessés piétons pour 1000 individus, selon la classe d'âge, évolution entre 1996 et 2016 en France Métropolitaine

Source : T. Brenac, 2018, à partir des statistiques de l'ONISR et de l'INSEE

Des effets négatifs sur l'apprentissage de l'autonomie à la circulation routière

Dans le champ de la psychologie, l'accompagnement en Pédibus aurait un effet négatif sur le long terme en retardant l'apprentissage de l'autonomie des déplacements (Depeau, 2008a ; Klöckner, 1998), puisque les enfants se reposeraient sur les accompagnants (Depeau, 2008a, 2013 ; Depeau & Ramadier, 2014). Un point qui questionne un autre effet du Pédibus, à savoir s'il ne repousserait pas le problème de sécurité routière des enfants à l'arrivée au collège où ils seront libres d'expérimenter la rue et la circulation routière (Figure 1.3). En ce sens, le dernier rapport de l'Observatoire national interministériel de la sécurité routière (ONISR) rapporte un pic d'accidents, tués ou blessés hospitalisés des enfants piétons dès l'entrée au collège, notamment chez les garçons (2016, p. 64). Compte tenu de l'état actuel des publications scientifiques sur cette question, il reste difficile de conclure à un effet du Pédibus en matière de sécurité routière, ce qui nous renvoie sur le point précédent.

Des effets positifs en matière de sociabilisation

Concernant les effets davantage sociaux du Pédibus, une étude de Christchurch en Nouvelle-Zélande estime que le dispositif contribuerait à créer du lien social, à faciliter le dialogue entre voisins, parents et enfants (Kingham & Ussher, 2007). Ainsi, il participerait à l'animation de la vie de quartier (Smith *et al.*, 2015).

En résumé, la littérature scientifique montre des effets du Pédibus nuancés, voire contrastés en comparaison aux arguments avancés par les acteurs promouvant ce système. Si certaines études contribuent à alimenter ce militantisme du *devoir agir* pour changer les comportements de déplacement, d'autres révèlent la fragilité du système de Pédibus.

Un déploiement marginal, non durable et inégal

Le recours au bénévolat pourrait justifier la faible durée de vie des lignes de Pédibus : *"très peu subsistent au-delà d'un ou deux ans, du fait de l'usure de la motivation des parents bénévoles"* (Kingham & Ussher, 2005, cités par Brenac, 2013, p. 96). De fait, certaines lignes de Pédibus se créent tandis que d'autres meurent en attendant d'être réactivées par de nouveaux parents bénévoles. Elles restent toutefois marginales. Selon une étude réalisée par T. Brenac sur la Communauté Urbaine de Lyon, le nombre de lignes de Pédibus est *"faible par rapport à la population concernée : en moyenne deux lignes pour mille enfants de six à dix ans, ce qui signifie en pratique que seuls 2 à 3% de ces enfants sont touchés par le dispositif"* (2013, p. 96)

Par ailleurs, le Pédibus serait essentiellement présent dans les espaces à faible compacité (plutôt dans le périurbain ; Depeau, 2012) et dans des quartiers favorisés (Brenac, 2013, p. 96 ; Collins & Kearns, 2005). Ce déploiement inégal pourrait s'expliquer en partie par certaines caractéristiques socio-démographiques des bénévoles impliqués dans le Pédibus (Depeau, 2013).

Ainsi de nombreux travaux sur le Pédibus ont une dimension évaluative de ses effets. Si ces évaluations du cadrage des problèmes publics sont importantes, nous avons privilégié une approche compréhensive de l'objet qui tient sur trois dimensions : politique, spatiale et sociale. Cette approche nous a mené à trois questionnements, trois cadres d'analyse, trois hypothèses, trois méthodologies qui empruntent à trois disciplines. Ce cadre original constitué en trois temps ponctue cette thèse en urbanisme et aménagement de l'espace.

1.3 POSITIONNEMENTS DE RECHERCHE

À notre connaissance, aucune étude n'a porté sur la dimension institutionnelle, discursive et symbolique du Pédibus. Pourtant, il est en "*vogue*" (Brenac, 2013, p. 96), et depuis les années 2000 nombreux sont les acteurs qui en parlent. Il a été présenté sur RMC par Jean-Jacques Bourdin à l'occasion de la journée mondiale de l'environnement comme étant "*mieux que le bus [...], qui ne produit pas un gramme de CO₂*"¹⁰, sur France 3 Provence-Alpes-Côte d'Azur comme un "*service participatif de transport scolaire écologique*"¹¹, mais aussi par le média Actu-Environnement¹² ou encore par l'ADEME¹³.

Des acteurs divers et variés s'en sont emparés et ont saisi l'intérêt qu'il y avait à promouvoir ce ramassage scolaire pour afficher une préoccupation pour la sécurité sur le chemin des écoliers. Dès lors, notre premier objectif vise à saisir ces représentations collectives cristallisées dans le référentiel de cette politique publique en passant par l'analyse des discours des acteurs qui promeuvent le Pédibus. Pour répondre à cet objectif, nous avons emprunté deux concepts à l'approche cognitive des politiques publiques : le référentiel qui s'impose à tous et l'agenda politique.

1.3.1 Le référentiel, reflet des représentations dominantes qui s'imposent à tous

Nous avons choisi l'approche cognitive des politiques publiques pour saisir le référentiel qui accorde une importance au discours (Neveu, 2011, 2015). Pour P. Muller un problème public est "*nécessairement un construit social*" (2000, p. 36), justifiant le décalage entre intentions et résultats d'une politique. Par conséquent la construction d'une politique publique est la résultante d'une "*représentation, une image de la réalité*" (Muller, 2000, p. 42), d'une idéologie, mais aussi le reflet d'une époque donnée dans une aire géographique donnée. C'est ce que P. Muller appelle un référentiel. Cette notion se définit de la manière suivante :

"C'est en référence à cette image cognitive que les acteurs vont organiser leur perception du système [problème], confronter leurs solutions et définir leurs propositions d'action : on appellera cet ensemble d'images [vision du monde] le référentiel d'une politique." (Muller, 2000, p. 42)

10. Bourdin, J.-J. (2015, 5 juin). À Chaville, le Pédibus ça marche. BFM avec RMC. Repéré à <http://rmc.bfmtv.com/objectif-terre-bougeons-nous/a-chaville-le-pedibus-ca-marche-892464.html>

11. Le Hars, A. (2016, 7 septembre). Une deuxième ligne de Pédibus pour aller à l'école à pied lancée à Nice. France 3. Nice. Repéré à <https://france3-regions.francetvinfo.fr/provence-alpes-cote-d-azur/alpes-maritimes/nice/une-deuxieme-ligne-de-pedibus-pour-aller-l-ecole-pied-lancee-nice-1080357.html>

12. Actu-Environnement. (2014, 17 novembre). Mobilité douce : en avant les pédibus ! Repéré à https://www.youtube.com/watch?v=V7tee_E0zlg

13. ADEME. (2011, 6 juillet). Vélobus pédibus tout le monde y gagne. Repéré à <https://www.dailymotion.com/video/xjr3cp>

Pour P. Lascoumes et P. Le Galès, une politique publique possède donc une dimension symbolique (2012, p. 66) :

"Ces politiques publiques sont un peu comme des millefeuilles où sont sédimentés des instruments, des contenus, des idées, des acteurs, des moyens et des organisations toujours susceptibles d'être réagencés. Les « nouvelles politiques publiques » le sont surtout dans le discours des acteurs et dans les stratégies de communication". (Lascoumes & Le Galès, 2012, p. 48)

Cette approche met l'accent sur l'importance de considérer les discours et les idées, car ils sont le reflet des enjeux politiques affichés, et vont déterminer les acteurs et les outils.

"Les politiques publiques sont censées jouer sur les perceptions collectives de la réalité et diffuser des représentations, sous la forme de discours, d'un vocabulaire et d'un positionnement de l'ensemble des acteurs vis-à-vis de ce cadrage, plutôt que chercher directement à restreindre ou orienter le comportement de groupes cibles." (Aubin, 2011)

Ce sont ces interactions qui produisent des valeurs et des principes (Lascoumes & Le Galès, 2012, p. 73). Elles participent à la construction des problèmes publics.

"Aujourd'hui, un véritable courant théorique systématise cette dimension discursive et argumentative dont elle fait la composante majeure du politique. Les discours et leurs confrontations ne sont plus observés comme des reflets ils sont envisagés comme la substance même de la démocratie qui est parlée plus qu'elle ne parle." (Lascoumes & Le Galès, 2012, p. 74)

Dans cette perspective de compréhension de la construction des problèmes publics, nous jugeons opportun de définir précisément la notion d'agenda politique qui se définit comme *"l'ensemble des processus qui conduisent des faits sociaux à acquérir un statut de « problème public »"* (Garraud, 2014).

1.3.2 Pédibus, un outil à l'agenda politique

P. Hassenteufel souligne que les problèmes publics sont soumis à un processus de sélection : ils sont hiérarchisés (2010). Cet auteur nous apporte un précieux éclairage pour montrer que le Pédibus est inscrit à l'agenda politique, et ce au prisme de trois principes modélisés (Hilgartner & Bosk, 1988).

La mobilisation est la première dynamique, également nommée *"participation politique"* par P. Garraud (2014) : *"l'initiative revient à des groupes plus ou moins fortement organisés, qui se mobilisent le plus souvent de façon conflictuelle avec les autorités publiques."* (Hassenteufel, 2010)

Ces manifestations visent à attirer l'attention des médias, donc de l'opinion publique, et par conséquent des acteurs publics. D'autres acteurs font office de *"relais"* (Hassenteufel, 2010). L'exemple du 1^{er} séminaire francophone du Pédibus en octobre 2014 à Genève est particulièrement intéressant car il a réuni des acteurs

scientifiques, associatifs, politiques et privés. Ces mobilisations ont participé à la mise à l'agenda du Pédibus et à son inscription dans les Plans de déplacement établissement scolaire (Figure 1.4). Le partenariat avec des chercheurs contribue à une double légitimation, des réflexions et des actions (Bergeron, Castel, & Nouguez, 2011). Par ailleurs, comme ces auteurs le soulignent, ces opérations *"ne font guère débat d'un point de vue idéologique"*. C'est également valable avec les associations de loi 1901 qui organisent des actions préventives dans les écoles. Si les associations acceptent d'utiliser le label "CPIE" (Centre Permanent d'Initiatives pour l'Environnement) c'est pour une question de visibilité, d'accès à la presse locale, pour relayer leurs actions et obtenir en retour un plus grand soutien de la part d'autres institutions (Bergeron *et al.*, 2011).



FIGURE 1.4 – Des plans encouragés par les acteurs publics et l'ADEME dans le cadre des lois Grenelle

Deuxièmement, la construction du problème public passe par la médiatisation (Hassenteufel, 2010). Dans notre cas, nous pouvons prendre les exemples des discours sur la montée de la sédentarité et des maladies cardiovasculaires qui ont remis en question l'alimentation mais aussi la dépendance automobile. "Santé publique France" qui est l'agence nationale de santé publique¹⁴ passe par des campagnes de promotion et de sensibilisation telles que *"Manger Bouger"* inscrites dans le programme national nutrition santé. La presse locale (Figure 1.5) relaye également des informations sur le Pédibus pour résoudre des problèmes liés à la sécurité (Figure 1.6).

14. "Santé publique France" est créée par l'ordonnance 2016-462 du 14 avril 2016 et le décret 2016-523 du 27 avril 2016 et est issue d'une fusion entre l'Institut de veille sanitaire, l'Institut national de prévention et d'éducation pour la santé et l'Établissement de préparation et de réponse aux urgences sanitaires.

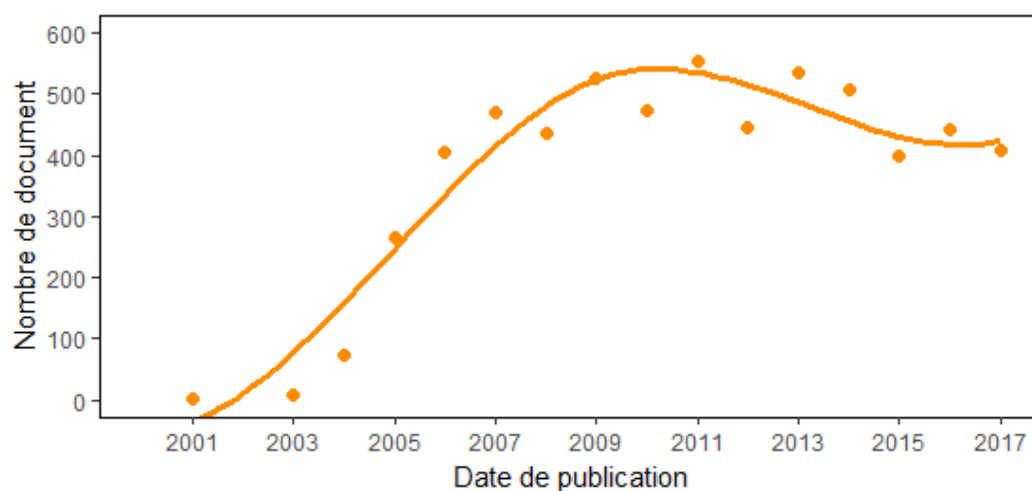


FIGURE 1.5 – Distribution des documents portant sur le Pédibus par date

Source : Factiva, 2018. Cette recherche a été réalisée le 5 mars 2018 sur Factiva avec le mot clé "Pédibus" en langue française. Les cinq premières sources sont : *Le progrès*, *Ouest France*, *Sud Ouest* (Bordeaux, France), *Midi Libre* (Montpellier, France) et *Presse Océan* (Nantes, France). Les cinq premiers sujets les plus fréquents portent sur : *Informations politiques et générales*, *mode de vie*, *Éducation*, *École* et *Politique régionale*. Et les cinq premières régions sont : France, Rhône-Alpes, Bourgogne-Franche-Comté, Suisse et Midi-Pyrénées.

Ducey-Les Chéris

Le pédibus accompagne les enfants en toute sécurité



Tous les mercredis, Caroline Trochon, maman bénévole et dirigeante à l'Union sportive de Ducey, est le chef de file du pédibus qui permet aux jeunes footballeurs du centre de loisirs de se rendre aux entraînements.

Le mercredi, les enfants qui pratiquent des activités ont parfois des problèmes pour s'y rendre. Il est alors nécessaire de créer un lien entre les activités associatives et le centre de loisirs. « **Le taux d'encadrement du centre de loisirs ne permet pas de détacher un animateur pour assurer des allers-retours entre les activités associatives durant l'après-midi** », précise Julie Le Berre, directrice du Pôle enfance.

Mais loin de rester les deux pieds dans le même sabot, l'équipe encadrante a essayé de trouver une solution : le pédibus. « **En fait, il faut des adultes volontaires et disponibles pour assurer le transport à pied des enfants. Cette solidarité entre parents est un système qui ne coûte rien, ni aux familles ni à la collectivité et qui permet aux enfants de ne pas être pénalisés.** »

La sécurité des enfants est assurée par un référent associatif. Ils partent ensemble pour être à l'heure à l'activité et reviennent au centre une fois celle-ci terminée. « **Parents, grands-parents et autres bénévoles vont et viennent pour emmener les enfants à la danse, au football ou autres... Et chaque parent remplit une délégation de responsabilité pour autoriser son fils ou sa fille à quitter le centre escorté par un adulte.** »

© 27 février 2018, Ouest France 2018

FIGURE 1.6 – Article de presse "Le pédibus accompagne les enfants en toute sécurité" paru dans Ouest France, 2018

Source : Ouest-France. (2018, 27 février). Le pédibus accompagne les enfants en toute sécurité. *Ouest France*. [Presse]. Repéré à <https://www.ouest-france.fr/normandie/ducey-les-cheris-50220/le-pedibus-accompagne-les-enfants-en-toute-securite-5595668>

De la même manière, nous constatons que la littérature scientifique fait office de *"relais"*. La plupart des études débutent par poser les problèmes publics (e.g. sédentarité) légitimant leur objet d'étude, pour conclure sur des recommandations (e.g. Pédibus pour favoriser l'activité physique). De fait, la littérature scientifique participe à la légitimation des transports actifs. Toutefois, comme le souligne P. Hassenteufel, *"de nombreux travaux [...] ont conduit à nuancer l'impact des médias concernant la mise sur agenda, ceux-ci jouant plus souvent un rôle de relais par rapport à des problèmes portés par d'autres acteurs qu'un rôle d'initiateur."* (2010)

Le troisième et dernier point de la mise à l'agenda repose sur la politisation, soit *"des bénéfices politiques (électoraux, symboliques, stratégiques...) attendus."* (Hassenteufel, 2010) Inscrit dans un contexte bien spécifique, le Pédibus est une illustration d'outil politisé, car il a largement été mis en lumière par plusieurs acteurs institutionnels pour renforcer leur position dans une *"compétition politique"*. Par exemple, cette thèse illustrée par le Pédibus a été réalisée dans le cadre d'un contrat doctoral financé par la Région PACA en 2014. Il est intéressant de noter que ce financement doctoral apparaît après l'accord-cadre État-Région-ADEME 2007-2013 inscrit dans le volet "Mobilité durable" avec sa mission "Marchons vers l'école", portée par le label CPIE du Pays d'Aix dont l'objectif était de promouvoir et pérenniser le Pédibus.

"Comme toute action militante, la consommation engagée produit donc des effets pluriels. Tout d'abord, les différentes démarches suscitent une forte attention médiatique... Cet écho joue alors un rôle non négligeable dans la mise en visibilité des différentes démarches, au risque souvent de faire croire à l'existence de modifications profondes des formes de consommation. Les effets sont ensuite prospectables au niveau de la décision politique. Ainsi, les élus locaux vont ensuite très tôt soutenir certains projets autour de la consommation et des modes de vie, tels les marchés de producteurs, le bio à la cantine, les pédibus et autres mobilités douces, car ces actions garantissent d'importantes rétributions électorales et captent un électorat qui par ailleurs se caractérise par un fort taux de participation aux élections." (Dubuisson-Quellier, 2018)

Ainsi, le Pédibus est médiatisé et institutionnalisé. Il est relayé dans la presse locale, s'est progressivement inscrit dans la "boîte à outils" des plans locaux d'urbanisme, et est à l'ordre du jour si l'on se réfère aux mesures du Comité interministériel de la sécurité routière¹⁵.

Finalement, cette politique en faveur de la marche à pied sur le chemin des écoliers est basée sur le principe du libre choix modal. Elle considère que par la médiatisation, l'information, l'individu rationnel est suffisamment informé pour agir et changer de mode de transport. Or, cette approche est remise en question chez certains auteurs. Pour G. Dupuy, l'individu ne serait pas en situation de choix dans ce système automobile qui a façonné la structure des villes et des modes de vie (1999). Pour C. Gallez et V. Kaufmann, *"l'invention de la notion de déplacement s'inscrit dans un mouvement plus général de partition de l'analyse de la mobilité spatiale"* (2009). Cette perspective d'incitation du "choix modal" négligerait les contraintes, la diversité des modes de vies et les représentations (Kaufmann, 2000, 2001). Nous rejoignons l'idée que le recours à la

15. Comité interministériel de la sécurité routière. (2018, 9 janvier). Sauvons plus de vies sur nos routes. Repéré à <http://www.gouvernement.fr/partage/9885-comite-interministeriel-de-la-securite-routiere>

communication, la responsabilisation individuelle et la morale contribueraient en partie aux limites de cette politique publique en faveur de la marche à pied (Reigner, 2013, pp. 63-67).

Ainsi, il convient d'investiguer les différents déterminants qui sont susceptibles d'expliquer le déploiement des Pédibus, notamment en considérant l'importance des préférences individuelles. Nous proposons de présenter le deuxième, puis le troisième cadres d'analyse tournés vers l'analyse des mobilités quotidiennes des familles étant donné que le Pédibus implique un retour au domicile dans la journée. Les trajets domicile-école s'inscrivent dans une routine et ne sont donc pas sans conséquence sur les représentations sociales, les arbitrages individuels et familiaux.

1.3.3 La matérialité des Pédibus, au-delà de la logique du choix modal

Le libre choix modal en question

Si la question des mobilités¹⁶ est étudiée depuis longtemps (École de Chicago ; Sorokin, 1927), le véritable tournant des mobilités spatiales en sociologie est classiquement attribué aux travaux de M. Castells sur la société en réseaux et de l'information (1996), de L. Boltanski et E. Chiapello avec *Le nouvel esprit du capitalisme* (1999), Z. Bauman sur le concept de *modernité liquide* (2000) ou encore J. Urry (2000, 2007) qui place la mobilité au cœur de la société en s'inscrivant dans le courant des *mobility Turn*. Pour J. Urry, la mobilité est "*un phénomène social et spatial, mais y intègre les objets, la communication et les idées.*" (Urry, 2007, cité par Kaufmann *et al.*, 2015, p. 11) Face au constat de la croissance des mobilités, ce tournant des années 2000 propose un nouveau cadre d'analyse en considérant les dynamiques socio-spatiales où l'individu est progressivement placé au cœur du nouveau paradigme des mobilités et des évolutions sociétales. Des approches de plus en plus transversales se sont développées sur la base de concepts et méthodes pluridisciplinaires (économie, sociologie, géographie) pour former un nouveau champ d'analyse : la *socio-économie des transports*. Leurs travaux se sont tournés vers l'offre de transport pour appréhender la question des déplacements et des flux et tendre vers l'analyse des pratiques individuelles (Gallez & Kaufmann, 2009).

"L'introduction du temps dans les analyses de la mobilité quotidienne va quant à elle révolutionner la manière de formaliser les comportements individuels de déplacements, en les replaçant dans une perspective temporelle plus large, celle où se révèlent les interactions réciproques entre mobilité et urbanisme." (Gallez & Kaufmann, 2009, pp. 5-6)

Ce véritable tournant dans l'analyse des mobilités veut s'inscrire dans une vision plus large et intègre les déplacements dans la compréhension de l'évolution des modes de vie urbains. Ainsi, les déplacements peuvent être caractérisés selon des critères tant temporels que spatiaux (Kaufmann, 2000 ; Tableau 1.2).

16. Se rapporter à l'Habilitation à Diriger des Recherches de C. Gallez concernant la mobilité généralisée et ses controverses, la socio-économie des transports avec la mobilité comme déplacement et ses critiques ; C. Gallez, 2015, p. 35-44

Tableau 1.2 – Typologie des mobilités spatiales (Source : Kaufmann, 2000)

	Mouvement interne à un bassin de vie	Mouvement vers l'extérieur d'un bassin de vie
Mouvement cyclique (temporalité courte)	Mobilité quotidienne	Voyage
Mouvement linéaire (temporalité longue)	Mobilité résidentielle	Migration

Les mouvements hors du bassin de vie relèvent, d'un côté d'un voyage dans le cas d'un retour au point de départ, de l'autre d'une migration dans le cas d'un non-retour. Les mouvements internes au bassin de vie renvoient à la mobilité résidentielle et à la mobilité quotidienne. Ces quatre formes de mobilité ont été inspirées par les travaux de M. Bassand et M-C Brulhardt (1980).

À la lumière des capitaux décrits par P. Bourdieu (1979), cette approche considère que les pratiques de mobilités ne sont pas qu'une question de choix, mais sont soumises à des modes de vie marqués par de fortes contraintes et tensions au sein des familles qui nécessitent des stratégies spatio-temporelles (Buhler, 2015; Carpentier-Postel, 2017; Drevon, 2016; Gerber, 2016; Kaufmann, Ravalet, & Dupuit, 2015, p. 20; Kaufmann & Widmer, 2005; Massot & Orfeuil, 2005; Thomas, 2015). Le concept de *motilité* en témoigne, il va au-delà d'une approche centrée sur les seuls comportements individuels tels qu'entendus dans les politiques dominantes qui postulent un "libre choix modal", et propose d'intégrer le capital de mobilité des individus :

"Ensemble des caractéristiques propres à un acteur qui permettent d'être mobile, c'est-à-dire les capacités physiques, le revenu, les aspirations à la sédentarité ou à la mobilité, les conditions sociales d'accès aux systèmes techniques de transport et de télécommunication existants, les connaissances acquises, comme la formation, le permis de conduire, l'anglais international pour voyage, etc. La motilité se réfère donc aux conditions sociales d'accès (auxquelles il est possible d'utiliser l'offre au sens large), aux savoirs et aux compétences (que nécessite l'usage de cette offre) et aux projets de mobilité (que l'utilisation effective de l'offre permet de concrétiser)." (Kaufmann et al., 2015, p. 13)

Motilité est un terme emprunté à la biologie "pour évoquer la capacité d'un animal à se mouvoir (par exemple la motilité du poisson), d'une cellule ou d'un organe (par exemple l'œil)." (Kaufmann & Flamm, 2003, p. 7) En sociologie, il se compose de trois facteurs inspirés par les travaux de J. Lévy et qui font systèmes (Lévy, 2000; Rémy, 2000; Figure 1.7) : l'accessibilité qui renvoie à la notion de service (e.g. prix, horaires), les compétences qui relèvent du savoir-faire des acteurs telles que les capacités organisationnelles et l'appropriation qui repose sur les stratégies, les perceptions et les habitudes construites par les normes et les valeurs.

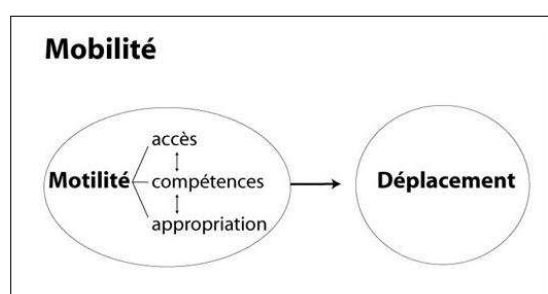


FIGURE 1.7 – La mobilité comme cadre d'analyse (Kaufmann, 2002; Kaufmann & Jemelin, 2004)

De fait, la question des modes de déplacement ne serait pas indépendante du contexte socio-spatial. Ceci suggère un possible *"effet de quartier"* (Authier, 2007) à l'égard des dynamiques urbaines et sociales qui serait probablement applicable au Pédibus si l'on se réfère à des travaux antérieurs. Dans le rapport final de 2007 *"Les mobilités quotidiennes : représentations et pratiques. Vers l'identité de déplacement"* sous la direction de T. Ramadier, S. Depeau note que *"l'étude de la mobilité quotidienne des enfants, doit aussi tenir compte de l'ensemble des contextes dans lesquels elle se joue et s'organise."* (Depeau, 2007, p. 142). En effet, l'auteur a étudié le Pédibus au prisme des représentations de l'espace d'action des enfants et des parents par l'articulation des logiques résidentielles, la construction de modes de vie, de valeurs et le renforcement d'identités.

Au-delà du choix modal, conditions sociales et des déterminants sociaux

Comme nous l'avons indiqué précédemment, le déploiement des Pédibus suit une répartition socio-spatiale inégale, comme observé à Auckland en Nouvelle-Zélande (Collins & Kearns, 2005), et plus récemment au travers du Grand Lyon en France (Brenac, 2013). Dans cette perspective, il semblerait que le Pédibus soit soumis à des caractéristiques urbaines et sociales spécifiques. Sa pratique relèverait de dynamiques socio-spatiales plus complexes que ce que laisse entrevoir le cadrage de la politique publique d'incitation à la marche à pied et les registres discursifs basés sur la liberté individuelle en termes de choix modal (Reigner, Brenac & Hernandez, 2013, pp. 63-67). Dans cette logique, nous formulons l'hypothèse que cette pratique ne serait pas qu'une question de distance, mais serait soumise à un contexte urbain, à un mode de vie ou à des représentations favorables à l'égard de ce dispositif. Il existerait probablement un ou des espaces favorables au développement du Pédibus (objectif spatial) et sa pratique pourrait dépendre ou à l'inverse produire une ségrégation des espaces urbains (objectif socio-spatial). Par ailleurs, la *motilité* s'acquiert dès l'enfance, dans une structure familiale (Kaufmann & Widmer, 2006). Inscrit dans le passage des espaces privés à publics, le Pédibus peut être étudié comme *"un choix stratégique"* où les *"individus sont continuellement invités à s'adapter à ces transformations, ce qui nécessite des compétences"* (Kaufmann & Widmer, 2005). Ces compétences seraient inégalement réparties socialement et spatialement.

Au-delà du choix modal, mobilités quotidiennes à caractère associatif

Une autre dimension du Pédibus réside dans l'analyse des mobilités quotidiennes à caractère associatif en soutien à l'organisation des familles en milieu urbain (Kaufmann & Flamm, 2003). Elle combine deux aspects. L'une relève de l'organisation quotidienne familiale avec l'accompagnement des enfants à l'école. L'autre concerne les représentations de la mobilité qui offrent un cadre d'analyse pertinent quant aux potentiels et aux contraintes facilitant l'appropriation ou non des modes de déplacement. De fait, l'univers familial est fondamental dans l'étude du système de Pédibus.

"Les rapports des enfants à la mobilité, et à la ville en général, ne peuvent donc être compris que dans l'ensemble des déplacements des membres de la famille ainsi que dans les rapports que les parents entretiennent avec la ville et cette mobilité." (Depeau, 2008c)

Tout d'abord, si la mobilité des enfants suscite un intérêt croissant dans la recherche en matière d'habitudes modales, de pratiques plus durables et sûres, elle n'en reste pas moins contrôlée, encadrée, hiérarchisée, jalonnée par les parents (Depeau, 2003; Prezza *et al.*, 2001). Avec l'âge, le rapport à leur autonomie de déplacements évolue pour passer les étapes entre espaces privé et public (Fyhri, & Hjorthol, 2009; Mitra, 2013; Stark *et al.*, 2018). C. Rivière parle de *"conception gradualiste des espaces publics"* (2017). À partir des travaux de L. Lofland (1998), l'auteur distingue trois étapes d'encadrement parental. Au départ, le rapport au monde de l'enfant est centré sur le domicile familial (*"monde du domicile et des réseaux de parenté et d'intimité"* [*private realm*]). Progressivement, ce rapport à l'autonomie s'étend au voisinage, et peut ici intégrer le Pédibus (*"monde du voisinage et des réseaux d'interconnaissance"* [*parochial realm*]), pour ensuite découvrir le monde extérieur de manière autonome (*"monde des étrangers et de la rue"* [*public realm*]) (Rivière, 2017). S. Depeau a montré dans ses travaux que ce dispositif de Pédibus s'apparentait à un déplacement *"emballé"* (2012, p. 112). En tant que supervision collective parentale, il vient renforcer à la fois l'*interconnaissance* et la confiance dans le contrôle des déplacements (Depeau, 2008c). Le Pédibus serait par conséquent un mode de transfert progressif de l'espace voisinage vers l'espace public, en maintenant un contrôle familial restrictif sur le chemin des écoliers.

Ensuite, si les politistes parlent de référentiel, les sociologues parlent de représentations collectives. Mais leur sens est commun à la théorie des représentations sociales. É. Durkheim écrit que *"la vie collective, comme la vie mentale, est faite de représentations; il est donc présumable que représentations individuelles et représentations sociales soient, en quelque manière, comparables"* (1898). Ainsi, les représentations sont intimement entremêlées à la dynamique des rapports sociaux (Doise, Clémence, & Lorenzi-Cioldi, 1992) elles sont le reflet d'identité sociale. Pour Moscovici, elles *"forment le sous-sol qui échappe aux individus mêmes dont elles façonnent les actes et les paroles et à qui elles permettent de coexister"* (1989). Ainsi, les comportements sont dirigés par les représentations (Carpentier-Postel, 2017, p. 46).

"Si les représentations sociales ont un noyau central, c'est parce qu'elles sont la manifestation de la pensée sociale et que, dans toute pensée sociale, un certain nombre de croyances, collectivement engendrées et historiquement déterminées, ne peuvent être remises en question, car elles sont les fondements des modes de vie et qu'elles garantissent l'identité et la pérennité d'un groupe social". (Abric, 2001)

Finalement, la pratique du Pédibus pourrait concerner un profil d'utilisateurs spécifique, davantage sensible au cadrage des problèmes publics à l'agenda. C'est dans ce cadre-là que nous avons fait le choix d'étudier le Pédibus comme un outil politique d'actualité pétri de représentations collectives et individuelles qui maximiseraient ou non les capacités d'action en faveur de l'engagement collectif tel que ce dispositif. Dès lors, il semblerait que les politiques de promotion visant le transfert modal de l'accompagnement en automobile vers le Pédibus basées sur le principe du libre choix modal puissent être questionnées.

1.4 TERRAINS D'ÉTUDE

Cette thèse se propose de développer une méthodologie articulée entre développements théoriques et recherches empiriques inscrits dans une analyse transversale internationale franco-suisse romande, puis centrée sur Aix-en-Provence et Lausanne.

L'analyse transversale entre la Suisse romande et la France est particulièrement intéressante à la lumière des différences de leur système politico-administratif : la Suisse en étant un État fédéral, et la France un État unitaire qui a progressivement décentralisé ses compétences administratives vers les collectivités territoriales. L'échelle de la France et de la Suisse romande permettra d'appréhender les discours sur le Pédibus pour saisir les arguments affichés qui sous-tendent les politiques locales et leurs secteurs d'intervention (compétences, ressources). Il existe une Coordination romande composée de six coordinations Pédibus cantonales dans les cantons de Fribourg, Genève, Jura, Tessin, Valais et Vaud. De fait, débiter avec cette échelle semble pertinent pour comprendre le mécanisme des acteurs et de leurs processus décisionnels d'action publique selon le pays.

L'échelle des deux communes, Aix-en-Provence et Lausanne, se justifie par des arguments méthodologiques et stratégiques. Le premier argument tient au contexte historique du Pédibus développé à Lausanne faisant de celle-ci figure de référence. Au regard de sa médiatisation, son histoire, sa longévité, sa trajectoire, il nous paraît instructif d'étudier ce dispositif, à la fois reconnu et soutenu par certains habitants lausannois et la Ville. Depuis plusieurs années, une coordination du Pédibus s'est créée à la Ville de Lausanne, tandis qu'à Aix-en-Provence, les Pédibus – bien qu'ils aient eu un véritable succès durant plusieurs années – semblent moins fonctionnels à l'heure actuelle.

Outre cette initiative Pédibus, la morphologie, la population plutôt aisée et le nombre d'habitants sont quelques caractéristiques similaires. Aix-en-Provence, située au sud de la France dans le département des Bouches-du-Rhône et la région Provence-Alpes-Côte d'Azur comptait en 2013, 141 545 habitants¹⁷. Avec 140 228 habitants en 2014¹⁸, Lausanne, capitale du canton de Vaud à l'ouest de la Suisse, est au cœur de la Suisse romande sur la rive nord du lac Léman. Toutefois, ces deux communes présentent quelques contrastes. Lausanne se révèle plus dense qu'Aix-en-Provence en termes d'habitants au km² (respectivement 3 419,3¹⁹ et 760,7²⁰ hab/km²) et moins étendue (respectivement 41,3 et 186,1 km²). Ces deux villes possèdent également un bon réseau de transport en commun et ont l'ambition comme de nombreuses autres villes européennes, de limiter l'usage de la voiture dans les centres urbains face aux enjeux contemporains (aménagement piéton, zone piétonne ou zone 30). Le Pédibus apparaît pour ces deux villes comme un outil à développer pour résoudre le problème d'accompagnement des enfants à l'école en automobile.

17. D'après l'INSEE sur : < <http://www.insee.fr/fr/themes/comparateur.asp?codgeo=com-13001> > (consulté le 17 octobre 2016)

18. D'après le dernier recensement sur : < <http://www.scris-lausanne.vd.ch/Default.aspx?DomId=1597> > (consulté le 4 avril 2015)

19. Disponible sur : < <http://www.lausanne.ch/> > (consulté le 03/05/2016)

20. <http://www.insee.fr/fr/themes/comparateur.asp?codgeo=com-13001>

Ainsi, les villes d'Aix-en-Provence et de Lausanne montrent un certain nombre de similarités, notamment sur les plans linguistiques, géographiques et politiques (promotion du transport actif), et une divergence importante concernant la vitalité du dispositif de Pédibus.

1.5 PROBLÉMATIQUES

Sur le plan méthodologique, nous proposons une forme d'hybridation combinant des données quantitatives, spatiales et qualitatives. Cette approche mixte articulant instruments de recueil et traitement de données au prisme de trois analyses a permis de porter trois regards sur des échelles différentes (Figure 1.8) : 1/ l'analyse du discours des différents promoteurs du Pédibus à l'échelle de la France et de la Suisse romande²¹ ; 2/ l'analyse historique et socio-spatiale de la distribution effective des lignes à Aix-en-Provence et à Lausanne ; et 3/ l'analyse des facteurs susceptibles d'influencer l'implication ou non des individus dans le Pédibus à Lausanne. Les méthodes seront détaillées dans chacun des chapitres respectifs.

Pour répondre à notre premier objectif, celui d'identifier le cadrage des problèmes publics associé à cette question de l'accompagnement à pied à l'école, nous avons constitué un corpus de sites Web français et suisses romands. Ce premier axe d'étude pourrait être synthétisé sous les questionnements suivants :

Quel est le référentiel associé à l'objet Pédibus et qui sont les acteurs qui le promeuvent ?
Comment ces acteurs justifient-ils l'intérêt de promouvoir le Pédibus ?

Pour répondre au deuxième objectif, à savoir saisir l'action publique dans sa matérialité, une approche socio-historique des Pédibus à Aix-en-Provence et Lausanne a été réalisée dans un premier temps. Dans un second, une analyse socio-spatiale des lignes a été menée sur la base d'un travail cartographique et photographique appuyé d'entretiens auprès de différents acteurs concernés par la promotion du Pédibus (politiques et associations). Ce second axe pourrait quant à lui correspondre au questionnement ci-après :

Dans quels espaces géographiques et sociaux se déploie le dispositif de Pédibus ?

Pour répondre au troisième objectif, visant à saisir les représentations individuelles qui fondent les pratiques, une enquête par questionnaire auprès des parents d'élèves à Lausanne a été effectuée. Ce troisième et dernier axe permettra d'apporter des éléments de réponse à deux derniers questionnements :

Comment le Pédibus est-il perçu par les usagers potentiellement concernés par ce dispositif ?
Existe-t-il un profil spécifique d'usagers du Pédibus ?

21. Notons que nous étudions uniquement la Suisse romande et non de la Suisse alémanique et italienne pour des raisons de différences culturelles et linguistiques.

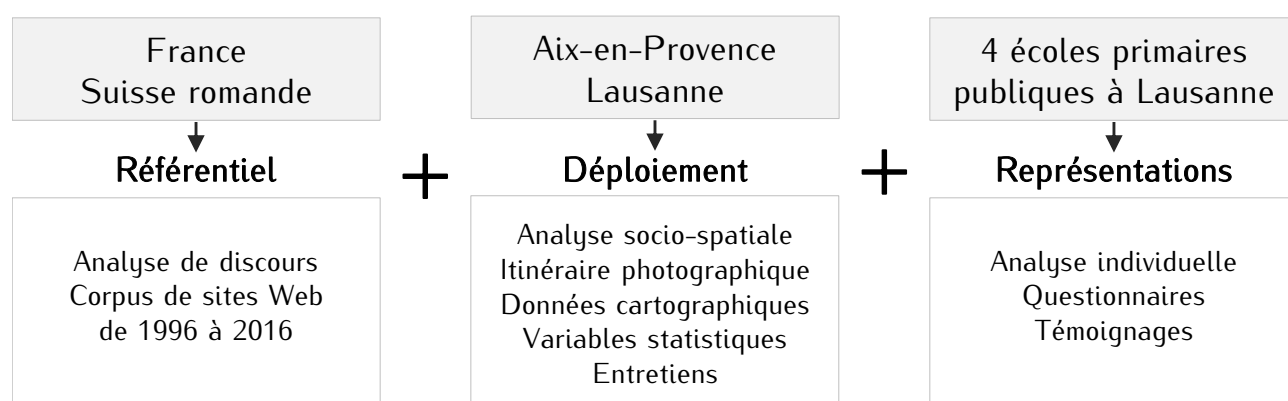


FIGURE 1.8 – Étapes de la recherche : secteurs d'étude et sources de données

CHAPITRE 2

LE PÉDIBUS EN DISCOURS

"Les annonces, même dépourvues d'opérationnalisation, sont une forme d'action [...], car l'action publique comporte une forte part d'action symbolique. Agir politiquement, c'est montrer et faire croire que l'on agit."

(Lascoumes & Le Galès, 2012, p. 66)

2.1 "QUAND DIRE C'EST FAIRE"

"Dire la ville c'est faire la ville", ou quand "l'urbanisme se nourrit d'idéologies, de théories, de doctrines et de discours" (Fijalkow, 2017). Ce récent ouvrage collectif se base sur l'émergence des *urban narratives* (Beau-regard, 1993) pour aborder la notion de la performativité des discours sur l'espace urbain, en rappelant les principaux travaux qui ont marqué cette pratique discursive : J.L. Austin, fondateur de la pragmatique reconnu pour son écrit *How to do things with Words* (1962 ; ou dans sa version française *Quand dire c'est faire* [1970]), J. Searle avec *Les actes de langage. Essai de philosophie du langage* (1972), *Les Mots et les choses* de M. Foucault (2014), du philosophe allemand J. Habermas avec son concept "l'agir communicationnel" (Habermas, 1987), ou encore de B. Latour dans *La sociologie de la traduction* (Akrich, Callon, & Latour, 2006).

Ces auteurs montrent la puissance des discours, de leurs rôles dans la fabrication sociétale, spatiale et la transformation de l'urbain (Fijalkow, 2017), contribuant probablement à la montée des travaux autour des stratégies de villes, de représentations, de l'image, du *marketing* urbain ou encore du *storytelling* (Matthey, 2015 ; Salmon, 2013). Généralement accompagnés d'une myriade de dispositifs éducatifs (e.g. auto-partage, Pédibus, vélos en libre-service, jardins partagés, tri sélectif des ordures, campagnes de communication et de sensibilisation), ces discours viennent nourrir les récits de la fabrique urbaine contemporaine. Porteurs de messages, ces objets communicationnels sont profondément informés par le concept de doxa. La doxa renvoie à des "présupposés inséparablement cognitifs et évaluatifs" (Bourdieu, 1997, p. 145), une opinion commune, partagée et ses registres discursifs, tels que les stéréotypes ou les idées reçues. Il s'agit d' "un ensemble de croyances fondamentales qui n'ont même pas besoin de s'affirmer sous la forme d'un dogme explicite et conscient de lui-même" (Bourdieu, 1997, p. 30). "La doxa revêt une charge politique, car elle normalise et légitime un ordre social donné." (Golsorkhi & Huault, 2006).

Pour exemples, la thèse de V. Renauld sur les écoquartiers illustre ces nouvelles attentes sociales en mettant en scène des discours policés au nom de la durabilité pour sensibiliser, mobiliser les citoyens et réguler leurs pratiques (2012) ; les travaux de A. Cranois qui a étudié les politiques en faveur de l'électromobilité et ses discours (2017) ; ceux de H. Bergeron, C. Boubal et P. Castel sur la légitimité des actions dans la politique de prévention sur le surpoids au travers la diffusion du marketing social (2016), sur l'enrôlement des industriels dans cette lutte contre l'obésité (Barraud de Lagerie & Pilmis, 2016) ou encore sur la régulation des pratiques de *greenwashing* dans la publicité (Dubuisson-Quellier & Gaertner, 2016). Autant d'usages des discours et de la doxa qui permettent d' "agir sur la ville" (Fijalkow, 2017).

Ainsi, si dire c'est faire, et si ceci est applicable à la ville, l'analyse du discours devient un levier indispensable, apportant des éléments sur la manière dont les décideurs produisent des figures de l'utilisateur pour agir sur la ville.

L'analyse du discours, une discipline "*constituée*"

L'analyse du discours est une discipline jeune, née dans les années 1950. Alors qu'elle est plutôt influencée par l'anthropologie aux États-Unis, en France elle est davantage orientée par la linguistique, marquée par le marxisme et la psychanalyse (Maingueneau, 1993). Compte tenu de la diversité des courants et des points de vue divergents qui cherchent à définir le discours, nous retiendrons celui proposé par D. Maingueneau (2016) :

"Pris dans son acception la plus large, ce terme [discours] désigne moins un champ d'investigation délimité qu'un certain mode d'appréhension du langage : ce dernier n'y est pas considéré comme système, « langue » au sens saussurien, mais comme l'activité de sujets inscrits dans des contextes déterminés produisant des énoncés d'un autre ordre que celui de la phrase"

En tant que "*discipline constituée*" (Charaudeau, 2007), l'analyse du discours porte sur une articulation du langage, du contexte et des activités de l'énonciateur. De fait, cette approche considère que les discours, productions langagières, sont influencés par des acteurs ayant des rôles et des intérêts qui leur sont propres, et qui par voie de conséquence sont engagés dans une situation de communication spécifique, dont l'objectif premier est d'influencer, de persuader le destinataire.

Distinction aristotélicienne des registres de persuasion du discours

La notion de persuasion au travers du discours n'est pas nouvelle et Aristote a par le passé proposé trois registres de persuasion du discours (1967) : le *Logos* (logique), l'*Ethos* (crédibilité), et le *Pathos* (émotion). Toutefois, leur usage combiné est indispensable à la persuasion. La réussite de l'argumentation dépend tant du raisonnement (*Logos*) qu'adopte l'énonciateur, que de ce que pense le destinataire (*Ethos*), mais aussi de l'effet que l'énonciateur pense que l'objet du discours aura sur le destinataire (*Pathos*).

Le *Logos*, correspond à l'art de raisonner soit à la manière dont est argumenté et structuré le discours. Il permet de transmettre un message, et par le biais d'exemples de construire un savoir. De fait, "*il construit alors des savoirs de connaissance et de croyance qui sont censés être partagés par les membres d'une même communauté, savoirs qui sont les garants du lien social.*" (Charaudeau, 2007)

La crédibilité de l'énonciateur est également indispensable s'il veut faire croire qu'il dit vrai au destinataire. Si la question de la vérité est délicate, saisir le langage permet d'observer les moyens de persuasion mis en œuvre pour parvenir à cette crédibilité. Ces stratégies discursives permettent à l'énonciateur de se mettre en scène pour se forger une image en laissant percevoir ses qualités morales telles que la vertu. De fait, il acquiert une certaine autorité et se construit un *Ethos* (Charaudeau, 2007).

Enfin, l'argumentation passe également par l'effet attendu de l'objet, par l'énonciateur sur son destinataire. Aussi, pour *capter* son attention et le faire adhérer au dispositif, l'énonciateur met en place des stratégies visant à renforcer le caractère persuasif de l'argumentation. L'émotionnel, la transmission de valeurs, de

croyances et d'idées sont autant de moyens qui permettent à au destinataire de s'identifier, de se sentir concerné, en somme d'être d'autant plus réceptif à l'argumentation. De fait, l'énonciateur produit tant des effets d'*Ethos* que de *Pathos* (Charaudeau, 2007).

De l'intérêt de considérer les discours dans l'étude du Pédibus

Le Pédibus serait une illustration de l'art de gouverner les conduites individuelles et collectives par l'instrument des campagnes de sensibilisation diffusées sous forme de règles de conduite vertueuses (Renauld, 2012). Sa mise à l'agenda et sa médiatisation (Depeau & Ramadier, 2014) ou plutôt l'influence médiatique sur l'agenda politique (Hassenteufel, 2010) sont à considérer pour saisir les représentations. En effet, elles participent à la construction collective de l'action publique (Lascoumes & Le Galès, 2012) qui reflètent une époque, une idéologie dans une aire géographique donnée. Il convient donc d'explorer les iconotextes relatifs au Pédibus, articulant écriture et image (Bonhomme & Stalder, 2006) sur la base d'un réseau largement investi par une diversité d'acteurs, internet, dont les sites sont finalement autant de ressources mises en ligne volontairement.

De fait, l'objectif de ce chapitre vise à répondre aux problématiques suivantes : de quoi parle-t-on dans ces discours ? Sur quels registres discursifs (*Logos*) ? Qui en sont les acteurs (*Ethos*) ? Quelles sont les images véhiculées (*Pathos*) ? Quelles en sont les intentions ?

Nous proposons d'abord d'explicitier la méthode de constitution du corpus et ses différents traitements d'analyses. Les résultats de cette analyse de discours seront présentés avec l'étape de classifications lexicales qui est indispensable à notre perspective comparative. Avant de présenter les différents acteurs promouvant le Pédibus, ces analyses classificatoires seront affinées en portant un regard sur les schèmes argumentatifs et ses différents registres. Une synthèse des principaux résultats conclura ce chapitre.

2.2 ANALYSE DE DISCOURS MÉDIATIQUES À TRAVERS LES SITES WEB

Dans un objectif de comparaison internationale du Pédibus entre la France et la Suisse romande, l'analyse du discours nous amène par conséquent à manipuler un corpus de sites Web français et suisses romands. Elle permettra d'identifier les intérêts défendus par les acteurs selon le pays, les constantes dans sa dimension substantielle (arguments mobilisés, style d'écriture) et graphique (iconographie, couleurs). Le recours à une approche hybride, mixant approche quantitative et qualitative nous semble adapté, mais aussi incontournable. D'une part, les avancées permises par les outils numériques et statistiques renforcent significativement les apports issus d'analyses discursives (Marchand & Ratinaud, 2017), elles combinent aussi un double avantage : distancier le chercheur de son objet ; permettre une construction de recherche méthodique et systématique rendant possible la reproductibilité du présent travail.

2.2.1 Constitution du corpus par étapes

Nous avons sélectionné les sites Web référencés par le moteur de recherche *Google* (le plus employé [Statcounter, 2012]), et plus précisément par *Google* France et *Google* Suisse. La sélection a été effectuée selon la classification proposée par défaut (*par pertinence*). Il est produit à l'aide d'algorithmes prenant en considération la présence du mot clé dans l'*URL* (*Uniform Resource Locator*) ou dans le titre, le nombre de visites du site ou encore le nombre de liens externes renvoyant au site. Seul le mot clé "Pédibus" a été employé pour ne pas restreindre les résultats. Deux critères de tri ont été ajoutés : le pays (France et Suisse) et la langue (français) pour cadrer nos terrains à la francophonie. Dans une optique de faisabilité, mais également de rigueur méthodologique, nous avons choisi de sélectionner les 50 premiers sites Web (soit environ cinq pages *Google*) pour chacun des deux pays à partir d'un *plug-in* initialement destiné à l'analyse métrique de référencement (*SEOquake*). Il fournit des rapports détaillés des pages Web, ce qui nous a permis de sélectionner les sites, mais également de déterminer leur date de mise en ligne (*Webarchive age*).

Dans un second temps, nous avons référencé les sites Web sélectionnés tout en y ajoutant les données descriptives suivantes : pays d'origine, titre, date de mise en ligne sur le Web, région, statut des acteurs et source *URL*. Sur les 100 sites préalablement sélectionnés, sept ont été exclus (deux articles de presse [pour des raisons d'homogénéité], un site de recherche scientifique [pour son caractère non promotionnel], un non accessible, un doublon et deux hors de la Suisse romande). L'analyse textuelle porte ainsi sur 93 sites Web français et suisses romands. Notons que ce corpus a été généré le 30 août 2016.

2.2.2 Description du corpus

Après la sélection des sites Web selon nos critères, le corpus comprend 47 sites Web français mis en ligne entre 1998 et 2016 et 46 suisses romands mis en ligne entre 1996 et 2015 (Figure 2.1). Nous pouvons ainsi observer que nos sites français et suisses romands ont une répartition spatiale relativement homogène alors que leurs répartitions temporelles semblent diverger.

Par la suite, nous avons classé les différentes natures des acteurs en six catégories : la catégorie "collectivité" regroupe les collectivités locales et intercommunales. Elle se différencie de la classe "institution" qui renvoie aux échelles supérieures (Région pour la France, Canton pour la Suisse et État). Nous avons volontairement séparé les "associations" de sensibilisation et d'éducation à l'environnement des "associations de parents d'élèves". La catégorie "entreprise" rassemble le privé, comme les assurances, banques, et entrepreneurs. Puis la classe "école" correspond aux écoles élémentaires. Nous pouvons observer la part de chacun des acteurs dans le corpus de sites français et le corpus de sites suisses romands (Figure 2.2). Le premier se compose 70% de sites Web de collectivités locales et intercommunales (contre 44% pour le corpus suisse). Si les associations de parents d'élèves et les écoles élémentaires suisses semblent davantage impliquées dans la promotion du Pédibus que la France, les entreprises ne sont quant à elles pas représentées. En revanche, la part de sites Web d'association en faveur de l'environnement est comparable entre les deux pays.

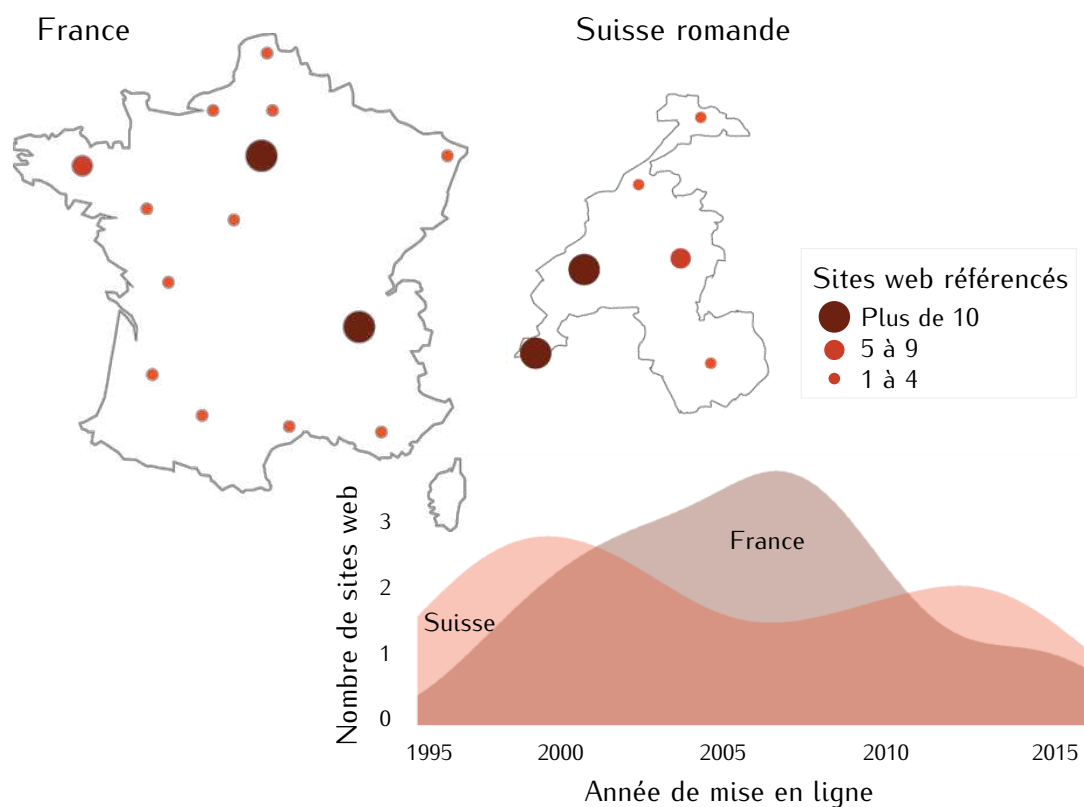
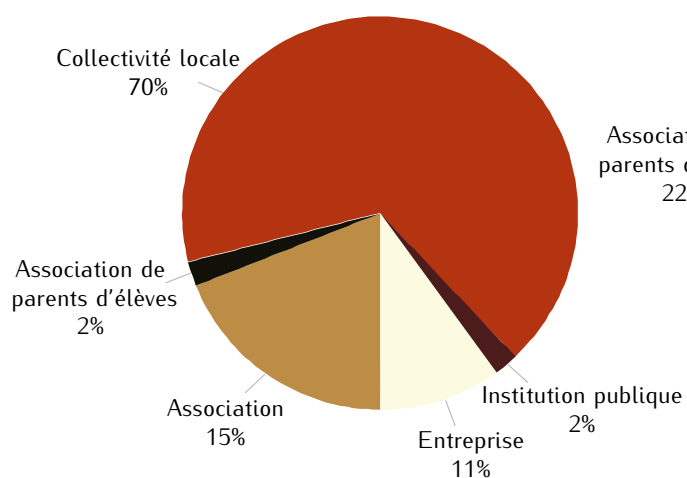


FIGURE 2.1 – Localisations et répartitions des sites Web selon leur date de mise en ligne en France et en Suisse romande

a. France



b. Suisse romande

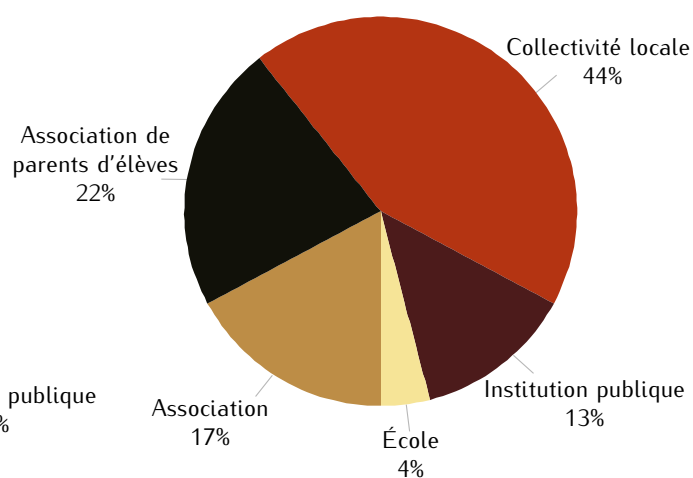


FIGURE 2.2 – Répartition des acteurs du Pédibus français (a) et suisses romands (b)

2.2.3 Analyses lexicales et sémantiques

Nous avons recouru à deux logiciels : 1/ IRaMuTeQ¹, une interface du logiciel statistique R (R Development Core Team, 2011) pour les analyses multidimensionnelles de textes et de questionnaires utilisant le langage Python ; 2/ Tropes, un logiciel d'analyse sémantique de textes développé par P. Molette et A. Landré sur la base des travaux de R. Ghiglione, psychologue français (Molette & Landré, 2013).

Dans un premier temps, le logiciel IRaMuTeQ a permis de réaliser deux analyses statistiques différentes. Une Classification Hiérarchique Descendante (CHD), fonctionnant par fractionnement du texte en segments de plus ou moins 40 occurrences (Reinert, 2008) pour regrouper les "*mondes lexicaux*" statistiquement surreprésentés dans ces segments réunis dans chacune des classes. Représentée à l'aide d'un dendrogramme, cette méthode permet d'extraire les thématiques abordées pour les deux corpus (Reinert, 1983). Cette classification découpe ainsi le contenu des sites Web en plusieurs classes elles-mêmes reliées selon leur proximité et présente les principaux termes associés à chacune des classes, et ce ordonnés par ordre décroissant du χ^2 (Chi2) : plus la taille d'un mot sera importante et plus celui-ci sera spécifique à sa classe. Pour comparer les résultats des deux classifications indépendantes, nous avons mené une Analyse Factorielle des Correspondances (AFC) sur le corpus global (français et suisse romand). Elle met l'accent sur les relations inter-classes et rend compte de la distance entre chacune d'elles, c'est-à-dire celles qui se rapprochent et qui s'opposent. Cette analyse présente l'avantage de ne pas être sensible à l'effet de taille. Pour l'analyse, le corpus a été soumis à une lemmatisation où les verbes sont mis à l'infinitif, les noms au singulier et les adjectifs au masculin singulier.

Dans un second temps, le logiciel Tropes nous a permis de caractériser les différents styles discursifs du corpus :

- **Argumentatif** Le sujet s'engage, argumente, explique ou critique pour essayer de persuader l'interlocuteur
- **Narratif** Un narrateur expose une succession d'événements, qui se déroulent à un moment donné, en un certain lieu
- **Énonciatif** Le locuteur et l'interlocuteur établissent un rapport d'influence, révèlent leurs points de vue
- **Descriptif** Un narrateur décrit, identifie ou classifie quelque chose ou quelqu'un

Il permet également de relever les principales catégories de récurrences lexicale², faisant référence aux verbes, connecteurs, modalisateurs et pronoms personnels employés (Tableau 2.1). Les résultats sont "*obtenus en comparant la répartition des fréquences d'apparition des catégories observées dans le texte avec des normes de production langagière. Ces normes ont été élaborées en étudiant un grand nombre de textes différents et sont stockées dans des tables internes au logiciel.*" (Molette & Landré, 2013, p. 54)

1. Interface de R pour les Analyses Multidimensionnelles de Textes et de Questionnaires, développée par P. Ratinaud. Repéré à < <http://www.iramuteq.org/> >

2. Notons que toutes les fonctions de Tropes n'ont pas été utilisées, seuls, le style général du texte et les catégories de mots ont été pris en considération dans les analyses.

Tableau 2.1 – Catégories lexicales

Catégorie de mots	Explication
Verbes^a	Factifs : expriment des actions (travailler, marcher, ...) Statifs : expriment des états ou des notions de possession (être, rester, ...) Déclaratifs : expriment une déclaration sur un état, un être, un objet (dire, croire, ...) Performatifs : expriment un acte par et dans le langage (promettre, exiger, ...)
Connecteurs^b	Ils permettent de mettre en relation des parties de discours. Les connecteurs de condition et de cause permettent de construire un raisonnement; de but permettent d'argumenter en exprimant le but; d' addition permettent d'énumérer des faits ou des caractéristiques; de disjonction permettent de relier des mots ou des propositions en séparant les idées; d' opposition permettent à la fois d'argumenter, de relativiser et de présenter des points de vue opposés; de comparaison permettent d'établir une comparaison entre deux mots ou deux propositions; de temps et de lieu permettent de situer l'action.
Modalisations^c	Elles permettent à celui qui parle de s'impliquer dans ce qu'il dit, ou de situer ce qu'il dit dans le temps et dans l'espace, par différentes notions : de temps et de lieu permettent de situer l'action; de manière permettent de nuancer le discours; d' <b'affirmation< b=""> permettent généralement d'affirmer quelque chose (le narrateur s'implique); de doute permettent d'exprimer un doute sur quelque chose ou quelqu'un; de négation et d'intensité permettent de dramatiser le discours.</b'affirmation<>
Pronoms personnels	Ils sont affichés en genre ("je", "tu", "il", ...) et en nombre ("ils", "elles", ...). Ils remplacent un nom, un adjectif, une idée ou une proposition exprimés avant ou après eux.

^a : Les verbes sont réduits à l'infinitif.

^b : Pour exemple : **condition** ("si", "dans l'hypothèse", "au cas où", ...), **cause** ("parce que", "puisque", "car", "donc", ...), **but** ("pour que", "afin de", ...), **addition** ("et", "ensuite", "puis", ...), **disjonction** ("ou ... ou", "soit ... soit", ...), **opposition** ("mais", "cependant", "toutefois", ...), **comparaison** ("comme", "tel que", "ainsi que", ...), **temps** ("quand", "lorsque", "avant que", ...), **lieu** ("où", "jusqu'où", ...). (Molette & Landré, 2013, p. 52).

^c : Pour exemple : **temps** ("maintenant", "hier", "demain", ...), **lieu** ("là-bas", "en haut", "ici", ...), **manière** ("directement", "ensemble", ...), **affirmation** ("tout à fait", "certainement", ...), **doute** ("peut-être", "probablement", ...), **négation** ("ne...pas", "ne...guère", "ne...jamais", ...), **intensité** ("très", "beaucoup", "fortement", ...). (Molette & Landré, 2013, p. 52).

2.3 LE PÉDIBUS AU MIROIR DES SITES WEB FRANÇAIS ET SUISSES ROMANDS

Nous présentons les résultats des deux analyses classificatoires (CHD) associées au Pédibus sur les corpus français et suisse romand pour ensuite les comparer (AFC). Avant de présenter les différents acteurs promouvant le Pédibus, ces classifications ont été affinées en portant un regard sur les schèmes argumentatifs et ses différents registres.

2.3.1 Classifications et comparaison des "mondes lexicaux"

Réalisée en premier lieu, la CHD (Classification Hiérarchique Descendante) a permis de synthétiser et structurer les "*mondes lexicaux*" du corpus français en huit classes et du corpus suisse en neuf classes, représentant respectivement 87 et 88% des segments de textes (Figures 2.3 et 2.4). Les deux dendrogrammes disponibles ci-après représentent le lexique employé dans chacun des deux corpus catégorisés en classes. Ils précisent les 30 premières formes lemmatisées significativement associées à chacune des classes ($p < 0,0001$; les formes sont en italique dans les paragraphes suivants).

Le détail des classes sera défini après la présentation de l'AFC, permettant de comparer les deux corpus directement en évitant les répétitions. Les classes seront illustrées par leurs segments de texte les plus caractéristiques (exprimés en indice de rang absolu [somme des χ^2 des formes marquées du segment]).

Analyse du corpus français

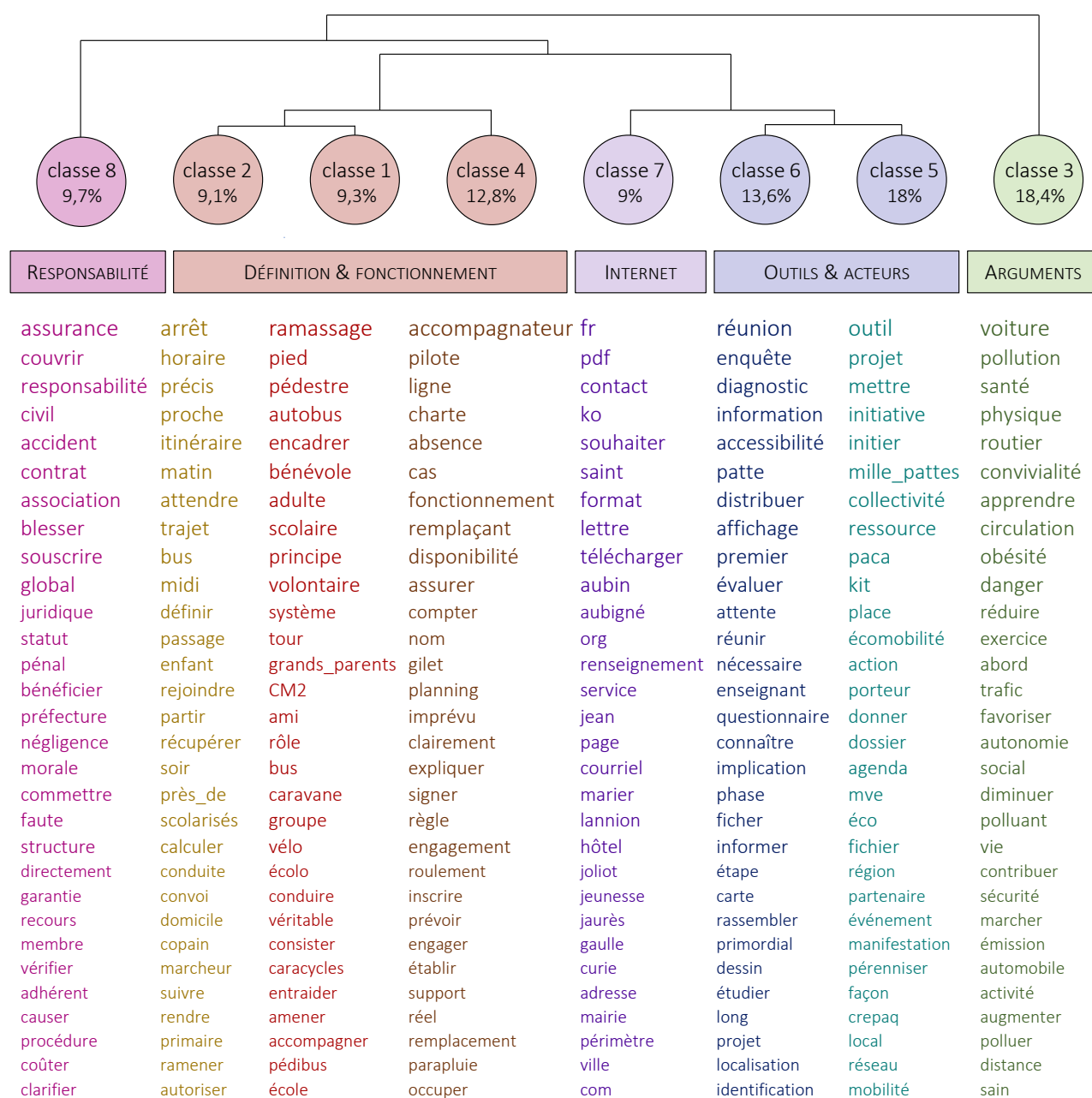


FIGURE 2.3 – "Mondes lexicaux" associés au Pédibus des sites Web français

Cette classification commence par différencier deux classes portant sur l'*automobile* (classe 3) et sur la *responsabilité juridique* (classe 8). Ensuite deux groupes se distinguent : d'un côté la définition (classe 1), l'organisation (classe 2) le fonctionnement (classe 4) du Pédibus ; de l'autre une dimension communicationnelle avec un lexique technique propre à internet (classe 7), les acteurs et les différents *outils* (classes 6 et 5).

Analyse du corpus suisse romand

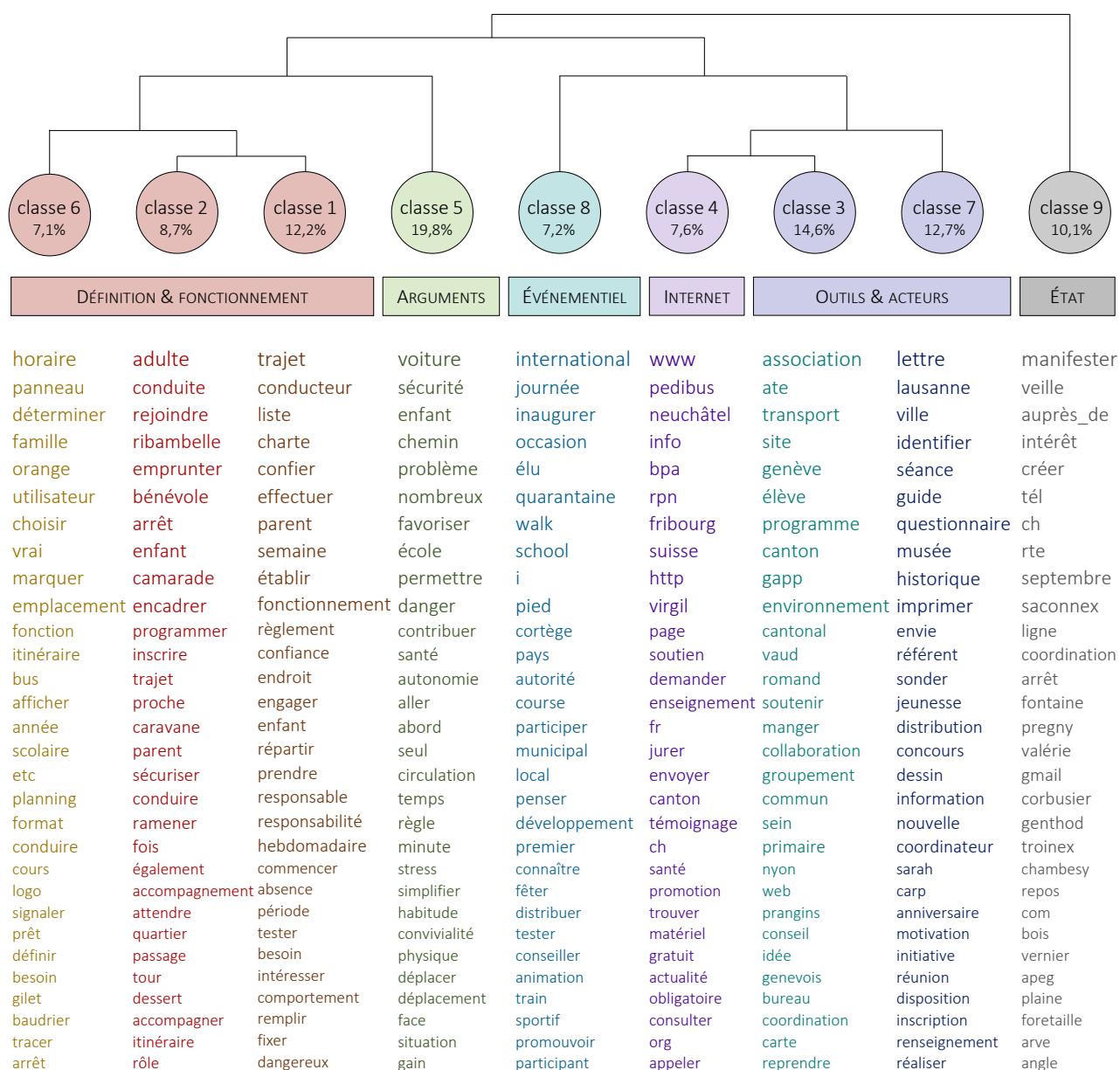


FIGURE 2.4 – "Mondes lexicaux" associés au Pédibus des sites Web suisses romands

Cette classification commence par différencier une classe portant sur le recensement des lignes de Pédibus existantes, noms de rue et des personnes à contacter pour créer une ligne (classe 9). Ensuite deux groupes se distinguent : d'un côté la définition (classe 2), l'organisation (classe 6) le fonctionnement (classe 1) du Pédibus et les arguments qui justifient sa promotion (classe 5); de l'autre une dimension communicationnelle avec l'événementiel (classe 8), le lexique technique propre à internet (classe 4), les acteurs et leurs outils de communication (classes 3 et 7).

Comparaison des classes

Réalisée en second lieu, l'AFC (Analyse Factorielle des Correspondances) a permis de positionner l'ensemble des classes pour comparer les analyses précédentes (Figure 2.5). Nous avons supprimé les classes 7 du corpus français et 4 et 9 du corpus suisse romand portant sur les noms propres et le lexique technique d'internet.

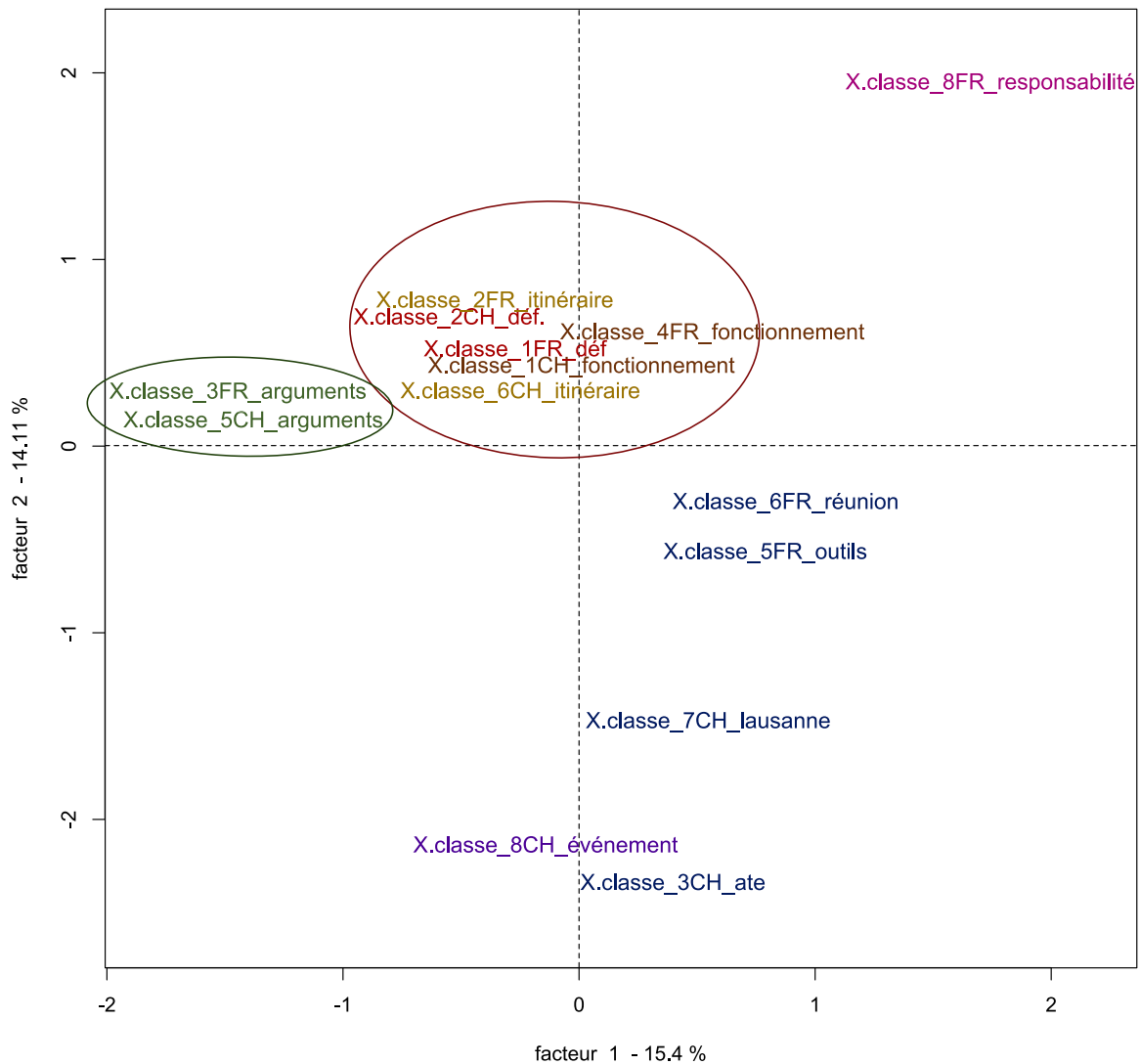


FIGURE 2.5 – Plan factoriel de l'ensemble des "mondes lexicaux"

L'AFC se représente classiquement par un graphique symétrique à double dimension. Il faut lire en abscisse la part explicative du facteur 1 et en ordonnée la part du facteur 2. Autrement dit, des deux facteurs qui sont les plus efficaces pour découper le corpus en deux classes majeures. De plus, la position de chaque élément présent dans le graphique est importante. Plus le mot sera distant du barycentre, plus il sera spécifique à une modalité d'un facteur plutôt qu'à une autre. Par exemple, un mot situé en haut à gauche du graphique (modalité négative du facteur 1 et positive du facteur 2) serait inversement corrélé à un mot situé en bas à droite (modalité positive du facteur 1 et négative du facteur 2). Plus simplement, lorsque le mot en haut à gauche sera présent, le mot en bas à droite serait plus généralement absent ou bien associé à une négation.

Ce graphique laisse entrevoir des convergences liées à la dimension organisationnelle du Pédibus (entourées en rouge) et aux arguments (entourées en vert). D'autres thématiques spécifient les deux corpus avec d'un côté, la question de la responsabilité juridique et de la mise à disposition d'outils méthodologiques pour les sites Web français, de l'autre l'organisation de journées évenementielles et la mise en évidence des acteurs suisses.

2.3.1.1 Des thématiques communes traversant les corpus

Le Pédibus, une organisation bénévole basée sur l'engagement

Symbolisés par une zone rouge sur l'AFC, la définition et le fonctionnement du Pédibus sont des thématiques qui traversent les deux corpus (classes 2, 1 et 4 du corpus français [Figures 2.6 et 2.9] et classes 6, 2 et 1 du corpus suisse romand [Figures 2.7, 2.8 et 2.10] des CHD). En effet, l'AFC signale un rapprochement de ces classes, ce qui signifie que le lexique de celles-ci semble être suffisamment partagé pour rapprocher ces discours. Pour définir le *Pédibus* (ou *autobus pédestre*), les acteurs le comparent au *fonctionnement* d'un *bus* avec un *itinéraire*, des *horaires* et des *arrêts*. Notons que si les discours sur le fonctionnement du Pédibus sont communs aux deux corpus, il existe une légère distance entre les deux du fait d'un lexique différencié (observable avec l'AFC). En effet, les personnes qui accompagnent les *enfants* à l'école sont appelées en France des *accompagnateurs* tandis qu'en Suisse ce sont des *conducteurs*.

C'est un véritable système d'entraide de ramassage scolaire alternatif à la voiture.

A tour de rôle, des parents ou accompagnateurs bénévoles (enseignants, grands-parents, retraités) conduisent, à pied ou à vélo un petit groupe d'enfants, de la maternelle au CM2, vers l'école.

Le convoi suit un itinéraire précis pour arriver en toute sécurité et à l'heure à l'école. Comme le bus, les enfants rejoignent des points d'arrêts déterminés au plus près de leur domicile, respectant des horaires de passage bien définis. Plusieurs lignes desservent une même école.



FIGURE 2.6 – Définition et organisation du Pédibus selon le Réseau Mille-Pattes, France

Source : Classes 1 et 2. Réseau Mille-Pattes, France. 2009. "*Pédibus en détail*". Le réseau Mille-Pattes, une autre façon d'aller à l'école. <http://www.reseaumillepattes.org/>.

Le pédibus fonctionne comme un vrai bus

- selon un itinéraire déterminé par les parents
- avec des arrêts marqués au moyen de panneaux
- un horaire affiché et choisi en début d'année scolaire en fonction des besoins des familles
- les conducteurs sont principalement des parents d'élèves bénévoles

FIGURE 2.7 – Organisation du Pédibus selon la commune de Bussigny, Suisse

Source : Classe 6. Ville de Bussigny, Suisse. 2002. "*Bussigny Pédibus*". La commune de Bussigny. <https://www.bussigny.ch/index.php>.

Le Pédibus repose sur des personnes *volontaires* et *disponibles*, principalement des *parents d'élèves*. Les discours portent sur la *nécessité* que le *pilote*, l'*accompagnateur* s'engagent à *respecter* les *règles de fonctionnement* avec la *signature* d'une *charte d'engagement* (*expliquer, établir, écrire, signer, désigner, garantir, engager, décider*), notamment en *cas d'imprévus*.

C'est tout simple et ça marche comme un vrai bus, mais à pied

Chaque parent qui inscrit son enfant dans le Pédibus s'inscrit également pour le « conduire », une à deux fois par semaine selon les besoins. L'enfant rejoint alors le Pédibus à un arrêt et fait le trajet vers l'école avec ses camarades, sous la conduite d'un adulte.

Après l'école, le Pédibus ramène l'enfant à l'arrêt le plus proche de chez lui, où l'attend son parent.

On compte pas moins de 250 lignes dans toute la Suisse romande. Une invention qui change la vie !

Le moteur d'un Pédibus réside dans l'envie et l'engagement de chacun.



FIGURE 2.8 – Fonctionnement du Pédibus selon une école primaire, Suisse

Source : Classe 1. École primaire "Le Petit Prince, Suisse. 2009. "Pédibus". <https://ecole-attalens.ch/informations/pedibus/>.



Pour chaque ligne, la feuille de route du pilote de ligne listera les coordonnées de chaque accompagnateur, les jours et horaires assurés par chacun, les coordonnées des remplaçants en cas d'absence ou d'empêchement, les horaires des arrêts et les enfants inscrits, ainsi que leurs coordonnées.

FIGURE 2.9 – Fonctionnement du Pédibus selon l'association du CPIE du Pays d'Aix, France

Source : Classe 4. CPIE du Pays d'Aix, France. 2010. "Rester autonome". Marchons vers l'école. <http://www.marchonsverslecole.com/index.php/espace-pratique/rester-autonome>. (pas de mise à jour depuis 2010)



- Répartissez-vous les trajets entre parents conducteurs.
 - Établissez une liste avec – pour chaque trajet – le nom du parent conducteur et des enfants qui prennent le Pédibus.
- Voir les [exemples d'horaire](#) et [grille horaire](#) à remplir.

FIGURE 2.10 – Fonctionnement du Pédibus selon l'association Transports et Environnement, Suisse

Source : Classe 2. ATE, Suisse. 2004. "Pédibus - Créez un Pédibus". À l'école. À pied. Accompagné. <http://www.pedibus-geneve.ch/creez-votre-ligne>.

Des objectifs liés à l'automobile au nom de la sécurité, la santé, la convivialité et de l'environnement

Représentés par la zone entourée en vert sur l'AFC, les discours sur les arguments légitimant le Pédibus traversent également les deux corpus (classe 3 pour le corpus français [Figure 2.11] et classe 5 pour le corpus suisse romand [Figure 2.12] des CHD). Le lexique porte essentiellement sur les *effets* néfastes de l'*utilisation* de la *voiture* lors de l'accompagnement des enfants à l'école. Il relève d'un argumentaire prônant les besoins de pratiquer le Pédibus : *diminuer la pollution* et le *danger* liés à la *circulation* aux *abords* des écoles, *améliorer la santé*, *encourager l'activité physique* et la *lutte* contre l'*obésité*, *favoriser la convivialité* et l'*autonomie*.

Le pédibus, dans quel but ?

Les atouts du pédibus sont multiples : remplaçant des déplacements en voiture ils contribuent sans conteste à la limitation de la pollution mais ils permettent également d'encourager l'exercice physique (la marche) de nos enfants, d'apprendre l'usage de la route et de ses dangers mais aussi de créer du lien social.

FIGURE 2.11 – Arguments du Pédibus selon la commune de Bourg-lès-Valence, France

Source : Classe 3. Ville de Bourg-lès-Valence, France. 2002. "Le Pédibus". <http://www.bourg-les-valence.fr/Education-et-jeunesse/Vie-scolaire-et-periscolaire/Le-Pedibus>.

Les atouts du Pédibus

Sécurité Le Pédibus permet à l'enfant d'intégrer des règles de sécurité et de comportement, un apprentissage essentiel pour le rendre autonome et l'amener ensuite à se déplacer seul, à pied et en sécurité.

Santé Aller à pied à l'école dès le plus jeune âge, c'est contribuer à éviter de nombreuses maladies liées à l'inactivité (obésité, problèmes cardio-vasculaires, etc).

Convivialité Face à des horaires scolaires contraignants, la création d'une ligne de Pédibus permet de réduire, par l'entraide, la pression reposant sur les parents.

Environnement La marche ne pollue pas, contrairement à la voiture qui consomme un maximum sur de courtes distances. Oublions la voiture pour ces petits trajets !

Pour en savoir plus, consultez les sites web très complets Pédibus - ATE et Pédibus-Genève.

FIGURE 2.12 – Arguments du Pédibus selon la commune de Nyon, Suisse

Source : Classe 5. Ville de Nyon, Suisse. 2010. "Pédibus à Nyon - Écoles - Éducation". Ville de Nyon. <https://www.nyon.ch/fr/vivre/ecoles-education/pedibus-a-nyon-2165-20199>.

2.3.1.2 Des discours différenciés

Lexique technique propre à internet

De manière évidente, en recourant à internet, les deux corpus se composent d'un lexique technique propre à internet relatif à l'accès aux *informations disponibles* (*veille, pdf, cliquer, internet, site, communication, télécharger, format, ko, tél*), et aux *liens* et *adresses internet* (*gmail, ch, contact, www, fr, tél, info, contacter, auprès_ de, com, org*; la classe 7 pour le corpus français [Figure 2.13] et les classes 4 et 9 pour le corpus suisse [Figure 2.14] de la CHD).

- [Lettre d'information n°1](#) au format PDF – 400 Ko : précisions sur le Pédibus, synthèse des résultats de l'enquête de mobilité (potentiel Pédibus, bilan carbone...)
- [Lettre d'information n°2](#) au format PDF – 1200 Ko : une lettre d'information par périmètre scolaire précisant les itinéraires potentiels, point juridique sur les responsabilités engagées.
- [Télécharger le document sur le potentiel de développement de lignes pédibus](#) : périmètre scolaire Fernand Léger -1500 Ko.
- [Lettre d'information n°3 au format PDF – 170 Ko](#) : présentation des expérimentations de la rentrée 2010.



FIGURE 2.13 – Lexique technique du site Web de la commune de Portes-lès-Valence, France
Source : Classe 7. Ville de Portes-lès-Valence, France. 2002. "Pédibus - Rubrique : Solidarité et santé". Portes-lès-Valence. http://www.ville-portes-les-valence.fr/rubrique/social/scolaire-fiche-portes-les-valence.php?id_r=57&id=1932&titre=P%C3%A9dibus.

Les Pédibus d'ici, en Suisse

Coordination romande du Pédibus, (ATE) www.pedibus.ch

Canton du Jura www.jura.ch

Ville de Lausanne www.lausanne.ch

Commission d'éducation routière neuchâteloise www.rpn.ch

Fribourg (Agenda 21) www.fr.ch

ATE -VCS Berne, campagne « zu Fuss zur Schule » (en allemand) www.vcs-be.ch



FIGURE 2.14 – Lexique technique du site Web de l'Association Transports et Environnement, Suisse
Source : Classe 4. ATE, Suisse. 2004. "Pédibus - Liens". À l'école. À pied. Accompagné. <http://www.pedibus-geneve.ch/liens>

La singularité du corpus français, la responsabilité juridique du risque d'accident

Isolée de tous les autres discours, la particularité du corpus français est le discours sur la *responsabilité juridique* (classe 8 du corpus français de la CHD [Figures 2.15 et 2.16]; en haut à droite de l'AFC). Pour exemple dans les segments de texte significatifs ci-contre, l'*association* du Réseau Mille-Pattes et la MAIF proposent une *protection juridique*. L'*assureur* militant *conseille* surtout aux *membres* de se regrouper en

structure juridique de *type association loi 1901*, car en cas d'accidents, la *responsabilité d'une personne physique* (parent) ne sera pas *engagée*.



FIGURE 2.15 – Responsabilité juridique selon le Réseau Mille-Pattes, France

Source : Classe 8. Réseau Mille-Pattes, France. 2009. "*Boîte à outils – Guide méthodologique*". Le réseau Mille-Pattes, une autre façon d'aller à l'école. <http://www.reseaumillepattes.org/>.

La responsabilité des organisateurs et des accompagnateurs

L'association et les membres chargés de son administration assument alors la responsabilité pénale et/ou civile des dommages résultant d'une faute commise dans l'organisation et la gestion de l'autobus pédestre.

FIGURE 2.16 – Responsabilité juridique selon la MAIF, France

Source : Classe 8. MAIF, France. 1998. "*Guides pratiques établissements d'enseignement – Le pédibus, bus piéton*". <https://www.maif.fr/associationsetcollectivites/etablissements-enseignement/guides-fonctionnement/pedibus.html>.

Observable avec l'AFC, le discours sur la responsabilité se met à distance de ceux portant sur la dimension communicationnelle du Pédibus.

Les outils de communication

Comparativement aux acteurs suisses romands, les discours français mettent l'accent sur les *outils* de *communication* et les *moyens techniques* pour collecter de l'*information* relative à la *mise en place* d'un Pédibus (*outil, projet, réunion, mettre, questionnaire, enquête, lettre, information, étape, boîte, guide, présentation*, classes 6 et 5 de la CHD ; Figures 2.17 et 2.18). Seules les *associations* du *réseau Mille-Pattes* et de "*Marchons vers l'école*" PACA sont mentionnées au sein des 30 premières formes citées dans le dendrogramme. Au-delà nous retrouvons significativement l'Agence de l'environnement et de la maîtrise de l'énergie (ADEME), l'association ARENE Île-de-France ou encore, la société de conseil en économie d'énergie "Prioriterre" à Annecy.



FIGURE 2.17 – Boîte à outils du Pédibus selon le Réseau Mille-Pattes, France (1/2)

Source : Classe 5. Réseau Mille-Pattes, France. 2009. "Boîte à outils". Le réseau Mille-Pattes, une autre façon d'aller à l'école. <http://www.reseaumillepattes.org/>.



FIGURE 2.18 – Boîte à outils du Pédibus selon le Réseau Mille-Pattes, France (2/2)

Source : Classe 6. Réseau Mille-Pattes, France. 2009. "Boîte à outils – Guide méthodologique". Le réseau Mille-Pattes, une autre façon d'aller à l'école. <http://www.reseaumillepattes.org/>.

Les discours des acteurs suisses romands se distinguent des stratégies de communication du corpus français en mettant l'accent sur l'*animation de journées événementielles internationales à pied à l'école* (classe 8 de la CHD ; Figure 2.19) et sur le recensement de *lignes de Pédibus existantes* dans le Canton de Genève (classe 9 de la CHD ; Figure 2.20).

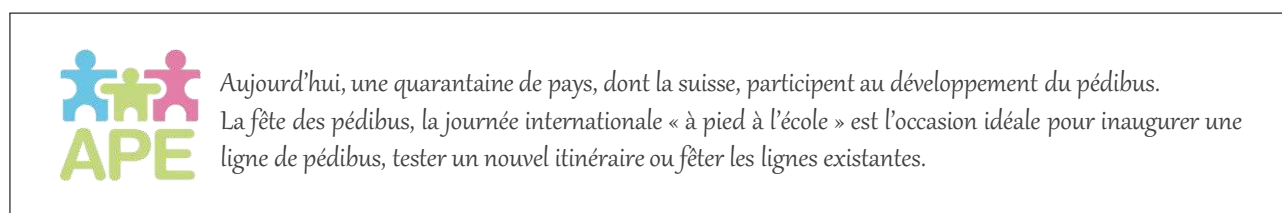


FIGURE 2.19 – Communication événementielle selon une association de parents d'élèves, Suisse

Source : Classe 8. Association des Parents d'Élèves de Chancy (APE), Suisse. 2013. "Pedibus". <http://apechancy.ch/liens/pedibus.html>.

41 Pédibus dans le canton

Vous trouverez ci-dessous, par ordre alphabétique et par quartier, les lignes de Pédibus existantes. Si votre ligne de Pédibus ne figure pas encore dans cette liste, remplissez ce [formulaire de mise à jour](#).

Pregny-Chambesys¹ – Valérie

Ligne créée en septembre 2009. (ligne en veille, merci de manifester votre intérêt auprès de la coordination Pédibus tél 022/344 22 55 ou de l'APE Pregny-Chambesys) Contact: Monsieur David Overney, tél : 022/758.01.90 ou 078/808.55.45, poverney@gmail.com

79 Ch. de Valérie – 53 Ch. de Valérie – Angle Foretaille – École de la Fontaine / 3 arrêts

FIGURE 2.20 – État des lieux des lignes de Pédibus selon l'Association Transports et Environnement, Suisse
Source : Classe 9. ATE, Suisse. 2004. "Pédibus - Lignes". À l'école. À pied. Accompagné. <http://www.pedibus-geneve.ch/pedibus-a-geneve>.

La mise en évidence des acteurs suisses romands

Comparativement au corpus français, la particularité du corpus suisse romand est que les acteurs clés sont clairement identifiés, puisqu'ils font figure de références sur la majorité des sites Web (*Association Transports et Environnement* avec la classe 3 [Figure 2.21] et la *Ville de Lausanne*, classe 7 [Figure 2.22] de la CHD). L'association Pédibus Montriond à Lausanne est également mentionnée au-delà des 30 premières formes citées dans le dendrogramme.

Le Pédibus est soutenu par le GAPP (Groupement cantonal genevois des associations de parents d'élèves des écoles primaires et enfantines) à Genève et par l'ATE (Association Transports et Environnement) en Suisse Romande.

FIGURE 2.21 – Acteurs du Pédibus selon l'Association Vaud Famille, Suisse
Source : Classe 3. Vaud Famille, Suisse. 2007. "Piétons - Pédibus". [Vaudfamille.ch. http://www.vaudfamille.ch/N210481/pedibus.html](http://www.vaudfamille.ch/N210481/pedibus.html).

Envie de créer une ligne de Pédibus dans votre quartier ?

Il faut simplement contacter le « [Parent-Référent Pédibus](#) » de votre collège ou, s'il n'y en a pas, contacter la coordinatrice Pédibus de la Ville de Lausanne qui organisera une séance d'information dans votre école.



FIGURE 2.22 – Acteurs et outils du Pédibus selon la commune de Lausanne, Suisse
Source : Classe 7. Ville de Lausanne, Suisse. 1997. "Mettre sur pied un Pédibus". Ville de Lausanne. <http://www.lausanne.ch/thematiques/scolarite-lausanne/journee-ecolier/transport-et-mobilite.html>.

Nous avons vu que ces classifications ont permis de mettre en évidence des similarités entre les deux corpus (définition, fonctionnement et arguments défendus du Pédibus), mais aussi des divergences de discours venant spécifier les deux pays étudiés. La promotion du Pédibus se manifeste chez les acteurs suisses romands par l'identification d'acteurs clés concernés et l'animation de journées évènementielles, là où elle est mobilisée par les acteurs français dans une démarche strictement méthodologique au travers de guides pédagogiques basés sur la responsabilité et la protection juridique contre le risque d'accident. Nous reviendrons plus en détail sur les différents acteurs promouvant le Pédibus et leur rôle dans la dernière partie de ce chapitre.

Plus largement ces résultats ont révélé une rhétorique basée sur une démarche citoyenne (parents), résolument volontariste (*charte d'engagement*). Dès lors, nous proposons de les affiner en portant un regard sur la ou les manières dont sont construits les discours. Car si elles ont permis de voir les rapprochements lexicaux, elles n'ont pas permis d'analyser finement l'enchaînement des arguments, le ton employé, les registres argumentatifs, ni même l'iconographie. Nous présentons les deux parties suivantes à la lumière des résultats des analyses classificatoires, d'abord les similarités dans la construction du récit et ses différents registres, puis la pluralité de acteurs mobilisés dans les discours.

2.3.2 Des registres discursifs similaires

Comme de nombreuses histoires, les discours s'appuient sur un style narratif, permettant d'organiser le récit selon une logique précise, intégrant généralement un début, un milieu et une fin. Cette structure permet de raconter un événement, un fait inscrit dans le temps et l'espace. Nous proposons dans les paragraphes suivants d'illustrer les différentes étapes communes des discours français et suisses romands en prenant pour exemple un site Web français narratif.

2.3.2.1 L'automobile, raison d'être du Pédibus

L'automobile comme construction du problème

D'abord, l'élément perturbateur est identifié, ici le transport routier (Figure 2.23). Ce prérequis est fondamental pour que l'action puisse débiter, l'intrigue se mettre en place. La stratégie discursive utilisée est de présenter le problème du transport à l'échelle mondiale comme "*l'un des plus gros consommateurs d'énergie et émetteurs de gaz à effet de serre*", renforçant la nature problématique de ce perturbateur. Plus encore, cette stratégie use de chiffres, de pourcentages, de références et de la légitimité d'acteurs scientifiques tels que l'ADEME, une professeure de sociologie et de l'Agence européenne pour l'environnement.

Le transport routier est l'un des plus gros consommateurs d'énergie et émetteurs de gaz à effet de serre au niveau mondial. La voiture est ancrée dans notre mode de vie à tel point que même les trajets les plus courts sont largement effectués en automobile : 26 % sont inférieurs à 1 km et 52 % à 3 km¹ ! Et le trajet maison-école en fait partie. Le pédibus est l'une des nombreuses solutions pour enrayer le développement continu – et écologiquement catastrophique – du trafic routier.

Transport routier : bref état des lieux

La part de leur budget que les ménages consacrent aux transports est la plus élevée après le logement, et devant l'alimentation. Ils réalisent les deux tiers de leurs déplacements en voiture. On parcourt aujourd'hui une distance journalière dix fois plus importante qu'il y a 50 ans.²

Au niveau mondial, le transport routier de passagers représente 50 % de la consommation d'énergie finale des transports tous modes et usages confondus. En Europe, entre 1990 et 2005, la distance parcourue par habitant et par an a augmenté de 19 %, et cet accroissement du trafic commence à peine à ralentir. En 2008, le transport routier (passagers et marchandises) représentait 17,9 % des émissions de gaz à effet de serre (GES) de l'Union des 27. Entre 1990 et 2008, les émissions de GES du secteur des transports a augmenté de 24 %, alors que sur la même période, le total des émissions... baissait de 11 % !³

Notes :

1 : Source : ADEME

2 : Marie-Christine Zélem, "Vitesse, mobilité et étalement urbain : le cercle vicieux ?", in Global Chance, "Vers la sortie de route ? - Les transports face aux défis de l'énergie et du climat", 2009

3 : European Environment Agency, "Greenhouse gas emissions in Europe : a retrospective trend analysis for the period 1990–2008", 2011 ; Global Chance, op.cit.

FIGURE 2.23 – Structure du discours narratif, étape 1 : l'automobile comme construction du problème

Source : Association Sortir du nucléaire, France. 2012. "Le pédibus, pour des trajets scolaires "zéro énergie"". Réseau Sortir du nucléaire. <http://www.sortirdunucleaire.org/Le-pedibus-pour-des-trajets>.

Les conséquences de l'accompagnement en automobile sur le devant de la scène

Le paragraphe suivant précise et identifie la cause du problème : l'accompagnement en automobile (Figure 2.24). Il devient par conséquent l'enjeu de la quête et la raison d'être du discours. À l'aide d'illustrations permettant au destinataire de se sentir concerné (*Pathos*), le promoteur montre que ce problème d'automobile doit être résolu, car il crée des déséquilibres "bien plus préoccupants" que le sentiment d'insécurité des parents, comme "le stress, l'obésité et la pollution !".

La voiture pollue, les écoliers respirent...

La raison principale donnée par les parents accompagnant leurs enfants en voiture est l'insécurité. D'autres points sont pourtant bien plus préoccupants : le stress, l'obésité et la pollution ! En effet, la pratique de la dépose/reprise des enfants en voiture à l'école augmente les émissions de polluants aux heures de pointe. Les enfants sont directement exposés d'une part à des concentrations de polluants très élevées dans les véhicules, d'autre part à des concentrations qui atteignent vite des niveaux importants dans l'air ambiant dans la rue de l'école. Ils sont malheureusement les premiers à en subir les conséquences.

FIGURE 2.24 – Structure du discours narratif, étape 2 : les conséquences de l'accompagnement en automobile
Source : Association Sortir du nucléaire, France. 2012. *"Le pédibus, pour des trajets scolaires "zéro énergie"*. Réseau Sortir du nucléaire. <http://www.sortirdunucleaire.org/Le-pedibus-pour-des-trajets>.

La solution : le Pédibus

Dès lors, le promoteur propose une solution : le Pédibus (Figure 2.25). Il sera dans un premier temps défini (système de ramassage scolaire bénévole fonctionnant comme un bus avec un itinéraire ponctué d'arrêts à des horaires précis), puis légitimé de par son large usage et sa médiatisation (mission "Marchons vers l'école" portée par le CPIE du Pays d'Aix et présentée comme un *"événement international"* reconnu dans *"40 pays et près de 4 millions d'enfants"* qui contribue au bien-être collectif de la *"planète"*). Usant de la masse et de données chiffrées comme d'un élément de démonstration de l'efficacité de cette solution, illustrant l'étendue de l'usage de la solution, le promoteur marginalise et induit une position d'isolement du lecteur, le plaçant dans une posture socialement inconfortable.

Une solution : le pédibus

Le pédibus a tout de l'autobus scolaire : lignes, arrêts, terminus, horaires... mais il se déplace à pied ! Il est conduit par plusieurs adultes volontaires qui se relaient à tour de rôle, pour accompagner les enfants à l'école en toute sécurité.

Selon les communes et les écoles, le ou les pédibus effectuent le ramassage scolaire d'un certain nombre d'enfants. Une fois, deux fois ou tous les jours de la semaine ; les matins, midis et soirs. Des arrêts, disposés tous les 200 à 400 mètres le long du trajet défini, permettent de récupérer les enfants inscrits. Pour privilégier la sécurité des enfants et rendre le trajet le plus rapide possible, les arrêts sont souvent signalés par des panneaux. À chaque point de regroupement, des parents d'élèves et/ou des bénévoles assurent le ramassage au fur et à mesure de l'avancée du "convoi" d'enfants.

Parti d'une initiative locale danoise, "Marchons vers l'école" se développe rapidement en un événement international qui a lieu chaque année en octobre. Connue partout sous le nom "I walk to school", cette opération réunit aujourd'hui plus de 40 pays et près de 4 millions d'enfants, marchant tous ensemble vers et pour une planète en meilleure santé !

FIGURE 2.25 – Structure du discours narratif, étape 3 : la proposition d'une solution
Source : Association Sortir du nucléaire, France. 2012. *"Le pédibus, pour des trajets scolaires "zéro énergie"*. Réseau Sortir du nucléaire. <http://www.sortirdunucleaire.org/Le-pedibus-pour-des-trajets>.

Les effets bénéfiques : consolidation

La quatrième étape vient consolider la solution en la rendant satisfaisante (Figure 2.26). En plus de sortir le destinataire d'une position inconfortable (isolement), le Pédibus permettrait de résoudre le conflit d'accompagnement en automobile tout en apportant un nouvel équilibre plus avantageux que la situation initiale, en matière de convivialité, de santé, d'écologie, d'apprentissage et d'économie. Ce paragraphe, plutôt descriptif, vise à transmettre des informations pour aider le lecteur à comprendre l'intérêt de changer ses comportements de déplacement et ainsi orienter ses conduites. Le promoteur veut donner une impression de réalité et d'authenticité pour que le lecteur puisse adhérer au récit. Ainsi, la solution ne permet pas uniquement de résoudre le problème initial, elle est aussi accompagnée de gains directs pour celui qui l'emploiera. De fait, cette logique de construction du récit permet d'accroître la motivation du lecteur à user de cette solution. Une double approche est donc utilisée : pousser à éviter le problème et inciter à obtenir les bénéfices associés à la solution. Par conséquent, le lecteur devient consommateur, perçu comme rationnel, ayant intérêt à changer son comportement.

Par ailleurs, la promotion du Pédibus est ici présentée comme une réponse à un état de manque tel qu'il est défini dans les cinq besoins hiérarchisés de A. Maslow (1954). Au-delà des premiers besoins physiologiques (e.g. manger, dormir, boire, respirer), les besoins de sécurité ou de protection sont nécessaires aux individus. Ce qui pourrait justifier les arguments en faveur de la sécurité sur le chemin de l'école ainsi que la question de la responsabilité juridique avec une assurance. Des moyens qui viendraient protéger les enfants et les parents contre divers dangers qui les menacent.

Vivre un pédibus : de nombreux avantages

C'est sympa et convivial : Pour les enfants, c'est l'occasion de se faire de nouveaux amis, pour les parents ce sont de nouvelles relations.

C'est sûr et assuré : Lorsque plus d'enfants vont à l'école à pied, le trafic automobile diminue. L'accès aux écoles devient plus sûr et les parents ont moins d'inquiétude.

C'est un excellent exercice pour la santé : On a besoin de 30 minutes d'activité par jour pour garder la forme. Aller à l'école à pied contribue à la prévention de l'obésité et permet d'arriver mieux réveillé, d'être plus disponible pour la première leçon.

C'est écologique et citoyen : Moins il y a de voitures sur les routes, moins il y a de pollution de l'air. Un trajet effectué à pied, ça ne pollue pas !

C'est éducatif et pédagogique : Le pédibus contribue à apprendre aux enfants la rue et ses dangers et les aidera à acquérir un comportement responsable.

C'est gratuit et économique : Les cinq premières minutes, un moteur froid consomme 35 % de carburant en plus et use plus vite sa mécanique. Le pédibus, c'est zéro dépense.

FIGURE 2.26 – Structure du discours narratif, étape 4 : la consolidation de la solution

Source : Association Sortir du nucléaire, France. 2012. *"Le pédibus, pour des trajets scolaires "zéro énergie"*. Réseau Sortir du nucléaire. <http://www.sortirdunucleaire.org/Le-pedibus-pour-des-trajets>.

2.3.2.2 Structure du récit et notion d'engagement : la "panoplie" du Pédibus

La logique argumentative structurée en quatre temps est ici particulièrement intéressante et n'est pas sans rappeler la notion d'engagement largement étudiée dans le champ de la psychologie sociale, et ayant par ailleurs donné lieu à un ouvrage vulgarisé sur certaines méthodes simples de manipulation (Beauvois & Joule, 2014). En effet, la première pierre argumentative vise à mettre en évidence un problème généré par un comportement non approprié, ou devenu à exclure, qui plus est, sur la base d'arguments irréfutables, la Science. Une fois le lecteur ayant confirmé son méfait lors de la seconde étape, une solution clé en main lui est proposée, résolvant ses problèmes, et accompagnée de bénéfices importants. Par conséquent, le lecteur ne peut pas ne pas vouloir de cette solution. Plus encore, par effet de contraste, le caractère irréfutable a tendance à augmenter la véracité de la solution proposée. Les méthodes pour accéder à cette solution sont données de manière à la rendre accessible. Le lecteur se retrouve dans une situation engageante. Ayant constaté son erreur, mais aussi la simplicité et les bénéfices de la solution, il est dans une situation où aucune excuse ne lui serait accordée s'il ne met pas en pratique la solution. Pour reprendre la citation d'É.M. Roe dans la définition de "récits" de C. Radaelli :

"moins incantatoires et normatifs que l'idéologie, les récits des politiques publiques reposent sur des scénarios qui ont moins pour objet de dire ce qui devrait arriver que ce qui va arriver – selon leurs narrateurs – si les événements surviennent ou les situations évoluent comme prévu. Même lorsque leur véracité est en question, ces récits sont, de manière explicite, plus programmatiques que les mythes, et ont pour objectif de faire en sorte que leurs récepteurs les intériorisent et en fassent quelque chose. » [Roe, 1994, p. 36-37]" (Radaelli, 2014, p. 549)

Au-delà de ces considérations, ce schème argumentatif nous évoque également la notion de panoplie soutenue par É. Neveu, auteur de l'ouvrage *La société de communication* (1999) :

"Une panoplie est avant tout un cadre interprétatif destiné à donner sens à un problème et à des événements. Elle se compose de références à des valeurs et des principes, développe une explication causale des problèmes et des enjeux, sollicite des symboles, des slogans, des images, des exempla, des descriptions. Toute panoplie cherche à mobiliser des résonances culturelles, sollicite les éléments d'une doxa sociale." (É. Neveu, 1999, p. 33)

Dans cette panoplie, les acteurs cherchent à imposer, puis transférer des référentiels orientés qui ne laissent quasi aucune place à la réfutation. Aussi, rappelons que selon P. Charaudeau dans le discours d'incitation, la narration propose un *"imaginaire de quête"* (2012). Pour exemple, le schème argumentatif (Figure 2.27) montre que le Pédibus *vous* permet en tant que parents de gagner du temps, car d'autres parents accompagneront votre enfant à l'école pour *vous*, alors *vous* en êtes le premier bénéficiaire. Le promoteur propose une quête au lecteur et s'il le souhaite, il peut ou non en être le premier bénéficiaire. L'argumentation permet d'imposer l'idée que le lecteur est forcément concerné par le Pédibus (e.g. l'éducation, la sécurité ou la santé de son enfant). Il paraît difficile de ne pas être en accord avec ce mode raisonnement, comme par exemple être contre la sécurité des enfants ou contre leur santé.

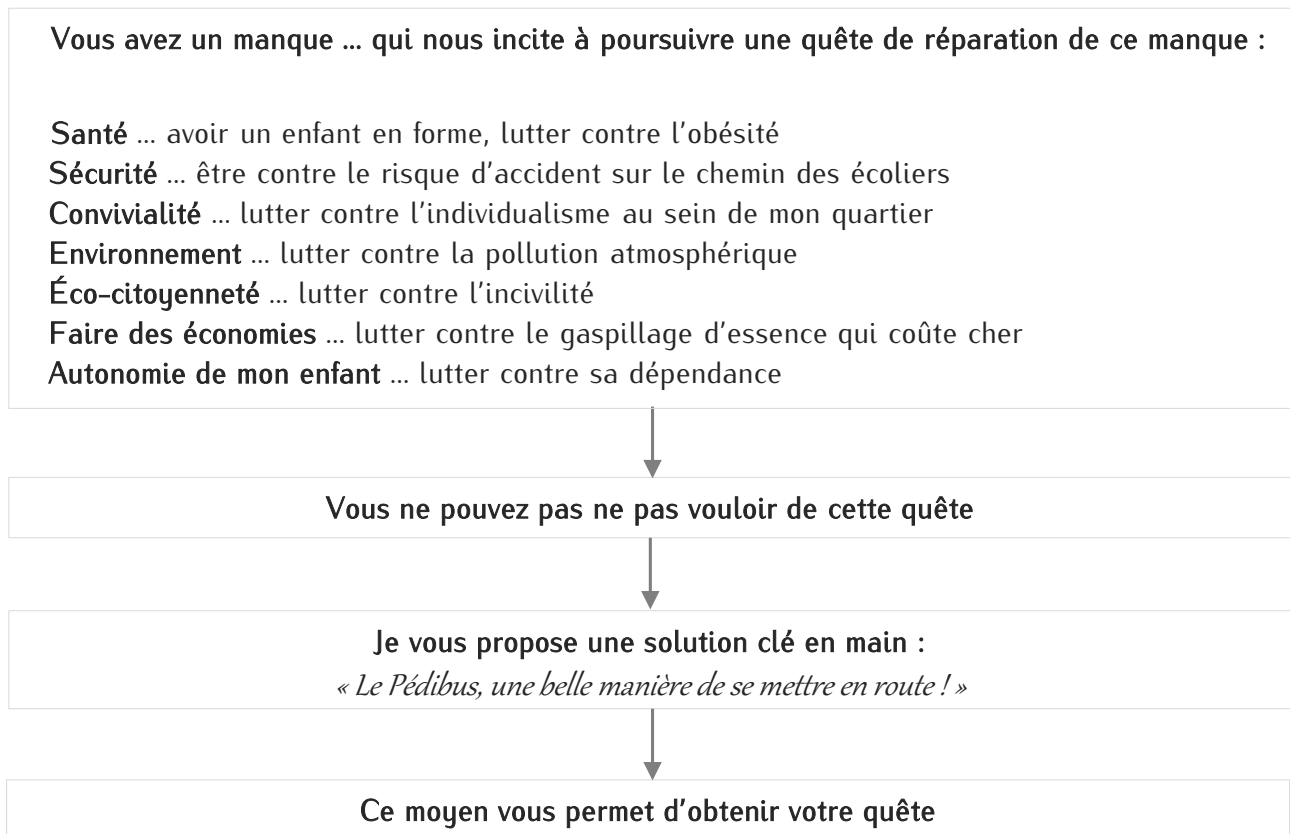


FIGURE 2.27 – Schème argumentatif, adapté de l'article "*Le discours de manipulation entre persuasion et influence sociale*" de P. Charaudeau, 2012

Illustration issue du site Web de Prioriterre, ONG, Centre d'Information et de Conseil sur les consommations d'énergie, d'eau et plus largement des ressources naturelles "Mobilité durable : Pédibus", < <http://www.prioriterre.org/ong/particuliers/a2189/mobilite-scolaire-le-pedibus.html> > (consulté le 24/01/2017).

Enfin, la dernière étape narrative met en évidence l'agencement séquentiel des arguments. Organisée de manière successive, cette structure rappelle le schème "*d'histoires causales*" proposé par D. A. Stone pour mettre en lumière la construction des problèmes publics (1989), et donc les registres de justification et leur organisation causale.

2.3.2.3 Convaincre : imposition de chaînes causales et dramatisation du discours

Les discours s'inscrivent dans le registre de la conviction, car comme nous l'avons écrit précédemment, ils sont construits comme un récit qui passe par l'enchaînement des faits, une construction causale du raisonnement (par des connecteurs de cause) et une dramatisation sans nuance du discours (par des modalisations d'intensité et d'affirmation). Ce registre sera illustré avec un second exemple (Figure 2.28).

Des histoires causales

La cause du problème est ici associée à plusieurs effets d'action où les déplacements en Pédibus doivent se substituer à l'automobile pour résoudre des problèmes d'accompagnement vers l'école. Plus encore, l'énoncé est accompagné d'iconographies pour illustrer les effets de cet accompagnement en automobile, mais aussi les bienfaits du système de Pédibus. En rouge sont représentées les conséquences telles que la pollution, les embouteillages, le stress, l'insécurité, mais aussi la sédentarité et l'obésité, tandis que l'image verte, couleur couramment utilisée pour représenter l'écologie, met en avant les bienfaits de la marche ou du vélo chez l'enfant, comme l'exercice physique, la sécurité, mais aussi permettre le partage, ou encore la réalisation d'un "acte éco-citoyen". La société de conseil en économie d'énergie, Prioriterre fait la promesse d'un lien entre marche à pied et absence d'insécurité. C'est en renseignant les parents sur les fléaux de la société contemporaine (e.g. obésité, insécurité routière, pollution), que les promoteurs cherchent à les dissuader d'agir d'une certaine manière (ne plus accompagner les enfants en voiture à l'école) et à les inciter à adopter certains comportements de déplacement. Ces histoires causales mettent en évidence les "bons" moyens pour répondre aux "mauvais" problèmes, instaurant une dichotomie qui légitime à son tour l'usage de jugements de valeur. Plus encore, cette mise en opposition, tant d'arguments que d'iconographies, renforce le contraste entre le problème et la solution, majorant leurs intensités respectives : néfaste et bénéfique.

De plus, la structure argumentative est construite sur la forme "si [...] alors" ne laissant aucune place au doute ou au débat, certifiant ainsi les moyens à mettre en œuvre pour atteindre systématiquement l'objectif. Pour exemple, "*plus de sécurité*" est justifié par une argumentation "logique" (si "*moins*" de et "*moins*" de, "*donc moins de risques d'accident*", Figure 2.28.c.).

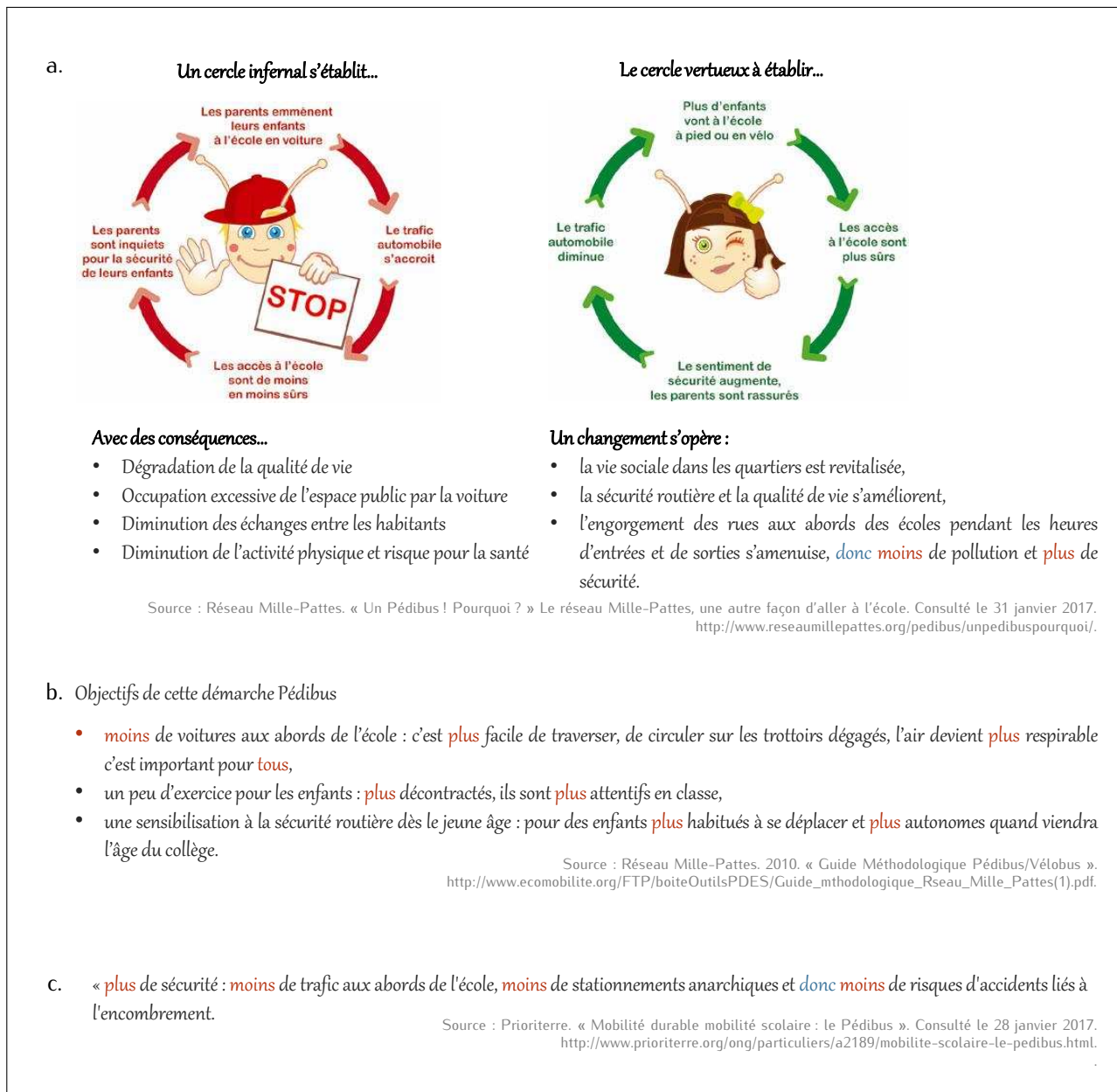


FIGURE 2.28 – Des histoires causales liées à l'automobile légitimant le Pédibus

Notons que les mots en rouge correspondent à des modalisations d'intensité permettant de dramatiser le discours, ceux en bleu à des connecteurs de cause construisant le raisonnement.

Des arguments dramatiques et sans nuance

Les modalisateurs d'intensité permettant quant à eux de dramatiser un discours sont sur-représentés dans les deux corpus (exemple 1) et montrent par ailleurs une implication des acteurs dans leurs discours, observables avec les modalisateurs d'affirmation (exemple 2). À l'inverse, leurs discours n'expriment pas de doute puisque les termes exprimant une nuance sont absents, excepté une unique phrase comprenant l'adverbe "peut-être" (exemple 3).

Exemple 1 : Modalisateurs d'intensité pour dramatiser un discours

Chaque trajet en Pédibus permet **également** de réduire le trafic autour des écoles

Il est **fortement** conseillé de se constituer en association

Il **n'y** a eu aucun accident: signalons que la mise en place d'un Pédibus réduit **considérablement** les risques d'accidents

Malheureusement la tendance est à la hausse et cette évolution inquiète **d'autant plus que** l'on commence à en percevoir les graves conséquences sur la santé

Les enfants doivent bouger **au moins** 60 minutes **chaque** jour

Le chemin le **plus** court n'est pas **forcément** le **plus** sûr!

Exemple 2 : Modalisateurs d'affirmation

Le Pédibus, ça crée **vraiment** l'animation!

Pour organiser le Pédibus sur une échelle plus large est l'aménagement d'itinéraires sécurisés, **bien sûr**

La formule du Pédibus peut **évidemment** se faire à vélo

C'est **d'ailleurs** le Bureau-Conseil de l'ATE qui coordonne le Pédibus au niveau romand

Les lignes de Pédibus se multiplient modestement, mais sûrement

Le Pédibus s'inscrit **parfaitement** dans la philosophie de mon projet

Exemple 3 : Unique nuance

La lecture de ces récits aux expériences singulières vous encourage ou vous donne **peut-être** des idées pour votre projet...

2.3.2.4 L'impératif pédagogique

Comme nous venons de l'illustrer, les discours faisant référence au Pédibus usent tant de schèmes argumentatifs que de structures causales appuyées d'iconographies incitatives. Il est toutefois important de noter qu'au-delà de la structure des récits, ces derniers visent aussi à atteindre des objectifs pédagogiques pour les enfants et les parents pour appuyer sur la notion de responsabilité de ces derniers.

La pédagogie en couleurs

L'approche symbolique des réalités sociales prend une place importante dans l'imagerie. Si elle aide à la compréhension de l'information, elle participe surtout à la construction d'un imaginaire et impose aux lecteurs des représentations et des évidences concrètes. Aussi, la plupart des sites de notre corpus sont composés de logos et slogans aux couleurs attractives, de mascottes ou de personnages joyeux, mais aussi d'activités ludo-éducatives pour les enfants (Figure 2.29). Par exemple, le logo du bus à pieds souriant est associé à une métaphore, de la même manière que la représentation imagée des enfants en Mille-Pattes contrant l'usage automobile. Cette imagerie enfantine tend à dépeindre l'aspect agréable, voire altruiste de la pratique du Pédibus. Comparable aux campagnes de sensibilisation sur la sécurité routière (Lewis, Watson, White, & Tay, 2007), cette imagerie révèle l'utilisation d'émotions positives, de joie, dans un contexte où l'automobile est absente, faisant référence aux notions tant de pédagogie que de responsabilité des parents.



Source : Kaliop. « Le pédibus – Tous à pied – bougeons autrement ». <http://www.tousapied.org/le-pedibus/>.



Source : CPIE du Pays d'Aix. 2010. « Marchons vers l'école ». <http://www.marchonsverslecole.com/>.



Source : ATE. 2004. À l'école. À pied. Accompagné. <http://www.pedibus-geneve.ch/>.

Le pétrole s'envole...
Fiche de coloriage

ACTIVITÉ 2
outil 1

L'encadrant remet aux enfants la fiche "Modes de transport" à colorier en fonction du type d'énergie que les personnes utilisent pour se déplacer :

- Rouge : pour les produits pétroliers
- Bleu : pour l'électricité
- Jaune : pour le gaz Naturel Véhicule
- Vert : pour la traction musculaire (homme, animal)

Source : Réseau Mille-Pattes. 2009. « Boîte à outils ». Le réseau Mille-Pattes, une autre façon d'aller à l'école. <http://www.reseaumillepattes.org/>.

FIGURE 2.29 – Slogans, logos, activités pédagogiques

La pédagogie sous injonction

Dans le cas des parents, les discours de type prescriptif permettent d'imposer des opinions. Si nous prenons le cas du guide méthodologique "*Le Pédibus... Petit guide, trucs et astuces*" produit par l'Association Transports et Environnement, nous pouvons observer un fort usage de points d'exclamation (Figure 2.30) et de verbes conjugués à l'impératif (Figure 2.31). Ces verbes se concentrent essentiellement dans la partie des recommandations, comparable à un mode d'emploi, aux recettes de cuisine ou encore à des règles d'un jeu à suivre. Il s'agit ici d'aider le lecteur à agir concrètement. Organisés en étapes numérotées, les verbes d'action ont une fonction de savoir-faire (e.g. *réunir, prendre, définir, répartir, établir, tenir compte, déterminer, organiser, installer, prévoir, communiquer, recevoir, faire*), permettant de présenter le promoteur du Pédibus comme un conseiller qui informe les parents sur les méthodes de mise en place d'un Pédibus étape par étape. L'objectif est de transférer aux parents le savoir-faire. Dès lors, cette connaissance méthodologique offre à l'acteur une stature d'autorité auprès des parents, plaçant ces derniers en position de *devoir croire* le discours pour inciter à l'action (Charaudeau, 2012).

The image shows a blue-themed graphic with white and yellow text. It contains several imperative sentences followed by exclamation marks, such as 'Le chemin de l'école s'apprivoise !', 'Parents, diminuez l'usage de la voiture pour vous rendre à l'école !', and 'C'est un projet citoyen que les enfants adorent !'. It also features the title 'Le Pédibus !' and two columns of explanatory text in smaller font.

Le chemin de l'école s'apprivoise !

Parents, diminuez l'usage de la voiture pour vous rendre à l'école !

C'est un projet citoyen que les enfants adorent !

*Sain, gai, économique, convivial et écologique : **Le Pédibus !***

Pour le gain de temps : le Pédibus décharge les parents d'une partie des 16 trajets hebdomadaires entre la maison et l'école, pour se réduire - en moyenne - à 2 trajets de Pédibus à conduire par semaine. Le gain de temps est considérable !

... et écologique : on le sait les petits trajets en voiture vers l'école, généralement inférieurs à 2 kilomètres, sont très polluants ; à pied on ne pollue pas et en plus on se fait du bien !

FIGURE 2.30 – Usage intensif de points d'exclamation

Source : ATE, Suisse. 2006. "*Le Pédibus... Petit guide, trucs et astuces*". <http://www.pedibus-geneve.ch/wp-content/uploads/pdf-guide-pedibus1.pdf?phpMyAdmin=efb80b9b692aadffb13174eb9419af3a>.

Je veux créer une ligne de Pédibus...

1 Réunissez quelques parents intéressés.

Prenez contact avec votre Association de parents d'élèves qui peut vous aider à organiser une réunion et avec la coordination du Pédibus qui peut venir présenter le Pédibus et répondre aux questions.

2 Avec les parents intéressés, *définissez un itinéraire et les arrêts* en évitant les



Grand Lancy – Photo : Hayato Naguchi

points noirs et les endroits dangereux. Prenez contact avec la coordination qui se charge de vous fournir les panneaux (provisoires et définitifs) et de les faire installer.

3 Définissez l'horaire selon les besoins des enfants et de leurs familles (un horaire peut changer en cours d'année selon les besoins). Il faut tenir compte du rythme des enfants et garder une certaine marge pour ne pas devoir courir !

4 Répartissez-vous les trajets entre parents conducteurs. On prévoit un ou deux parents par trajet (un adulte pour 8 enfants maximum).

5 Établissez une liste avec – pour chaque trajet – le nom du parent conducteur et des enfants qui prennent le Pédibus et les numéros de téléphones de tous les parents (pour signaler changements et absences).

6 Déterminez les « règles de vie » de la ligne de Pédibus. Des chartes peuvent être consultées et téléchargées sur le site www.pedibus-geneve.ch (chartes pour les parents, pour les conducteurs, pour les enfants).

7 N'oubliez pas de *prendre contact avec la coordination du Pédibus*.

FIGURE 2.31 – La pédagogie conjugquée à l'impératif

Source : ATE, Suisse. 2006. "Le Pédibus... Petit guide, trucs et astuces". <http://www.pedibus-geneve.ch/wp-content/uploads/pdf-guide-pedibus1.pdf?phpMyAdmin=efb80b9b692aadffb13174eb9419af3a>.

La pédagogie parentale, devoir et assistance de responsabilisation

L'étude des pronoms personnels nous a permis de repérer et d'identifier les acteurs concernés par les campagnes de communication : vous (Tableau 2.2).

Tableau 2.2 – Emploi des pronoms personnels dans les corpus français et suisses romand (%)

Pays	Je	Tu	Il	Nous	Vous	Ils	On
France	2,9	0,2	24	7	21	9,6	5,3
Suisse romande	6,8	1,1	21,2	11,8	20,4	5,6	4,9

Les chiffres en gras indiquent les pronoms significatifs, c'est-à-dire lorsque leur fréquence d'apparition est nettement supérieure à la moyenne. Ces résultats sont construits en comparant les statistiques du texte analysées avec des tables internes au logiciel Tropes.

Les pronoms les plus utilisés dans les deux corpus sont "il" et "vous". Cependant, sur la base de tables internes au logiciel, "vous" est significativement sur-employé dans les deux corpus (21% pour la France et 20,4% pour la Suisse). Les acteurs s'adressent aux parents :

vous inculquez aux enfants les réflexes d'éco-mobilité

vous favorisez les liens sociaux

vous participez à la diminution de la pollution atmosphérique

Également, l'emploi du "je" dans un sens générique est significatif pour le corpus suisse avec 6,8% contre près de 3% pour le corpus français :

Kit pédagogique "Je m'écotransporte"

Enquête "Je me déplace vers l'école"

À vélo ou à pied, j'assure !

L'emploi du "nous" est aussi particulièrement informatif puisqu'il met en exergue un double langage des acteurs. Ce "nous" peut être collectif, incluant l'acteur et les parents, voire même l'ensemble des individus (exemple 1). Il est comparable au "on", puisque tous deux possèdent une valeur inclusive plaçant les acteurs et les lecteurs dans une situation d'égalité à tout jugement moral (exemple 2). Difficilement assignables, ils laissent place à l'imaginaire, autorisant ainsi les acteurs à communiquer certains blâmes dans un registre injonctif (avec le point d'exclamation), culpabilisant et moralisateur. À l'inverse, le "nous" peut correspondre à un organisme une structure propre, car il se distingue du "vous" (exemple 3). L'emploi de ces deux pronoms permet de distinguer l'acteur (*eux/nous*). Les sujets sont ainsi assignables par la source du texte. Dans cet exemple, l'association (*nous*) souhaite accompagner les parents (*vous*) dans la mise en place d'un Pédibus.

Exemple 1 : *nous déplacer davantage à pied et à vélo en toute sécurité*

Exemple 2 : *À pied on ne pollue pas et en plus on se fait du bien !*

Exemple 3 : *nous sommes là pour vous accompagner dans votre projet*

Ces trois exemples montrent le passage d'un *nous* qui atténue la prise en charge individuelle de la responsabilité au profit d'une responsabilité collective pour l'acteur, à un *nous* distinct du *vous*. Ce passage du *nous* à *vous* laisse percevoir un transfert de responsabilité de l'acteur vers les parents pour développer le Pédibus. De fait, la stratégie des acteurs est de faire porter la responsabilité sur la communauté, non pas du *nous*, mais sur celle du *vous*, la charge de la faute et de la menace du sentiment de culpabilité que peut susciter l'inconséquence des individus. Ainsi, le lecteur est plus susceptible de se retrouver dans une position de culpabilité, démunie d'excuses quant à l'absence d'agir.

Plus encore, les discours des acteurs mettent en évidence le sens de la responsabilité et du respect des règles de fonctionnement du Pédibus. Ce résultat est par exemple renforcé par l'utilisation significative du verbe "devoir". Son usage témoigne que ce discours définit une obligation morale. Il s'agit en somme de renvoyer le "mauvais" usager devant ses responsabilités d'adulte et de parent.

Devenir responsable

Des enfants encadrés qui acquièrent plus tôt un comportement autonome et responsable dans la rue

L'accompagnateur bénévole doit vérifier auprès de son assurance qu'il est couvert en cas de dommages causés à un tiers

Règle 5. Les parents doivent être à la maison lorsque leurs enfants arrivent par Pédibus

Tout accident doit être évité

Finalement, les parents seront seuls "responsables" du devenir de leurs enfants, ne leur permettant pas "d'apprendre" "la rue et ses dangers" et d'acquiescer un "comportement autonome". En employant ce schème, les discours visent à attaquer plus fort l'individu en utilisant un argument imparable et chargé émotionnellement : le devenir de leur enfant.

2.3.2.5 Convaincre par le civisme, recours à la vertu et à la morale

Comme l'écrit C. Radaelli, l'histoire peut conduire à une morale (2014, p. 549). C'est le cas des discours portés sur le Pédibus. S'ils se font le relai de valeurs positives en opposition à des comportements jugés mauvais, ils sont avant tout, promoteurs de valeurs axiologiques, opposant la vertu au blâme.

Les valeurs positives associées à la pratique du Pédibus

Les deux corpus français et suisse romand se composent de termes relatifs aux jugements de valeur. Il est intéressant d'observer qu'une très large proportion de termes positifs est associée au Pédibus (exemple 1), quand les jugements de valeur négatifs sont marginaux (exemple 2). Ainsi, cette simple dichotomie diffuse des valeurs axiologiques, opposant le bien au mal, comme nous le rappelle justement T. Brenac concernant les enjeux du Pédibus qui touchent aux "*arrière-plans moralisateurs [... préférer] l'effort (la marche à pied) à la facilité (l'automobile), la socialisation conviviale à l'individualisme asocial*" (2013, p. 98). Plus encore, l'usage quasi exclusif de jugements de valeur positifs a pour objectif de présenter les effets avantageux et bénéfiques du Pédibus afin de prédisposer favorablement les lecteurs à son usage, les inciter à tirer une conclusion positive (Bonhomme, 2009).

Exemple 1 : Jugements de valeur positifs

*8 **bonnes** raisons de participer !*

*Pour une **meilleure** hygiène vie: la marche à pied est un **excellent** exercice physique pour les enfants*

*Le Pédibus, solution **idéale** pour lutter contre la pollution et rendre la vie quotidienne plus **agréable** est un **véritable** autobus de ramassage scolaire pédestre*

*Aller à pied à l'école est une habitude **saine** et **agréable***

*Aller à pied quotidiennement est le **meilleur** moyen de l'aider à percevoir les dangers à adopter les **bonnes** habitudes*

*Il était une fois une idée **simple** et **géniale**!*

Exemple 2 : Jugements de valeur négatifs

*Le pédibus est l'une des nombreuses solutions pour enrayer le développement continu – et écolo-
logiquement **catastrophique** – du trafic routier*

*En cas de non-respect des consignes ou de **mauvais comportements***

Valeurs axiologiques

Le registre lié aux comportements porte essentiellement sur la prise de conscience, la quête de la convivialité, la motivation, la solidarité, la bienveillance ou encore le sens civique. Il est basé sur des valeurs axiologiques qui renvoie à la notion de préférence dans une logique relativement binaire en opposant deux états, par exemple bon/mauvais, plaisir/souffrance, agréable/désagréable. Cette sémantique relève plutôt du domaine de l'éthique montrant le processus de généralisation, couvrant les comportements et les attitudes des individus. On touche ici au "*devoir moral social*" (Galatanu, 2003) à l' "*implication morale*" (Radaelli, 2014, p. 549) avec ce discours porté sur la "solidarité" et la "convivialité".

*Simplifier la vie quotidienne en apportant une nouvelle **solidarité** et une nouvelle **convivialité** entre voisins*

*Une **charte de bonnes pratiques** régissant l'utilisation de ce nom déposé a été signée par la Mairie, afin d'éviter que le non-respect d'un Code de **bonnes conduites***

*La mise en cause de la responsabilité pénale des organisateurs pourra s'exercer, le cas échéant, sur le fondement d'un manquement à des règles de sécurité ou de **prudence**, de **l'imprudence** ou de la **négligence***

*La **motivation** des parents à créer une ligne de Pédibus*

Adopter un comportement "**vertueux**"

L'automobiliste, cible prioritaire des discours associés au Pédibus, est fortement incité à modifier son comportement modal. Comme nous l'avons indiqué précédemment, expliciter que d'autres "ont accepté" de le faire permet de mettre l'individu cible dans une position marginale inconfortable. Plus encore, le discours est construit de manière à ne lui attribuer aucune excuse pour maintenir un comportement qu'il sait maintenant être accompagné de conséquences "catastrophiques". Il est clairement explicité les bienfaits d'une solution "idéale", "simple" et "géniale", apportant les "meilleurs" résultats pour répondre à des problèmes "catastrophiques", ne nécessitant qu'une simple "bonne conduite", "vertueuse".

*Mme BRUNSCHWIG-GRAF et Mme BOGET expliquent aux enfants de toute l'école les **vertus** d'aller "à pied à l'école"*

*Le **comportement** à adopter*

*Ils ont **accepté** de changer leurs habitudes et leurs comportements **vous aussi vous pouvez** vous mobiliser et les rejoindre*

*Montrer à tous qu'aller à l'école à pied ou à vélo est un **geste simple**, **solidaire** **écologique** et **pédagogique***

Prendre plaisir à un mode de déplacement bon pour la santé et l'environnement

Blâmes et stigmatisation : les figures repoussoirs

Les iconotextes ont un statut plutôt ambigu. S'ils ont pour fonction de mobiliser et sensibiliser, ils argumentent tout en dissimulant une prise de position. Cette alliance de textes et d'images apporte, propose des ajustements, des changements en termes de conduites "vertueuses", d'alimentations, d'activité physique, mais aussi d'accompagnement familial de l'enfant (Figure 2.32). Pour agir sur un ensemble de comportements de l'enfant et de la famille, les acteurs identifient les comportements positifs pour les développer, mais aussi les erreurs manifestes pour les corriger. Ils blâment et stigmatisent en portant des jugements de valeur. Cette imagerie renforce les arguments légitimant le Pédibus pour susciter des images mentales partagées par l'expérience vécue. Cette dichotomie n'est pas sans rappeler les notions de conditionnement classique et opérant que l'on doit respectivement à I. Pavlov (1927) et B. F. Skinner (1953) et qui sont à la base des notions d'apprentissage, en employant tant des renforcements positifs que négatifs. Il s'agit de l'association de deux événements entre eux, ou comment un acte vertueux aura des répercussions vertueuses, et inversement. Plus précisément, les campagnes de communication peuvent user de stéréotypes sociaux ou de "*raccourcis stéréotypiques*" (Fischler, 1987) au sens où il s'agit d' "*impressions que partage l'ensemble des membres d'un groupe à propos de l'ensemble des membres d'un autre groupe ou du sien propre*" (Leyens & Scaillet, 2012).

Pour exemples, des illustrations moralisatrices sont fréquemment employées dans les discours en faveur du Pédibus. Certaines peuvent faire une description dévalorisante basée sur des caractéristiques physiques qui sont exhibées (Figure 2.32). Tout converge pour façonner une image dépréciative (ici un enfant jugé en surpoids et un enfant absent, car bloqué dans les embouteillages), critiquant le comportement de l'individu cible (manque d'activité physique, usage de l'automobile), même s'il s'agit surtout d'attaques personnelles (morales). De plus, les acteurs promouvant le Pédibus tentent de marginaliser l'individu cible en exacerbant les méfaits de son comportement et en valorisant celui des autres individus (seul l'enfant en surpoids exprime des signes de fatigue, à l'inverse les autres affichent une satisfaction, le plaisir procuré de la pratique de la marche à pied). Toutefois, notons que certaines illustrations ne mettent en scène que les bienfaits de l'objet promu (Figure 2.32) laissant entrevoir une iconographie optimiste, composée de personnages souriants, heureux de pratiquer la marche à pied.



FIGURE 2.32 – Recours à la morale par l'image

Source : ATE, Suisse. 2006. "Le Pédibus... Petit guide, trucs et astuces". <http://www.pedibus-geneve.ch/wp-content/uploads/pdf-guide-pedibus1.pdf?phpMyAdmin=efb80b9b692aadffb13174eb9419af3a>.

Ces illustrations montrent la capacité des acteurs à créer des raccourcis argumentatifs, à imposer des jugements de valeur à défaut de construire un développement justificatif. Cette logique argumentative, réductrice et agressive, socialement violente, se veut "*efficace*" et rapide (Bonhomme, 2009) pour éduquer et responsabiliser les enfants et les parents en leur prescrivant un comportement "sain" à adopter dans leurs déplacements domicile-école. Les individus sont assignés moralement "*à devoir se reconnaître dans le comportement stigmatisé et à devoir vouloir suivre un certain modèle de comportement au nom d'une solidarité sociale*." (Charaudeau, 2017). Ces stratégies passent par le non-dit, un manque qui vient montrer une catégorie de comportements stigmatisés devant être corrigés. Cette justification agit sur les capacités de décisions des lecteurs pour changer leur comportement (Bonhomme, 2009), les inciter à faire des "*efforts publics*" (Radaelli, 2014, p. 549) au nom d'un "*bienfait collectif*" (Charaudeau, 2017).

Soumission à la norme

Par ailleurs, l'usage de stéréotypes permet de mettre en récit ce qu'est la norme, ou du moins celle souhaitée, et par conséquent les comportements qui y échappent. Il est aisé de remarquer ici que les deux illustrations employant des stéréotypes ont également tendance à isoler, marginaliser l'individu cible (obèse ou en retard ; Figure 2.32). Comme nous l'avons indiqué précédemment, les promoteurs du Pédibus le présentent comme une pratique universelle internationale. De fait, les parents et enfants non impliqués se retrouvent dans une position d'exclusion sociale. La norme est fondamentale pour l'individu, car elle se définit comme "*une échelle de référence ou d'évaluation*" (Şerif, 1965). Selon Newcomb et collaborateurs, elle "*est l'acceptation partagée d'une règle qui est une prescription en ce qui concerne la façon de percevoir, penser, sentir, agir*." (1970) Ces définitions intègrent la question de la prescription d'un comportement, de ce que l'on doit faire dans une situation donnée. Les normes ont plusieurs fonctions : elles permettent de réduire les zones d'incertitude, de prévoir les comportements, faciliter les interactions, éviter les conflits et plus largement de stabiliser un environnement social. Dans l'approche cognitive en politique publique, la notion de *norme* est similaire. Elle renvoie aux "*visions du monde*" (Muller, 2000), soit aux représentations d'une réalité sociétale constituant le référentiel d'une politique. Pour P. Lascoumes, c'est "*un système de représentations et normes de comportement induits par une politique publique*." (2014) Si les normes sont essentielles pour définir des comportements appropriés et stabiliser l'action collective (Lascoumes, 2014), le travail d'analyse sur les discours communicationnels autour du Pédibus illustre parfaitement ce processus de normalisation et de prescription de comportements. Au-delà de ces considérations, l'usage des émotions (*Pathos*) dans le discours est un prérequis à l'influence, que les acteurs veulent ici avoir sur leurs lecteurs. Le fait de catégoriser et de marginaliser un comportement jugé déviant contribue à inciter les individus à modifier leurs comportements.

2.3.3 Les acteurs promouvant le Pédibus

La nature des acteurs en France et en Suisse romande est différente. Nous retrouvons dans les deux corpus des acteurs publics (70% de collectivités locales pour la France contre 44% pour la Suisse romande et 2% Institutions publiques pour la France contre 13% pour la Suisse romande) et des associations de sensibilisation et d'éducation à l'environnement (Marchons vers l'école, Réseau Mille-Pattes pour la France et l'ATE pour la Suisse). La particularité du corpus français est qu'il est constitué de 11% d'acteurs privés (notamment la MAIF), contrairement à la Suisse romande où l'on retrouve 22% d'associations de parents d'élèves (contre 2% dans le corpus français) et 4% d'écoles.

Néanmoins, les deux corpus dessinent des structures argumentatives relativement similaires, ils se composent cependant de ressources et d'outils de communication spécifiques. Ceci nous semble être intrinsèquement en lien avec la nature des acteurs impliqués dans les discours (Figure 2.33). Si les acteurs sont clairement identifiés dans les discours suisses (ATE et Lausanne) et évoquent principalement des aspects événementiels, les acteurs français sont moins identifiables, et mettent davantage l'accent sur la notion de responsabilité et sur les outils méthodologiques et pédagogiques du Pédibus.

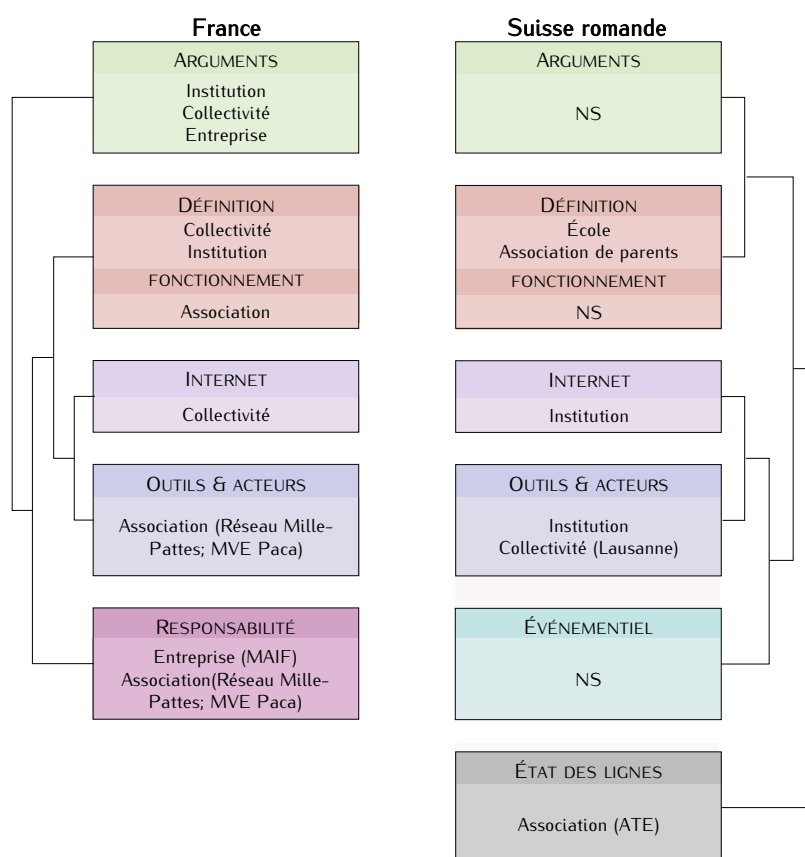


FIGURE 2.33 – Acteurs et discours associés au Pédibus des sites Web français et suisses romands
 Ce graphique représente le χ^2 d'association des modalités collectivité locale/institution publique/association/association de parents d'élèves/entreprise/école à chacune des classes, nommées et accompagnées des thèmes issus des mondes lexicaux caractéristiques. Pour exemple, les discours des associations françaises portent plus sur les règles de fonctionnement du Pédibus, les outils de communication et les acteurs que les discours des autres promoteurs.

Acteurs associatifs

En comparaison aux autres acteurs, les associations françaises sont davantage représentées dans les discours portant sur les règles de fonctionnement (*charte d'engagement*) associées au Pédibus ($p=0,02$) et les outils de communication ($p<0,001$) pour mettre en place un Pédibus (*e.g. projet, réunion, enquête, kit pédagogique*). Alors que les associations suisses communiquent sur l'état des lignes de Pédibus existantes dans la Canton de Genève ($p<0,001$), les associations de parents d'élèves sont exclusivement sur-représentées dans la définition du Pédibus ($p<0,01$).

Acteurs publics

De la même manière que les écoles suisses, les discours des collectivités locales et des institutions publiques françaises portent sur la définition du Pédibus ($p<0,001$). Les discours publics français sont aussi focalisés sur les arguments légitimant le Pédibus ($p=0,002$). Le lexique propre à internet est représenté dans les deux corpus ($p<0,001$). Alors que les collectivités locales suisses communiquent sur la Ville de Lausanne ($p<0,001$), les institutions publiques portent plus sur l'ATE ($p=0,04$).

Acteurs privés

Les entreprises françaises quant à elles, évoquent essentiellement la responsabilité juridique ($p<0,001$) et les objectifs du Pédibus ($p=0,02$).

2.3.3.1 Une pluralité d'acteurs isolés en France

Comparativement à la Suisse romande, le Pédibus en France a différentes appellations selon les municipalités, participant à une certaine opacité des acteurs et de leurs partenaires (e.g. bus pédestre, Carapattes, Goss'Trotter, Mille-Pattes). Pour illustrer la diversité des acteurs, nous avons décidé de ne considérer que les cinq premiers des classes 5 et 6 de la CHD.

Le premier promoteur du Pédibus qui ressort de nos analyses est un acteur privé : la MAIF. Cette société d'assurance mutuelle française vise à *"garantir toute association ayant en charge un pédibus ou vélobus, pour ses risques d'organisateur et de couvrir individuellement les accompagnateurs et les enfants sur le trajet domicile-école"* (Figure 2.34.a).

Le second acteur est également une entreprise privée située à Montpellier et appelée Kaliop. Cette entreprise de logiciel a créé un site Web "Tous à pied"³ dans le cadre de la semaine "Bougez Autrement" organisée par le Ministère de l'Écologie et du Développement Durable. Il a été réalisé en partenariat avec deux associations, le réseau Mille-Pattes de Saint-Gély-du-Fesc et l'Atelier Permanent d'Initiation à l'Environnement Urbain Montpellier Mèze qui est labellisé CPIE Atelier urbain depuis 1990. Ce site Web veut promouvoir le Pédibus comme mode alternatif à l'automobile et sensibiliser les enfants, les parents, mais aussi les enseignants (Figure 2.34.b).

Le troisième promoteur est une association, le réseau Mille-Pattes. Elle a été fusionnée avec le Centre Ressource d'Écologie Pédagogique d'Aquitaine, une association d'éducation populaire pour la transition énergétique. Cette association vise également à promouvoir, sensibiliser les individus à la marche à pied et cherche à créer un système d'entraide permanent basé sur l'écomobilité sur les trajets domicile-école (Figure 2.34.c).

Le quatrième acteur est une collectivité locale, Quimper en Bretagne qui elle aussi affiche une volonté de *"promouvoir et soutenir le Pédibus pour réduire la voiture"* (Figure 2.34.d).

Le dernier promoteur est le site Web⁴ de la mission "Marchons vers l'école" (MVE) portée par l'Association du Centre Permanent d'Initiatives pour l'environnement du Pays d'Aix à Aix-en-Provence. Cette opération a été financée entre 2007-2013 par le Conseil Régional Provence-Alpes-Côte d'Azur (PACA) et l'Agence de l'Environnement et de la Maîtrise de l'Énergie (ADEME) pour développer et pérenniser le Pédibus dans la région PACA et impulser une démarche auprès des collectivités locales. Ce site Web n'est plus alimenté car la mission a été arrêtée ; la Région PACA n'a par la suite pas souhaité la renouveler (Figure 2.34.e). Nous reviendrons sur le CPIE du Pays d'Aix et sa mission "Marchons vers l'école" dans le chapitre suivant.

3. Disponible sur : < <http://www.tousapied.org/> >

4. Disponible sur : < <http://www.marchonsverslecole.com/index.php/partenaires/partenaires-techniques> >



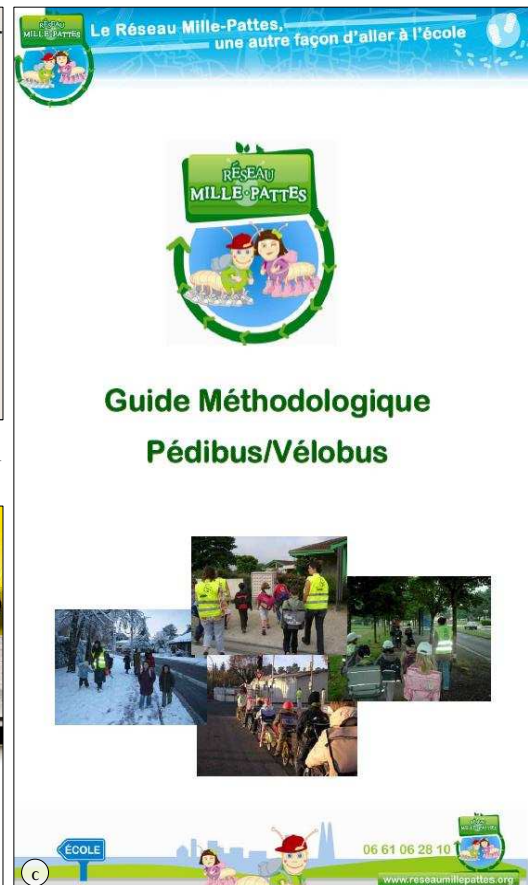
Source : MAIF. Guides pratiques établissements d'enseignement - Le pédibus, bus piéton.
Repéré à <https://www.maif.fr/associationsetcollectivites/etablissements-enseignement/guides-fonctionnement/pedibus.html>



Source : Kaliop. Le pédibus - Tous à pied - bougeons autrement.
Repéré à <http://www.tousapied.org/le-pedibus/>



Source : CPIE du Pays d'Aix. Marchons vers l'école.
Repéré à <http://www.marchonsverslecole.com/>



Source : Réseau Mille-Pattes. Comment ça marche ?
Repéré à <http://www.reseaumillepattes.org/>



Source : Quimper Communauté. Pédibus, ça marche !
Repéré à <http://www.quimper-bretagne-occidentale.bzh/226-pedibus.htm>

FIGURE 2.34 – Acteurs du Pédibus mobilisés dans les discours français

Paradoxalement, certains acteurs nationaux ne sont que peu ressortis de nos analyses classificatoires, qui pourtant jouent un rôle dans la promotion du Pédibus. Par exemple, l'ADEME est un acteur incontournable dans les démarches en faveur du développement durable et des pratiques "éco-gestes" (Dubuisson-Quellier, 2016c). Si l'agence publique n'est pas ressortie, c'est probablement parce qu'elle est partenaire des associations et des collectivités en participant financièrement aux projets tels que l'opération MVE PACA. L'ADEME a en effet plusieurs rôles. Elle oriente les conduites des consommateurs en faveur de produits "vertueux" pour l'environnement (Comby & Grossetête, 2013), propose des actions avec des acteurs économiques (Dubuisson-Quellier, 2016c, p. 197), mais aussi soutient la recherche au travers de thèses de doctorat depuis 1992⁵. Elle a également un rôle d'expert, de conseil, de promoteur de "bonnes pratiques" qui passent par la production de campagnes d'information et de sensibilisation en faveur de la mobilité durable (Figure 2.35).

"Lorsqu'ils mobilisent les sciences sociales pour orienter leurs choix, les responsables de la communication de l'ADEME trouvent un appui théorique ajusté à leurs contraintes et à leurs schèmes de perception auprès de certains psychosociologues. Ils se réfèrent en particulier aux recommandations de Robert-Vincent Joule dont certaines recherches sont financées par l'ADEME Rhône-Alpes" (Comby, 2013)

5. D'après le site de l'ADEME ; disponible sur : < <http://www.ademe.fr/recherche-innovation/financer-theses-recherche-linnovation/faire-these-lademe> >



FIGURE 2.35 – Campagnes de communication en faveur de la mobilité durable, ADEME

L'État oblige et incite certains acteurs à s'engager dans l'action publique, notamment avec les lois indiquant l'obligation de promouvoir le transport actif, observable avec les Plans de Déplacements Urbains (PDU), les Plans de mobilités ou encore les Plans de Déplacements Établissements Scolaires (PDES) pour répondre aux enjeux climatiques.

"La Loi d'Orientation sur l'Énergie (no 2005-781) ayant recommandé la pérennisation des campagnes visant à « sensibiliser le public », à « éduquer les Français » et à « informer les consommateurs »" (Pautard, 2015, p. 124).

Si la délégation de l'État vers le secteur privé reste peu connue, celle vers les associations est plus fréquente (Dubuisson-Quellier, 2016a, p. 467). Les *"associations peuvent être clairement mandatées pour leur action dans le gouvernement des conduites et bénéficier de subventions publiques."* (Dubuisson-Quellier, 2016a, p. 467) Pour exemple, le cas de la mission "Marchons vers l'école" illustre ce transfert de la puissance publique vers l'association labellisée CPIE dans le cadre de l'accord État-Région-ADEME. Le label "CPIE" a été créé par le Comité interministériel d'action pour la nature et l'environnement pour encourager les associations en faveur de l'éducation environnementale autour d'actions préventives dans les écoles par exemple (Pautard, 2015, p. 109). Il leur offre une visibilité, leur permet d'accéder à la presse locale pour relayer leurs actions et leur permettre d'obtenir en retour un plus grand soutien de la part d'autres institutions (Bergeron, Castel, & Dubuisson-Quellier, 2014 ; Bergeron, Castel, & Noguez, 2011).

2.3.3.2 Des acteurs identifiables en Suisse romande

Comparativement au corpus français, les acteurs suisses ont été clairement identifiés dans les résultats des analyses classificatoires : l'Association Transports et Environnement (ATE) et la Ville de Lausanne (classes 3 et 7 de la CHD).

La coordination Pédibus de l'Associations et Transports et Environnement

L'acteur clé de la diffusion du Pédibus depuis 2002 est la Coordination Pédibus de l'ATE, association née en 1979. Le bureau Conseil basé à Genève est l'antenne de la Suisse romande de l'ATE Suisse. Promouvoir une politique de transport durable et sûre est l'un des principaux enjeux de cette association, faisant de celle-ci figure de lobby politique. Si l'association offre plusieurs prestations à ses membres telles que des assurances par exemple, elle diffuse des idées, conduit des campagnes de promotion et de sensibilisation autour de la mobilité durable. Parmi ses multiples projets, l'association a créé la Coordination romande du Pédibus pour promouvoir le Pédibus à l'échelle de la Suisse et a décliné plusieurs structures cantonales de promotion du Pédibus, appelées les coordinations cantonales (Fribourg, Genève, Jura, Neuchâtel, Valais, Vaud et Tessin).

L'ATE est aujourd'hui l'acteur incontournable de la promotion du Pédibus à l'échelle de la Suisse. Principalement financée par l'ATE et le Fonds de sécurité routière, la Coordination romande Pédibus a pour mission de faire connaître le Pédibus et le maintenir dans les cantons (Figure 2.36). Pour cela elle coordonne la promotion à l'échelle de la Suisse romande, passe par des stratégies communicationnelles (site Web, *Facebook*, *Twitter*, *newsletter* bimestrielle, blog ATE Tribune de Genève, présence régulière dans les médias, *stands*, publicités, *flyers*), d'organisations événementielles (Journée internationale à pied à l'école), la réalisation de projets de mobilité scolaire ou encore la création de matériels Pédibus.

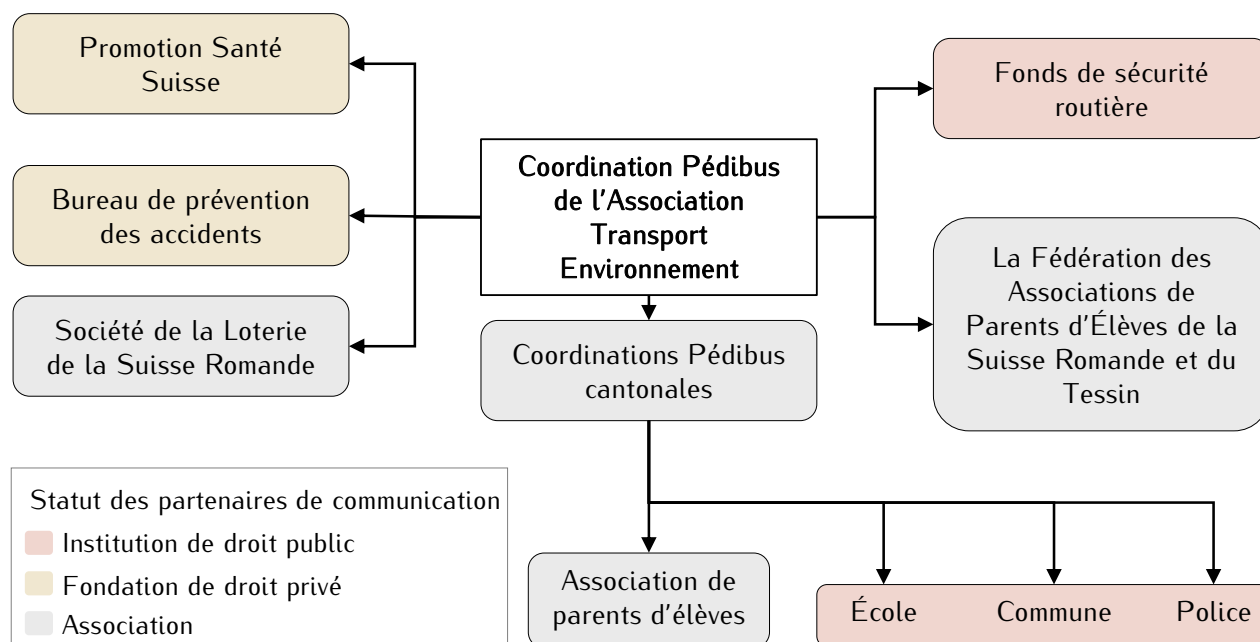


FIGURE 2.36 – Partenaires de la Coordination Pédibus ATE, Suisse

Le Bureau de prévention des accidents prend quant à lui en charge l'assurance accident et responsabilité civile des parents accompagnateurs du Pédibus gratuitement. Les autres partenaires en matière de communication de l'ATE cherchent principalement à informer et à sensibiliser. Pour le Fonds de Sécurité Routière, il finance des mesures éducatives pour réduire les accidents de la circulation, la Promotion Santé Suisse cherche à prévenir des maladies, notamment l'obésité et augmenter l'activité physique des enfants. La Fédération des Associations de Parents d'Élèves de la Suisse romande et du Tessin a aussi un objectif de promotion de la santé en intervenant dans les écoles et auprès des familles et la Société de la Loterie de la Suisse romande a une mission d'utilité publique où les bénéfices sont à des institutions à but non lucratif.

Quant aux coordinations cantonales du Pédibus, elles ont plusieurs rôles : assurer la promotion du Pédibus dans le Canton en garantissant une présence sur le terrain, gérer et soutenir les lignes de Pédibus existantes, mettre en place de nouvelles lignes, conseiller les parents, organiser des séances d'informations, distribuer du matériel Pédibus ou encore organiser la journée à pied vers l'école. D'après le rapport d'activité 2016 "Projets et budgets 2017", la coordination de Fribourg a été créée en 2010 et est subventionnée par la Direction cantonale de la Santé et des Affaires Sociales, dans le cadre du programme cantonal "Je mange bien, je bouge bien" du Service de la santé publique, de Promotion Santé Suisse, de l'Office de la circulation et de la navigation du canton de Fribourg, de l'Agglomération de Fribourg, de la Ville de Fribourg, des Transports publics fribourgeois et de l'ATE.

La Coordination cantonale de Genève est gérée par l'Association "Fédération cantonale des associations de parents d'élèves de l'enseignement obligatoire". Créée en 2002 au sein de cette fédération, elle possède son propre site Web et est subventionnée par le Département de l'environnement, des Transports et l'agriculture, Direction Générale des Transports de l'État et par le Département de la cohésion sociale, de la Jeunesse et des Sports/Service des écoles de la Ville de Genève. Le Pédibus s'inscrit depuis 2009 dans le Plan cantonal de promotion de la santé et de prévention du canton de Genève, en collaboration avec Promotion Santé Suisse.

Le Pédibus de la Coordination cantonale du Jura est quant à lui géré par la cheffe de projets du Programme "alimentation & activité physique" au sein la Fondation 02, soutenue par la République et Canton du Jura et Promotion Santé Suisse. La fondation se définit comme un centre de compétence de développement et gestion de projets dans les domaines de la prévention, la promotion de la santé et le développement durable. Elle est mandatée par le Service cantonal de la santé publique et coordonne le programme d'action cantonal alimentation et activité physique.

Le Pédibus de la Coordination cantonale du Valais est aujourd'hui gérée par l'ATE, mais avant 2016, il était géré le Centre alimentation et mouvement créé en 2007 dans le cadre d'un plan d'action cantonal pour promouvoir une alimentation équilibrée et une activité physique régulière.

Depuis janvier 2017, la coordination Pédibus du canton de Vaud est assurée par l'ATE et non plus par le Programme cantonal "Ça marche ! Bouger plus, manger mieux" en collaboration avec Promotion Santé Suisse dont l'objectif était de lutter contre la sédentarité des enfants. Notons que pour bénéficier du soutien de Promotion Santé Suisse il est nécessaire de se soumettre à une coordination suprarégionale et des évaluations du dispositif.

Les coordinations cantonales de Lucerne et du Tessin sont également gérées par l'ATE. Notons que le projet Pédibus du Tessin est également soutenu par le projet cantonal "*Meglio a piedi*".

Contrairement aux Coordinations Pédibus cantonales de l'ATE, le Canton de Neuchâtel et la Ville de Lausanne les coordonnent eux-mêmes. Ils disposent de leur propre site Web Pédibus. Le Pédibus de Neuchâtel est soutenu par le Service de l'enseignement obligatoire, le Service de la santé publique ainsi que la Com-

mission d'éducation routière en association avec Promotion Santé Suisse. Le Pédibus de Lausanne est géré par le Service des écoles primaires et secondaires. Plus encore, ses lignes ne sont pas recensées sur la carte des Pédibus existants en Suisse romande (gérée par l'ATE ; classe 9 "état" de la CHD), contrairement aux trois lignes gérées par l'Association Pédibus Montriond près du quartier de la gare lausannoise.

Plus encore, l'ATE a organisé le 1^{er} Séminaire francophone du Pédibus qui eut lieu le vendredi 3 octobre 2014 à Genève. Ce séminaire a mobilisé à la fois des acteurs politiques et des chercheurs. Usant de la notion de crédibilité de la source, nombreux sont les acteurs, généralement en relation avec des agences de communication, qui revendiquent contribuer à la recherche scientifique. D'ailleurs, il n'est pas rare que ces acteurs aient une double casquette, celle du chercheur et du praticien (Dubuisson-Quellier, 2016b, p. 164). Pour exemple, un rapport d'évaluation réalisé en 2017 par P. J. Naef (collaborateur scientifique pour l'ATE et publié dans *Mobilité d'Avenir*⁶) avait pour objectif de mesurer l'impact des campagnes communicationnelles sur le Pédibus en Suisse à l'aide de deux enquêtes. Si l'auteur conclut à l'efficacité des campagnes promotionnelles⁷ pour lutter contre les parents-taxis⁸, il a aussi légitimé le Pédibus par un intérêt grandissant de la recherche scientifique en citant cette thèse de doctorat, non pas pour ses résultats, mais pour sa seule existence : "*On relève toutefois un certain nombre de travaux conduits en France [S. Depeau] et une thèse de doctorat actuellement en cours de réalisation en Suisse [E. Pigalle].*"

6. Naef, P. J. (2017). Le Pédibus en Suisse : Usages, connaissances et représentations. *Mobilité d'Avenir*.

7. "La campagne Pédibus a une influence très positive sur la mobilité douce. On peut se réjouir du fait que près de la moitié des parents interrogés affirment avoir modifié leurs pratiques vers une mobilité plus durable suite à la campagne." (Naef, 2017, p. 27)

8. Lurruena, R. (2017, 17 septembre). Le Pédibus contre la tendance des Parents-Taxis. Repéré à <https://www.ate.ch/> (Chargé de campagne pour l'ATE, Bureau-Conseil, Genève)

Ville de Lausanne, une référence dans l'histoire du Pédibus suisse

La Ville de Lausanne est largement mobilisée dans les discours, car le Pédibus y serait apparu pour la première fois (Figure 2.37). Au-delà de ces considérations historiques, la particularité de la Ville est qu'elle a souhaité mener une politique publique en faveur du Pédibus avec une personne responsable de sa promotion (Figure 2.38). Depuis 2015, la coordinatrice Pédibus recense et cartographie les lignes de Pédibus actives, toutes associées aux contacts des parents-référents, responsables des lignes (Figure 2.39). Nous développerons son rôle en matière de promotion du Pédibus dans le chapitre suivant.

Du « Walking Bus » au « Pédibus »

C'est à Lausanne, dans le quartier des Fleurettes, que le walking bus fait son entrée en Suisse sous le nom de « Pédibus »



En 1998, une dizaine de parents de ce quartier, en collaboration avec la Ville de Lausanne et plus particulièrement sa déléguée à l'enfance, ont créé le Pédibus sur le modèle du walking bus. Ils ont défini un horaire et des itinéraires, fixé des arrêts et créé un logo et ont bénéficié de la collaboration amicale de Burki pour l'illustration des panneaux et de Marie Henchoz (Sautecroche) qui a réalisé à cette occasion un disque de chansons sur le Pédibus. Aujourd'hui, cette ligne a fait des petits. Le Collège de Montriond où tout a démarré compte maintenant cinq lignes, alors qu'une quinzaine de Pédibus circulent à travers la ville de Lausanne.

FIGURE 2.37 – Lausanne, figure de référence historique du Pédibus en Suisse

Source : Classe 4. ATE, Suisse. 2004. *"Histoire du Pédibus"*. À l'école. À pied. Accompagné. <http://www.pedibus-geneve.ch/histoire-du-pedibus>.

Scolarité à Lausanne

- Scolarité obligatoire
- Etablissements scolaires
- Conseil et commissions
- ▼ **Journée de l'écolier**
 - Horaires scolaires
 - Accueil préscolaire
 - Accueil parascolaire
 - Repas scolaires
- Devoirs accompagnés
- L'agenda
- Transports scolaires
- ▼ **Pédibus**
 - Le Pédibus c'est...
 - Les tracés Pédibus
 - Les Parents-Référents
 - Mettre sur pied un Pédibus**
 - En 2014, le Pédibus a fêté ses 15 ans
- Loisirs, culture, sports
- Santé, prévention, sécurité
- Scolarité postobligatoire
- Service des écoles (SEPS)

Mettre sur pied un Pédibus



Envie de créer une ligne de Pédibus dans votre quartier?
Il faut simplement contacter le «Parent-Référent Pédibus» de votre collège ou, s'il n'y en a pas, contacter la coordinatrice Pédibus de la Ville de Lausanne qui organisera une séance d'information dans votre école. Tous les parents intéressés pourront y participer et mettre en place cet accompagnement des enfants du quartier.

Mise sur pied d'une ligne de Pédibus
En collaboration avec la coordinatrice, vous pourrez:

- démarrer une ligne de Pédibus après avoir défini un trajet, avec des arrêts et leurs fameux panneaux «Pédibus» peints par les enfants;
- définir des horaires et des plannings avec les noms et les coordonnées de tous les participants;
- avvertir les partenaires de l'école (enseignants, responsables APEMS, et.) du démarrage de cette nouvelle ligne;
- profiter pleinement de cette démarche participative au service des enfants de votre quartier.

M^{me} Christine Gonzalez, coordinatrice Pédibus pour la Ville de Lausanne, tél. +41 21 315 64 19

En relation

↓ Réunions Pédibus de rentrée

Coordonnées

Service des écoles primaires et secondaires
Place Chauderon 9
5e étage
Case postale 5032
1002 Lausanne

📍 [Situer sur le plan](#)
✉ [Ecrivez-nous](#)

Tél. +41 21 315 64 11
Fax +41 21 315 60 04

Horaires
Lundi, mardi et jeudi
07h30-11h45
13h00-17h00
Mercredi et vendredi
07h30-11h45
13h00-16h00

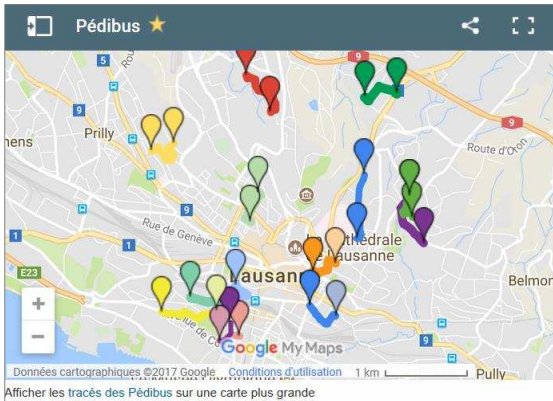
Durant les vacances scolaires
Lundi-vendredi
08h00-11h30
14h00-16h00
ti 18: Port-Franc; ti: Chauderon
m1: Vigie; m2 Lausanne-Flon
LEB: Chauderon

FIGURE 2.38 – Coordinatrice chargée de la promotion du Pédibus pour la Ville de Lausanne
Source : Classe 7. Ville de Lausanne, Suisse. 1997. "Mettre sur pied un Pédibus". Ville de Lausanne. <http://www.lausanne.ch/thematiques/scolarite-lausanne/journee-ecolier/transports-et-mobilite.html>.

Les tracés Pédibus

Les trajets Pédibus durent en moyenne 15 minutes pour un parcours d'environ 700 mètres. Le parent-référent du quartier définit d'entente avec les parents l'itinéraire le plus sécurisé pour se rendre à l'école.
Actuellement 14 lignes sont actives à Lausanne et rejoignent 10 collèges:

- Boissonnet
- Chailly (2 lignes)
- Entre-Bois
- Floréal (2 lignes)
- Florimont
- Mon-Repos
- Montriond (3 lignes)
- Pontaise
- Pierrefleur
- La Sallaz



Depuis sa création en 1999, 48 lignes Pédibus réparties sur un réseau de plus de 25 km ont ainsi pu être créées. En tout temps et selon les besoins, une ligne peut être réactivée: il suffit pour cela de prendre contact avec [le parent-référent de votre quartier](#) ou de contacter [la coordinatrice lausannoise](#).

FIGURE 2.39 – Les tracés du Pédibus, Lausanne
Source : Ville de Lausanne, Suisse. 1997. "Les tracés Pédibus". Lausanne. <http://www.lausanne.ch/thematiques/scolarite-lausanne/journee-ecolier/pedibus/traces-pedibus.html>. (Mise à jour, 2017)

2.4 DISCUSSION

L'objectif de ce chapitre était de saisir les représentations collectives cristallisées par l'analyse cognitive des politiques publiques. Nous avons donc mobilisé l'analyse discursive comme méthode pour accéder au référentiel, au cadrage des problèmes publics à l'agenda au travers des sites Web. Nous avons étudié leur contenu pour identifier les stratégies et les registres discursifs, mais aussi les outils et les acteurs associés au Pédibus. Après une synthèse des principaux résultats, nous proposons de présenter un ensemble de travaux qui confortent l'idée selon laquelle l'objet Pédibus s'inscrirait lui aussi dans le cadre "foucaldien" du gouvernement des conduites individuelles et collectives et de ses principaux effets de dépolitisation, de catégorisations et de moralisation où les enjeux sociaux semblent aseptisés (Reigner, 2016).

2.4.1 Synthèse des résultats

Les analyses classificatoires ont montré que les discours des collectivités locales et les institutions françaises mettaient l'accent sur la présentation du Pédibus, sa définition et son fonctionnement. Inversement dans le corpus suisse romand, ce sont significativement les écoles et les associations de parents d'élèves. Les partenaires-promoteurs sont également nombreux et divers : institutionnels (ADEME, Fonds de Sécurité Routière) et associatifs (Fédération des Associations de Parents d'Élèves de la Suisse romande et du Tessin, Société de la Loterie de la Suisse romande). Si les partenaires-promoteurs institutionnels soutiennent plutôt les projets Pédibus financièrement, les acteurs associatifs produisent des outils méthodologiques, pédagogiques sur comment mettre en place une ligne de Pédibus, mais aussi sur le respect des consignes, les rôles et responsabilités des parents et des enfants. "Les règles à suivre pour le bon fonctionnement du Pédibus" sont établies et approuvées par la signature d'une "charte d'engagement". Ces chartes d'engagement reposent conjointement sur l'idée de réguler les comportements des parents et des enfants. Dans ce cadre-là, cette approche est similaire entre les deux pays.

Si le corpus suisse romand se distingue du corpus français par l'animation de journées événementielles à pied à l'école, deux acteurs clés ont pu être identifiés. L'ATE qui soutient la promotion du Pédibus à l'échelle de la Suisse avec les coordinations cantonales ; la Ville de Lausanne qui fait figure de référence historique du Pédibus en Suisse et largement renforcée par une gestion institutionnelle avec une coordinatrice chargée de sa promotion. Plus encore, ces deux acteurs ont réalisé un travail de recensement des Pédibus existants aujourd'hui avec le contact des personnes bénévoles responsables de chacune des lignes.

Par comparaison aux coordinations cantonales suisses, les acteurs français sont moins identifiables, laissant penser que la promotion du Pédibus reste une action relativement isolée. Ceci expliquerait le nombre important d'appellations différentes du Pédibus. Pour exemples, depuis le départ d'un acteur du Cerema d'Aix-en-Provence, largement investi dans la promotion du Pédibus, il semblerait que sa communication se

soit essoufflée. De la même manière que le non-renouvellement de l'accord-cadre État-Région-ADEME avec la mission "Marchons vers l'école" portée par le CPIE du Pays d'Aix et dont le site Web n'est plus alimenté depuis l'arrêt de la mission. Ces actions ponctuelles ou isolées en France posent la question de savoir si la pratique du Pédibus arrive réellement à s'imposer ou du moins à coexister avec d'autres logiques, plus anciennes, dominantes telles que l'usage automobile qui est encore bien ancré dans les logiques selon les espaces urbains. Il est toutefois difficile de répondre à cette question sans une comparaison d'études de terrain de plusieurs villes.

2.4.2 Des sites Web éphémères, une illustration de la fragilité du Pédibus ?

Depuis la date de la constitution de notre corpus (30 août 2016), plusieurs pages Web sont devenues inaccessibles, de manière relativement équivalente entre les deux corpus (Tableau 2.3). La fermeture des pages sur le Pédibus pourrait être la résultante de la faible durée de vie des lignes de Pédibus (Kingham & Ussher, 2005 ; Smith *et al.*, 2015). Si comme de nombreux sites Web, celui de "Marchons vers l'école" PACA n'est plus alimenté, il reste toujours visible. Il permet aux collectivités locales de s'y référencer pour fournir des informations et des outils d'aide à la mise en place d'un Pédibus, observable avec le renvoi vers le lien internet. Ce manque de mises à jour pose la question de l'exactitude des informations actuellement disponibles pour les personnes intéressées. Il peut donc fragiliser la promotion et surtout le déploiement du Pédibus.

Tableau 2.3 – Pages Web Pédibus inaccessibles

France	Suisse romande
1 "Manger, bouger" du Programme national nutrition santé (PNNS)	Commune de Bussigny (Canton de Vaud)
2 Mairie de Brétigny sur Orge (91 220)	Commune de Saignelégier (Canton du jura)
3 Mairie de Bailly (78 870)	Association Intercommunale Scolaire de Genolier (Canton de Vaud)
4 Mairie de Floirac (33 270)	Commune de Bovernier (Canton du jura)
5 Mairie de Lannion (22 303)	Association de Parents d'Élèves de l'École de Tivoli (ET-APE) (Canton de Genève)
6 Ville et Eurométropole de Strasbourg (67 076)	Association de parents d'élèves de Chancy (Canton de Genève)
7 Mairie Bourg-lès-Valence (26 500)	

Ces pages Web renvoient à un code d'erreur "erreur 404" signifiant que la page demandée n'a pas été trouvée.

2.4.3 Un affichage résolument déclaratif au stade de l'intention

Nous avons vu que les discours en faveur du Pédibus étaient construits comme un récit. Ils sont justifiés et argumentés selon une logique bien précise avec un enchaînement d'arguments, une panoplie d'outils, de modes d'emploi, guides méthodologiques et pédagogiques, où il n'existe ni réglementation ni politiques urbaines d'aménagement. Le Pédibus est envisagé comme une réponse des acteurs à diverses injonctions (environnementales, sanitaires, sécuritaires, sociales, éducatives).

Des proscriptions et des prescriptions à visées incitatives

Au travers de slogans, ces campagnes communicationnelles proscrivent (par exemple "A Pédibus... pour ne pas polluer" , "oubliez la voiture") et prescrivent ("Ça marche ! Bouger plus, manger mieux") pour orienter les conduites individuelles. Cette notion de prescription a déjà été employée par T. Brenac dans le chapitre "Pédibus" de l'ouvrage *Nouvelles idéologies urbaines, Dictionnaire critique de la ville mobile, verte et sûre* de H. Reigner, T. Brenac, F. Hernandez (2013) : "*Il s'agit de prescrire de bons comportements, sains, hygiéniques, actifs, sûrs, soucieux de préserver et le climat*" (Brenac, 2013, p. 98).

Cet affichage résolument volontariste, de démarches citoyennes (*parents*) montre une stratégie communicationnelle des plus incitatives (*charte d'engagement*), sans mesure réglementaire. La responsabilisation des conduites individuelles et collectives (dialectique nous/vous), la pédagogie (guide méthodologique), les registres par la conviction, la morale et la vertu (basés sur des jugements de valeur positifs) montrent que ce dispositif d'action publique reste essentiellement déclaratif : davantage intentionnel qu'opérationnel. Ces verbes extraits des analyses classificatoires en témoignent : *manifestester, encourager, accompagner, faciliter, informer, inciter, promouvoir, communiquer, expliquer, engager, prévoir, favoriser, diminuer, contribuer, pérenniser*. Les discours ont porté essentiellement sur la valorisation, l'encouragement et l'universalité du dispositif largement alimentés d'une imagerie enfantine. Une production médiatique de l'image enfantine qui interroge le cadre social de vie, les transformations nouvelles concernant les pratiques sociales quotidiennes. Elle est colorée dessinant un univers enfantin joyeux. Il s'agit d'une stratégie marketing destinée tant aux parents qu'aux enfants pour interpeler leur imaginaire social : la liberté, l'épanouissement ou encore le plaisir.

Au nom de la justification écologique

Dans le domaine de la santé publique (Bergeron *et al.*, 2016, 2011), la fabrique des campagnes préventives n'est pas nouvelle (Berlivet, 2004). Si elle passe par l'information comme le régime alimentaire et les risques pathogènes associés, certains acteurs vont jusqu'au procès d'individuation. Nous l'avons vu avec la menace du stéréotype liée à l'obésité : une image montrant une société qui n'aime "*ni la graisse ni les corps trop gros*" pour citer l'ouvrage *La symbolique du gros* (Fischler, 1987). Qu'il s'agisse de campagnes de promotion des médicaments génériques (Nouguez, 2016), préventives de luttes anti-tabac (Arora, Stigler, & Srinath

Reddy, 2011 ; Breton, Richard, Gagnon, Jacques, & Bergeron, 2011), contre les violences sexuelles (Marneffe, 2006 ; Orellana & Kunert, 2013, 2014), l'obésité (Bergeron *et al.*, 2016), tri et collectes sélectives des déchets ménagers (Barbier, 2002 ; Dumain & Rocher, 2017 ; Rumpala, 1999) encore en matière de promotion en faveur de la mobilité durable (e.g. tramway, vélo libre-service, zones d'aménagement piétonnisées, Pédibus, auto-partage), ces campagnes ciblent les comportements individuels pour faire face à l'urgence écologique (Lafaye & Thévenot, 1993). C'est probablement ce qui justifie la déclinaison de préfixes liée à l'écologie dans notre corpus : *éco-geste*, *éco-transporter*, *éco-responsable*, *éco-citoyen*, *éco-mobilité*, *éco-conseil*, illustrant bien des enjeux environnementaux, sanitaires, sociaux dépolitisés.

Au prisme des campagnes de communication, nous assistons à un "réenchantement" par le recours au civisme, à la morale et à la vertu où l'accent est mis sur l'échelle des comportements individuels illustrerait que les politiques publiques aient renoncé à réguler les systèmes et les déterminants macro (É. Neveu, 2011). En effet, elles passent exclusivement par des stratégies communicationnelles visant à réguler les mutations sociales et à modifier les comportements des individus en agissant par les modes de vie et à imposer une normalisation sociale en passant par des valeurs axiologiques, affectives, hédoniques et morales.

En guise de conclusion, nous pouvons dire que notre analyse discursive du Pédibus peut s'inscrire dans un ensemble de travaux illustré par d'autres objets contemporains (Dubuisson-Quellier, 2016b ; Reigner, 2016). Elle a illustré les tendances lourdes de l'action publique en termes de "gouvernement des conduites" par l'instrument des campagnes d'information et de sensibilisation. Ce cadre a donc permis de renseigner les mécanismes contemporains d'un gouvernement qui rejoint la pensée de Foucault sur l'encadrement de la vie quotidienne des individus (1994) en s'appuyant sur *"une intense normalisation des représentations et des comportements et qui réduit à son strict minimum l'espace des litiges et d'expression des contradictions."* (2013, p. 179) Cet objet Pédibus rappelle ce qui a déjà été rapporté dans les travaux d'H. Reigner quant au recours à la morale qui pour l'auteur constitue *"le point de départ d'un enchaînement de mécanismes (dépolitisation, catégorisation, moralisation, tri) facilitant la libre-conformation et le consentement."* (2013, p. 179) Ainsi, ce qui est dénoncé dans ce cadrage des problèmes publics, ce sont les conséquences, les effets du gouvernement des conduites sur les inégalités sociales. Des inégalités qui sont évacuées, or elles sont fortes et structurantes (Reigner, 2015, 2016). D'autres auteurs vont dans le même sens avec des études sur les injonctions en matière d'habiter justifiées au nom de la ville durable (Boissonade, 2015), de la maîtrise des consommations d'énergie domestiques (Lévy, Roudil, Flamand, & Belaïd, 2014 ; Roudil, 2015, 2017) ou encore sur les comportements alimentaires des ménages qui montrent des pratiques différenciées selon les déterminants socio-économiques (Barrey, Dubuisson-Quellier, Gojard, & Plessz, 2016, p. 430 ; Dubuisson-Quellier & Gojard, 2016).

"Le gouvernement des conduites conforte les classes moyennes dans la nécessité de changer régulièrement leurs pratiques en fonction des prescriptions qui se diffusent, là où il renforce la propension des classes populaires à ne rien changer, accentuant ainsi paradoxalement certaines des inégalités qu'il vise à résorber." (Barrey *et al.*, 2016, p. 431)

La catégorisation des "bons" et des "mauvais" usages, usagers, citoyens, les raccourcis de schèmes argumentaires qui viennent fragiliser les postures critiques, l'organisation de contestations collectives face aux politiques publiques (Reigner, 2013, 2015, 2016). Une autre étude portant sur l'éducation postule que sous ces fortes pressions libérales et d'instrumentalisation, l'éducation pourrait participer à une dynamique normative. En l'absence de recul critique, les auteurs évoquent le risque de donner des cours de morale ou de pratiques comportementales privilégiant le politiquement correct au détriment des savoirs à visée réflexive. L'enseignement deviendrait de fait une technique d'opérationnalisation des procédures normatives (Barthes & Lange, 2017). Pour W. Brown cela s'apparente à une "*désactivation des démocraties libérales*" (2007, p. 10). Dans le même sens, H. Reigner parle "*d'anesthésiant démocratique*" (2016).

Nous sommes en mesure de poursuivre cette réflexion au prisme du chapitre suivant en portant un regard sur la matérialité de cette politique publique et non plus seulement dans le discours et le référentiel, à l'échelle de deux villes, Aix-en-Provence et Lausanne. J. B Comby et M. Grossetête ont écrit dans *Trente ans après La Distinction, de Pierre Bourdieu*, qu'une "*dynamique qui individualise des enjeux collectifs n'est pas dénuée d'effets sur les principes constitutifs de la stratification sociale.*" (2013) En effet, basées sur des normes et des raccourcis argumentatifs, ces stratégies d'initiatives du libre choix modal laissent penser qu'elles sont susceptibles de participer au processus de normalisation qui structure et ordonne de nouvelles règles de conduite, nécessairement plus favorables à certains groupes sociaux.

CHAPITRE 3

L'ACTION PUBLIQUE DANS SA MATÉRIALITÉ

3.1 INTRODUCTION

Notre analyse de discours associés au Pédibus a permis d'observer que ce dispositif visait non seulement à promouvoir la sécurité et la santé des enfants par la marche, mais également (voire même principalement) à modifier les comportements de déplacement des parents en proposant une alternative à l'accompagnement en automobile pour réduire la congestion aux abords des écoles.

À l'heure de la promotion du Pédibus sous l'injonction de la santé, l'environnement, la sécurité et l'urbanité, il convient d'étudier l'action publique dans sa matérialité en nous focalisant sur le déploiement effectif des Pédibus. Nous aurons deux objectifs majeurs : 1/ retracer l'histoire des Pédibus et les acteurs impliqués dans son développement à l'échelle locale, puis 2/ observer les principales caractéristiques récurrentes, tant urbaines (type d'habitat, place de l'automobile, aménagements) que sociologiques (niveau de vie et catégories socio-professionnelles des ménages par quartier) des espaces dans lesquels ils se déploient.

Nous pouvons formuler une première hypothèse suggérant que l'historique des déploiements des lignes de Pédibus et l'implication des acteurs et institutions nous permettront de saisir la façon dont les enjeux explicités dans les discours sont intégrés dans cette politique publique locale. Comment les Pédibus se sont développés ? Quels sont les acteurs locaux qui ont participé à leurs émergences ? Quelles sont leurs missions et leurs mises en application ?

Dans un second temps, nous suggérons que les déploiements des lignes de Pédibus suivent des caractéristiques urbaines et sociologiques spécifiques. Pour cause, les premiers travaux portant sur le déploiement des Pédibus (Collins & Kearns, 2005) ont mis en évidence un paradoxe. Alors que la volonté des villes et des acteurs du Pédibus est de résoudre des problèmes d'insécurité dans les espaces défavorisés, ce dernier se développe finalement peu dans ces quartiers.

"the areas of greatest risk for children within Auckland (i.e., high relative deprivation areas) are those least well served by WSBs" (Collins & Kearns, 2005).

Compte tenu de ce résultat, ces mêmes auteurs concluent qu'il existerait une répartition socio-spatiale inégale de ce dispositif (Collins & Kearns, 2005). Les Pédibus auraient un effet limité en matière de santé publique en raison d'un système politique urbain inégalitaire, dominé par l'automobile (Collins & Kearns, 2005).

"However, they should not be regarded as a panacea in promoting child pedestrian safety and traffic decongestion. WSBs have a specific purpose and a role in spatio-temporal rhythms of residential neighbourhoods. Because of this specificity, they cannot be relied upon to address a number of broader public health challenges such as safeguarding children more generally, effecting positive change in driver behaviour, or more generally shifting the priorities of the urban political system towards reducing both 'accidents' and victim-blaming." (Collins & Kearns, 2005)

Par ailleurs, ce résultat semble dépasser le seul cas précédent puisqu'il a été rapporté en France également :

"Cinq ans après le lancement du dispositif de pédibus, il apparaît que le nombre de lignes de Pédibus rapporté à la population des enfants de six à dix ans est en moyenne cinq fois supérieur dans les communes situées dans le tiers le plus favorisé, par rapport au nombre constaté dans les communes situées dans le tiers le moins favorisé" (Brenac, 2013, p. 96).

Dans leur étude, Collins et Kearns rapportent également que le faible taux de motorisation dans les quartiers pauvres explique que les enfants de ces quartiers sont plus susceptibles de pratiquer la marche à pied pour aller à l'école (Collins & Kearns, 2005). La marche à pied pour aller à l'école étant forte dans ces quartiers, les auteurs suggèrent qu'il faudrait considérer les aménagements urbains sécurisés en faveur de la marche ainsi que l'aménagement de modération du trafic visant à réduire les accidents avant d'afficher le Pédibus comme une solution alternative à l'accompagnement en automobile (Kypri *et al.*, 2000, cités par Collins & Kearns, 2005).

De fait, nous faisons l'hypothèse que le déploiement du Pédibus est fonction, d'une part de son contexte historique d'apparition, d'autre part de caractéristiques urbaines et sociales. Dans quels quartiers se déploie-t-il ? Existement-ils des facteurs socio-environnementaux susceptibles d'influencer leur déploiement et leur pérennisation ?

Dans l'objectif de poursuivre notre analyse transversale franco-suisse, nous nous focaliserons sur les cas d'Aix-en-Provence en France et de Lausanne en Suisse romande, deux villes qui ont inscrit à l'agenda une politique en faveur du Pédibus. Ce choix est pertinent dans la mesure où ces deux villes partagent des caractéristiques morphologiques et socio-démographiques, mais se distinguent quant à leurs dispositifs de Pédibus. Ce dernier s'est développé à Lausanne dès 1999 (ville à qui l'on doit le nom de "Pédibus") alors que ce n'est qu'une dizaine d'années plus tard qu'il s'est développé dans la ville française d'Aix-en-Provence. À Lausanne, la collectivité locale et ses habitants paraissent davantage engagés dans la promotion et la pérennisation du Pédibus, comparativement à Aix-en-Provence où le dispositif ne connaît pas la même trajectoire. En somme, comment la prise en charge d'un même problème public contemporain peut-elle donner lieu à des résultats hétérogènes quant au déploiement du Pédibus ?

3.2 MÉTHODOLOGIE

3.2.1 Entretiens auprès des acteurs locaux

Pour mieux comprendre les facteurs susceptibles d'expliquer le déploiement des Pédibus, 11 entretiens semi-directifs ont été réalisés auprès de différents acteurs aixois et lausannois (Annexe t.A1. Entretiens semi-directifs réalisés à Aix-en-Provence et à Lausanne ; Annexe t.A2. Grille d'entretien). L'objectif était de connaître l'histoire des Pédibus, leur mise en place, d'identifier les missions et implications des acteurs. En moyenne, ils ont duré entre une heure et trois heures.

3.2.2 Recenser pour spatialiser les Pédibus

Pour observer les principales caractéristiques urbaines et sociologiques des quartiers accueillant les lignes de Pédibus, il a fallu les recenser puis les spatialiser dans les deux villes étudiées. Deux méthodes distinctes ont dû être employées. Le recensement officiel et disponible réalisé par la Ville de Lausanne¹ nous a permis de cartographier les 15 lignes actives desservant 11 écoles primaires² en 2016, date de notre enquête de terrain. Pour Aix-en-Provence, faute de données officielles, le recensement a été réalisé à partir d'informations disponibles sur les sites Web tels que les blogs d'associations de parents d'élèves, les comptes-rendus de conseils d'école de l'Académie Aix-Marseille, d'échanges de courriels auprès des Directeurs des écoles, de parents d'élèves et d'un entretien réalisé auprès de la Ville d'Aix-en-Provence. En 2016, nous avons recensé trois lignes desservant une école. Notons toutefois que si nous avons des données spatio-temporelles des Pédibus aixois, il n'existe pas d'archivage historique des données Pédibus pour Lausanne. C'est ce qui justifie que la spatialisation du déploiement des lignes repose sur notre recensement réalisé en 2016.

Dans un second temps, nous avons constitué une base de données cartographiques géoréférencées. Toutes nos cartes ont été réalisées avec le logiciel *Quantum GIS*³. Ce logiciel d'information géographique (SIG) permet une représentation spatiale de différents indicateurs relatifs aux statuts des Pédibus (actifs, inactifs, sans succès⁴) croisés à des variables statistiques, découpées par quartier pour Lausanne et en îlots regroupés pour l'information statistique (IRIS) à Aix-en-Provence. Pour la ville de Lausanne, les lignes de Pédibus ont été redessinées à l'aide des données cartographiques fournies par le Service de la coordination et du cadastre de la Commune. Pour Aix-en-Provence, nous avons informé le statut des Pédibus préalablement défini en catégorie via la localisation des établissements scolaires primaires et maternels (données issues du Pays d'Aix⁵).

1. Ville de Lausanne. (2016). Les tracés Pédibus. Ville de Lausanne. Repéré à <http://www.lausanne.ch/thematiques/scolarite-lausanne/journee-ecolier/pedibus/traces-pedibus.html>

2. D'après la Ville de Lausanne, 42 lignes de Pédibus auraient été créées depuis 1999.

3. Version 2.14.1 ; Disponible sur : < <https://www.qgis.org/fr/site/> >

4. "Sans succès" indique que l'établissement scolaire a souhaité développer un Pédibus, mais que celui-ci n'a jamais vu le jour.

5. Disponible sur : < <http://www.agglo-paysdaix.fr/opendata-telecharger-les-donnees.html> > (consulté le 04/05/2016)

Nous avons cherché à explorer l'existence d'une ségrégation socio-spatiale à l'échelle de ces deux villes. De fait, mesurer les espaces favorisés et défavorisés suppose au préalable de définir des indicateurs socio-économiques communs : revenu et catégories socio-professionnelles (CSP) des ménages. Nos cartes combinent les informations collectées (Pédibus) et les données statistiques issues de l'Institut national de la statistique et des études économiques (INSEE) pour la France et du Service cantonal de recherche et d'information statistique (SCRIS) pour la Suisse romande.

Nous avons réalisé des analyses des correspondances simples, permettant de déterminer la présence de répartitions inégales et non aléatoires de nos effectifs selon la CSP. Elles ont permis de mettre en évidence les catégories sur- et sous-représentées par quartiers.

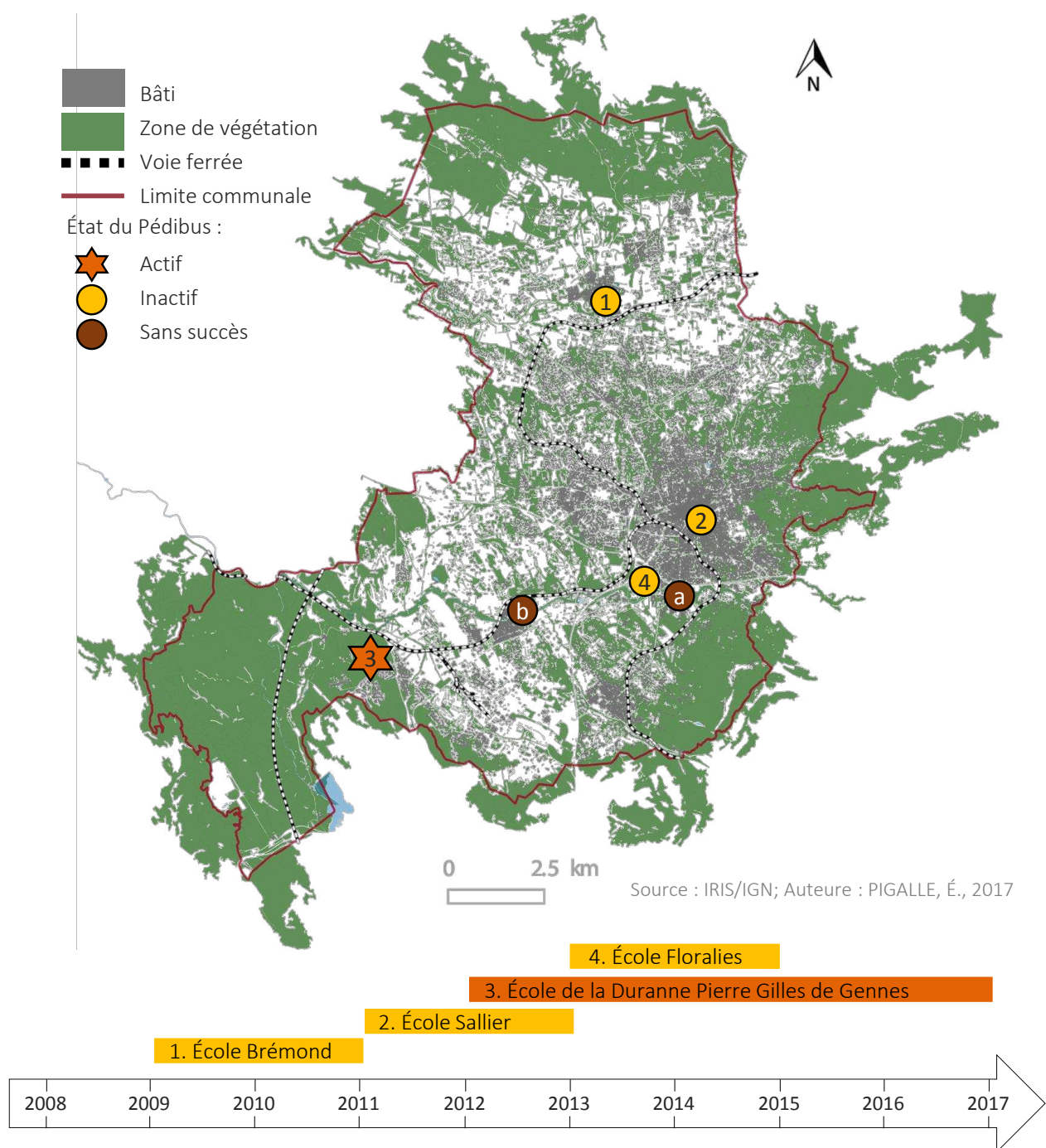
3.2.3 Méthode de l'arpentage

En parallèle, les itinéraires de Pédibus actifs ont été parcourus et alimentés par des observations directes, photographiques, vidéos, de prises de notes ainsi que de témoignages d'enfants et de conducteurs bénévoles. À Lausanne, les lignes de Pédibus ont été parcourues en mai 2016, à Aix-en-Provence en mai 2017. Il s'agissait de mieux comprendre cette pratique spatialisée, le cheminement des lignes, les principales caractéristiques communes entre les lignes (type d'habitat, circulation automobile, aménagements spécifiques, espaces verts), la présence de panneaux Pédibus, leurs implantations et leurs états.

3.3 HISTOIRE ET ACTEURS DES PÉDIBUS À AIX-EN-PROVENCE ET À LAUSANNE

3.3.1 Le Pédibus en réponse à des questions d'aménagement urbain à Aix-en-Provence

Nous nous sommes intéressés au développement spatio-temporel des Pédibus aixois, illustré ci-dessous par une frise chronologique synthétisant leur évolution par école (Figure 3.1). Nous pouvons ainsi observer qu'en 2016, sur 84 écoles présentes dans la commune d'Aix-en-Provence (maternelles et primaires, publiques et privées), seulement quatre ont été desservies par au moins une ligne de Pédibus (dont une seule encore active). De plus, deux écoles ne sont pas parvenues à en mettre en place faute de bénévoles. Ce résultat renforce le caractère marginal du déploiement du Pédibus aixois puisque seulement 7% des établissements scolaires étaient concernés par ce dispositif. Par ailleurs, exception faite du quartier de La Duranne, la durée de vie du dispositif dans les écoles n'a pas excédé deux ans. Pour détailler ces résultats, nous présentons le développement des Pédibus chronologiquement, école par école pour renseigner leurs contextes de déploiement.



a « Nous n'avons pas pu avancer sur la mise en place de ce projet dans l'école depuis 3 ans (date de l'essai de sa première mise en place). En effet, cela nécessite l'intervention de parents convaincus, très disponibles et qui veulent prendre cette responsabilité, que nous n'avons pas. » (Direction de l'école, 2015)

b « Nous n'avons pas de ligne de pédibus à ce jour, et il y a quelques années, j'ai proposé aux délégués des parents d'en mettre une en place, mais cela n'a jamais vu le jour. A ma connaissance, depuis 1992 et la création de l'école, aucune ligne de pédibus n'a existé pour notre groupe scolaire. » (Direction de l'école, 2015)

FIGURE 3.1 – Développement spatio-temporel des Pédibus aixois

3.3.1.1 Historique des Pédibus

Premier Pédibus aixois - l'école Eugène Brémond, quartier de Puyricard (1)



FIGURE 3.2 – Pédibus de l'école Brémond, quartier de Puyricard au nord d'Aix-en-Provence
Source : Google Earth

C'est en 2009, soit dix ans après le premier Pédibus lausannois que se développent deux lignes à Aix-en-Provence, dans le quartier de Puycard (Figure 3.2), sous l'impulsion de parents d'élèves et en collaboration avec la municipalité (Figure 3.3). À cet instant, des parents ont sollicité la Ville pour augmenter le nombre de places de stationnement aux abords de l'école. En réponse, la Ville a proposé aux parents d'orienter leur réflexion en direction de la mise en place d'un Pédibus.

"Un parking, c'est un aspirateur-voitures : plus on en fait, plus ça attire des voitures. On a eu des parents moteurs. On a créé une ligne de Pédibus." (Chef de service, Études prospectives et mobilité, Mairie d'Aix-en-Provence, 2014)

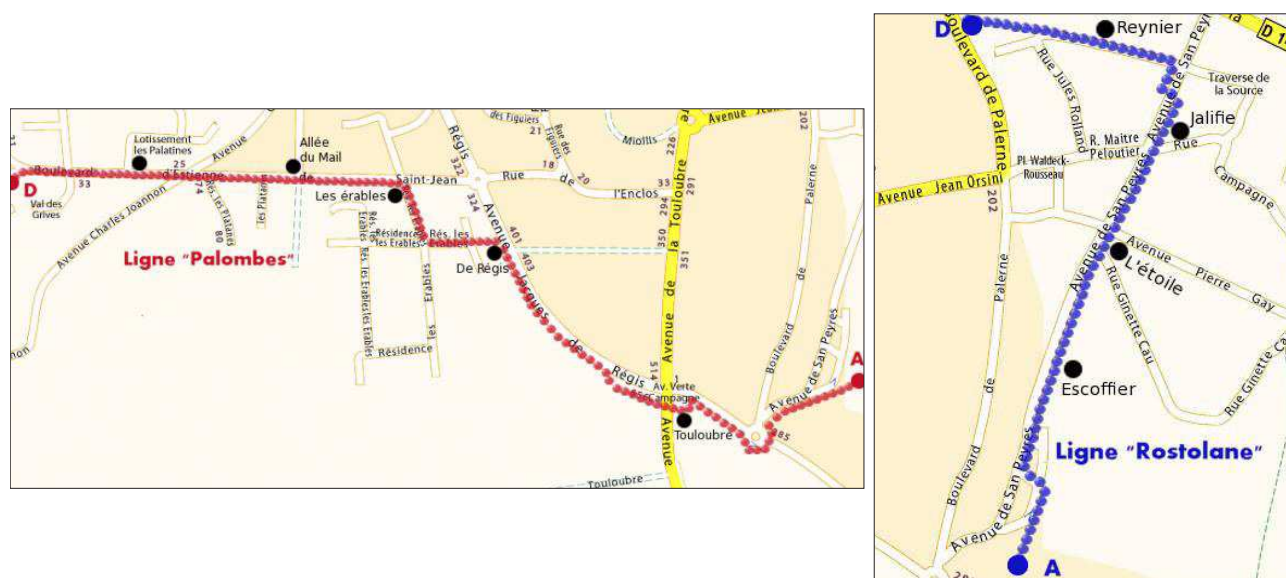


FIGURE 3.3 – Deux lignes de Pédibus à l'école Brémond, quartier Puycard au nord d'Aix-en-Provence
Source : Association des parents d'élèves de Puycard

La mise en place du Pédibus a alors été réalisée en quatre étapes de manière collaborative entre la collectivité locale, l'école et les parents d'élèves (Figure 3.4). En premier lieu, une rencontre informative a été organisée à l'école en présence des élus de quartier, du Directeur de l'école et de parents d'élèves ; l'objectif étant de faire connaître le dispositif. En second lieu, l'école a réalisé une enquête auprès des parents d'élèves pour recueillir leurs intérêts ainsi que leur lieu de résidence.

"La directrice de l'école en avait fait un projet pédagogique. Elle en avait fait un support, un exercice pour ses élèves. Maintenant c'est devenu habituel, on [Ville] fournit des vues aériennes de l'école avec un périmètre d'un km autour de l'école et après, suivant les équipes pédagogiques, l'exercice était de se représenter leurs trajets quotidiens. Donc, ils positionnaient les maisons, les adresses de leurs camarades. Ça a été un cas intéressant. Ces photos aériennes plaisent beaucoup. Les gens matérialisent et réalisent que la distance n'est pas si élevée que ça." (Chef de service, Études prospectives et mobilité, Mairie d'Aix-en-Provence, 2014)

Cette étape a été menée sans l'intervention de la Ville, car selon cette dernière *"il faut qu'il y ait un cœur fédérateur. S'il n'y a pas un noyau dur, des parents volontaires et motivés, on peut faire ce que l'on veut, mettre des pavés en or par terre, ça ne marchera jamais."* (Chef de service, Études prospectives et mobilité, Mairie d'Aix-en-Provence, 2014)

"Il arrive souvent que les familles soient regroupées dans un lotissement ou une rue. Ce n'est pas diffus, souvent ça fait des paquets [...] ils [école et parents] cherchent à savoir comment ils viennent, quelles sont leurs habitudes, est-ce qu'ils seraient prêts à en changer ? Quels sont les facteurs de risques ? Qu'est-ce qui les gênerait ? Ils collectionnent tout ça. Souvent ils font une restitution parce que normalement ils savent à peu près s'ils auront des parents intéressés ou pas. Et en principe, ils ont déjà une idée des lignes. C'est à partir de là que j'interviens." (Chef de service, Études prospectives et mobilité, Mairie d'Aix-en-Provence, 2014)

Dans un troisième temps, la Ville a parcouru les itinéraires de Pédibus avec les parents pour relever les points problématiques et améliorer le cheminement, comme tailler une haie, combler des nids-de-poule, sécuriser les traversées piétonnes, faire du marquage au sol. Un chiffrage des coûts est alors réalisé pour étudier les possibilités de réaménagements au regard du budget de la commune. Enfin, le fonctionnement du Pédibus a proprement parlé repose uniquement sur les parents d'élèves, ce qui corrobore les résultats de l'analyse discursive présentée dans le chapitre 2.

Mise en place du Pédibus à Puyriscard

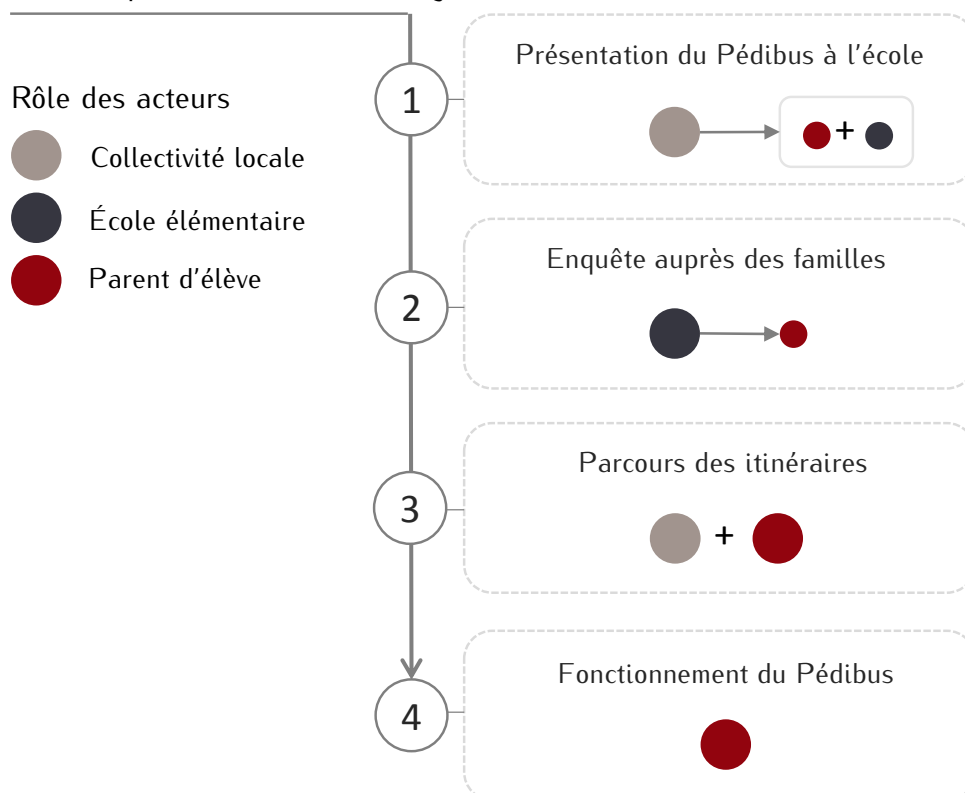


FIGURE 3.4 – Processus de mise en place du premier Pédibus aixois

La particularité de ce premier Pédibus aixois est, qu'au regard de l'engouement des parents autour des Pédibus, la Ville a implanté des panneaux "Marchons vers l'école" (Figure 3.5). D'après celle-ci, si ce choix n'est pas obligatoire, ces panneaux peuvent "être fédérateurs".



FIGURE 3.5 – Panneau Pédibus, Puyricard, Aix-en-Provence

Cependant, en dépit de cette dynamique initiale, et malgré l'engagement du Chef de service des Études prospectives et mobilité à la Mairie, ces deux lignes ont eu une faible durée de vie. Notons également que le "Pédibus" ne fait ni l'objet d'une rubrique sur le site Web de l'Éducation Nationale de l'école Eugène Brémont, ni sur le site de l'Union des Parents d'élèves de Puyricard⁶ qui n'est plus alimenté depuis mars 2011, date où le Pédibus a cessé de fonctionner. Notons toutefois que le choix d'implanter des panneaux n'a pas été réitéré pour les autres Pédibus mis en place dans la commune.

"Les lignes de Pédibus pour rejoindre l'école Brémont à Puyricard ne fonctionnent plus. La ligne « Rostolane » n'a fonctionné qu'une année. Ligne des « Palombes » a fonctionné 2 ans (2009 à 2011)" (Association des parents d'élèves de Puyricard, Aix-en-Provence, 2015).

6. Association regroupant les parents d'élèves des deux groupes scolaires Jean Maurel et Eugène Brémont; Disponible sur : <http://www.upp-asso.fr/> > (consulté le 28/03/2017)

Pédibus à l'école Sallier dans le centre-ville historique (2)



FIGURE 3.6 – Pédibus de l'école Sallier, centre-ville d'Aix-en-Provence
Source : Google Earth

Le Pédibus de l'école Sallier, située dans le centre-ville d'Aix-en-Provence (Figure 3.6) a fait son apparition pour résoudre des problèmes de congestion automobile aux heures de pointe. La particularité de cette école est son option musique qui n'est pas sans conséquence sur l'accompagnement en automobile puisqu'elle rassemble des enfants extra-quartiers et extra-collectivités. Visuellement, son tissu urbain de type historique rend *"l'espace contraint [favorisant] le Pédibus"* (Chef de service, Études prospectives et mobilité, Mairie d'Aix-en-Provence, 2014).

Les parents d'élèves se sont ici mobilisés pour développer le Pédibus. Ils ont également créé un blog en faveur du dispositif (aujourd'hui inactif) et ont collaboré avec une association de promotion et d'apprentissage des mobilités actives (Association pour le développement du vélo, de la marche et des transports en commun dans le pays d'Aix ; ADAVA). Cette dernière a contribué au Pédibus dans cette école en représentant les itinéraires de Pédibus, à la manière d'un plan de métro (Figure 3.7). Avant l'inauguration des deux premières lignes de Pédibus en 2011, une campagne d'information a été réalisée. Des plaquettes présentant le fonctionnement du Pédibus ont été distribuées auprès des enfants ainsi que des questionnaires pour connaître la motivation des parents d'élèves à participer au Pédibus. Le blog de l'Association de parents d'élèves renvoyait aussi vers deux sites Web correspondants à l'évènement "Marchons vers l'école"⁷ et vers un rapport de l'ADEME ("Plan de déplacements d'école : Cadre juridique et responsabilités" datant du 10 janvier 2002⁸).

Toutefois, et d'après l'acteur de la Ville d'Aix-en-Provence, le Pédibus a cessé de fonctionner quand une mère de famille a arrêté de s'y impliquer (*"car ses enfants sont passés au collège"*).

"Actuellement elles sont en veille. Le centre-ville avec la proximité de l'établissement semble ne pas être propice au Pédibus sur le long terme – après une période de vif intérêt, il y a deux ans de cela." (L'équipe API – Association de parents d'élèves indépendante, échange d'email, 2015)

7. Disponible sur : < <http://www.iwalktoschool.org/> ; <http://www.marchonsverslecole.com/> >

8. Disponible sur le blog : < <http://blogdapi.canalblog.com/archives/2011/04/13/20888562.html> >

Blog des parents d'élèves, équipe Pedibus Roi René Sallier

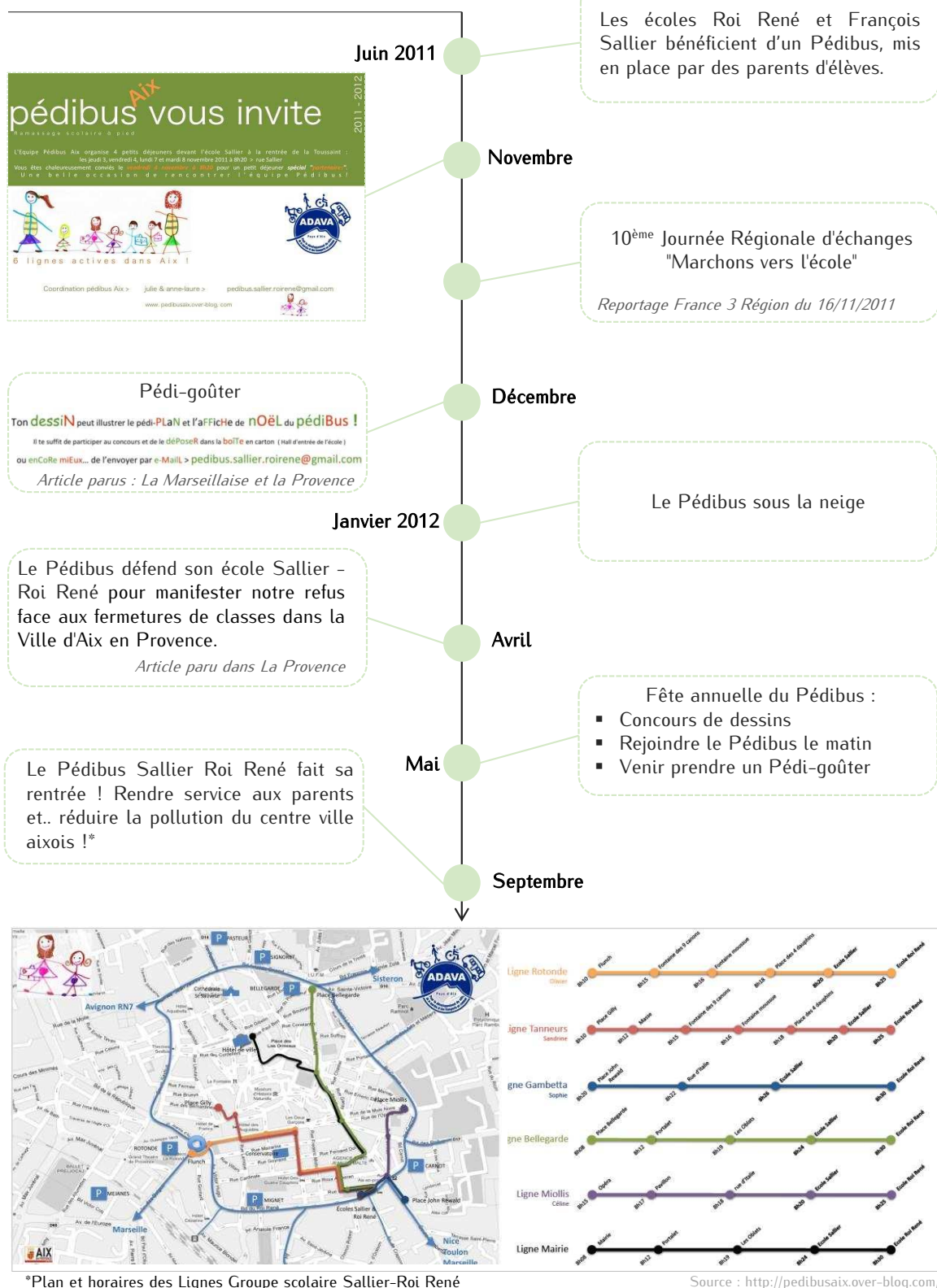


FIGURE 3.7 – Publications issues du blog de l'Association de parents d'élèves indépendante des écoles Sallier-Roi René à Aix-en-Provence ; dépliant à la manière d'un plan de métro avec leur logo issu du concours des enfants

Pédibus dans le nouveau quartier de La Duranne (3)

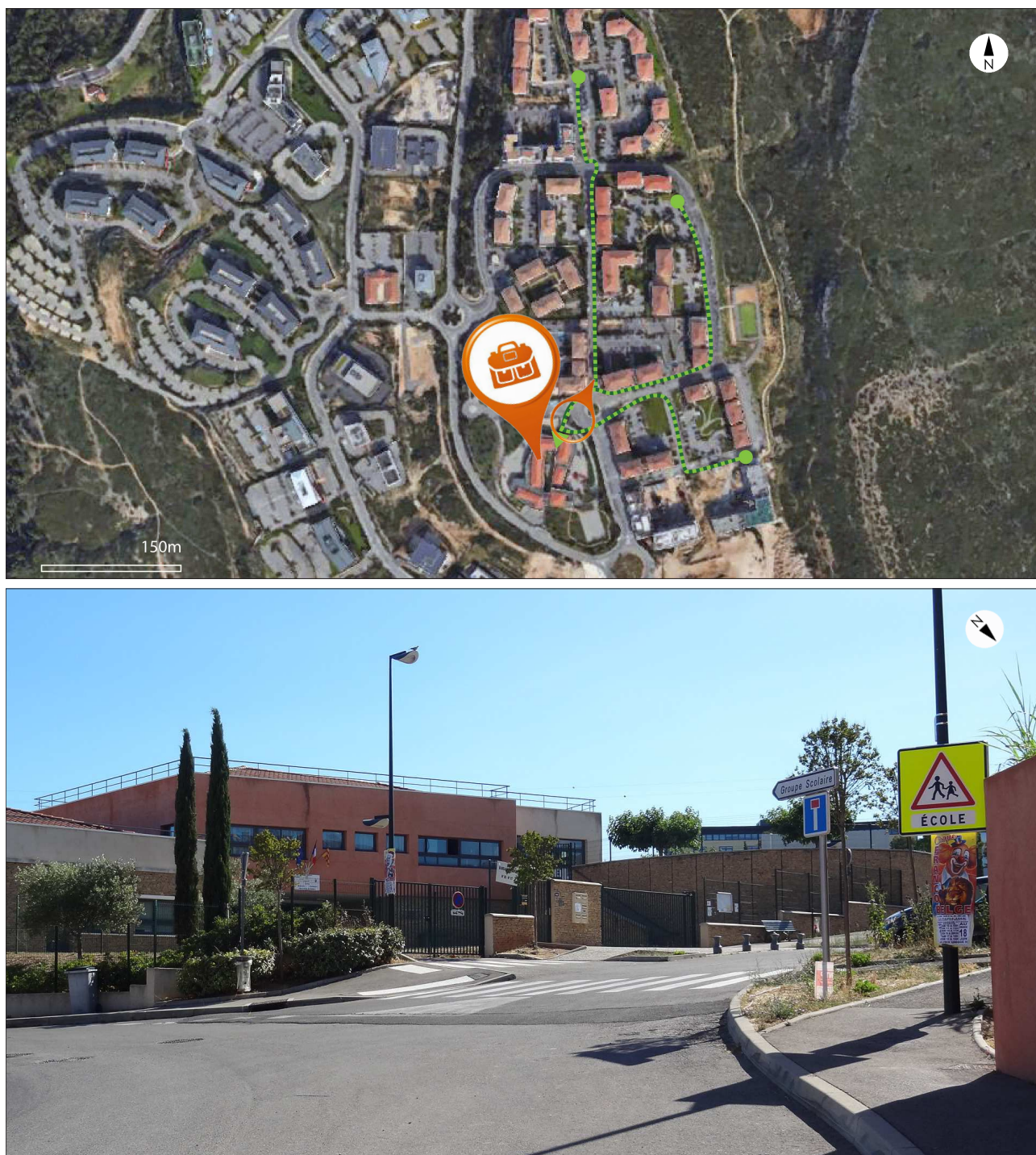


FIGURE 3.8 – Trois lignes de Pédibus actives à l'école Pierre-Gilles de Gennes dans le nouveau quartier de La Duranne

Source : *Google Earth*; photo personnelle, 2017

À l'école Pierre-Gilles de Gennes de La Duranne (Figure 3.8), trois lignes de Pédibus sont à ce jour actives et portées par une union des parents d'élèves composée de mères de famille ("Les Enfants D'abord"). Le Pédibus figure dans la rubrique des "actions d'entraide"⁹ de leur blog et dans le Facebook "Duranne animation" (Figures 3.9 et 3.10). Il est également mentionné que le Pédibus est "*soutenu par la mairie, les services éducatifs et le corps enseignant*".

Le Pédibus continue "pour sa 3^e année consécutive [...] On commence à bien parler de nous et on grossit petit à petit." (Mère de famille en charge du Pédibus, échange de courriel, 2015)

Contrairement au quartier de Puyricard, le quartier de La Duranne date des années 2000. D'après la Ville d'Aix-en-Provence (Chef de service, Études prospectives et mobilité), des réaménagements en faveur du Pédibus ne sont pas nécessaires, de petits aménagements ponctuels suffisent, tels que tailler les haies (pour exemple ; Figure 3.11).

Cependant, là aussi la motivation des parents à s'impliquer dans le dispositif semble difficile.

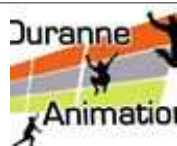
"Les parents rament aussi pour fédérer les autres parents parce que c'est le concept du driving : on jette l'enfant sur le rond-point et on part travailler." (Chef de service, Études prospectives et mobilité, Mairie d'Aix-en-Provence, 2014)

Ce qui justifie qu'en 2015 la municipalité ait créé un dépose-minute devant l'école (Figure 3.12), bien qu'il reste fortement critiqué.

"Une petite vidéo sur le tout nouveau dépose-minute de notre école. Ce dernier permet aux parents ayant des enfants en élémentaire de les déposer devant l'école sans se garer (gain de temps) et en toute sécurité. Avec lui, espérons-le, finis les stationnements en double file !" (Facebook de l'Association Autonome Parents d'Élèves - AAPE PG de Gennes)

"Certains ne jouent pas le jeu, ils quittent leur voiture sans se soucier des autres et cela provoque des tensions... C'est vrai que c'est un échec pour l'instant, il faut vite réagir et mettre en place une signalétique. Au pire éduquer les gens en faisant réintervenir les deux policiers à moto..." (Septembre 2015, réponse sur Facebook de l'Association Autonome Parents d'Élèves - AAPE PG de Gennes)

9. Les Enfants D'abord. Nos actions d'entre-aide. [Union des parents d'élèves de l'école Pierre-Gilles de Gennes à La Duranne]. Repéré à <http://leda.e-monsite.com/pages/nos-actions-d-entre-aides.html>



[Duranne Animation](#)
7 décembre 2012 ·

Opération "Pedibus" à la Duranne :

La Mairie d'Aix en Provence souhaite promouvoir et soutenir la mise en place sur la Duranne, d'un PEDIBUS.

Qu'est-ce qu'un PEDIBUS?: Le principe d'un déplacement en mode doux, tel que aller à l'école en marchant. Cette démarche ne peut exister que par l'implication volontaire, citoyenne des habitants d'un quartier, pour accompagner, en marchant, les enfants à l'école. Cette initiative ne concerne pas que les parents et les écoliers, mais toute personne susceptible d'avoir un peu de disponibilité pour que cette idée puisse aboutir et vivre.

Pour ce faire, une réunion publique d'information, à laquelle vous êtes invité(e)s, se tiendra dans les locaux de l'école PG de Gennes, mardi 11/12 à 18H.

J'espère pouvoir vous y rencontrer, je serai accompagner de mon collègue S. Paoli élu délégué à la circulation, voirie et stationnement, ainsi que de la structure « Marchons vers l'école »

Bien cordialement,

Jean-Marc PERRIN

Maire adjoint d'Aix la Duranne



MARCHONS VERS L'ÉCOLE EN RÉGION PACA AVEC LE SOUTIEN DE



3 partages

1 commentaire

Enfin pour la Duranne du bas, avec plus de 3 km entre le domicile et l'école, impossible à mettre en place... (posté il y a 5 ans)

FIGURE 3.9 – Extrait issu de la page Facebook "Duranne Animation" paru en 2012



[Duranne Animation](#)

Page aimée · [15 avril 2014](#) ·

Duranne Animation a participé à sa manière à l'opération "Pedibus" de l'école Pierre Gilles de Gennes, en offrant un verre de jus d'orange et une viennoiserie à l'arrivée, aux enfants et mamans qui ont décidé d'appliquer cette démarche éco-citoyenne.. – avec [Jean-Marc Perrin](#), [Bruno Falanchère](#), [Flo Perrin](#) et [Régis Servole](#) à [École Pierre Gilles de Gennes la Duranne](#).



FIGURE 3.10 – Extrait issu de la page Facebook "Duranne Animation" paru en 2014



FIGURE 3.11 – Aménagement ponctuel, itinéraire Pédibus à la Duranne, Aix-en-Provence



FIGURE 3.12 – Dépose-minute du quartier de La Duranne à Aix-en-Provence

Pédibus à l'école Les Floralies (4)

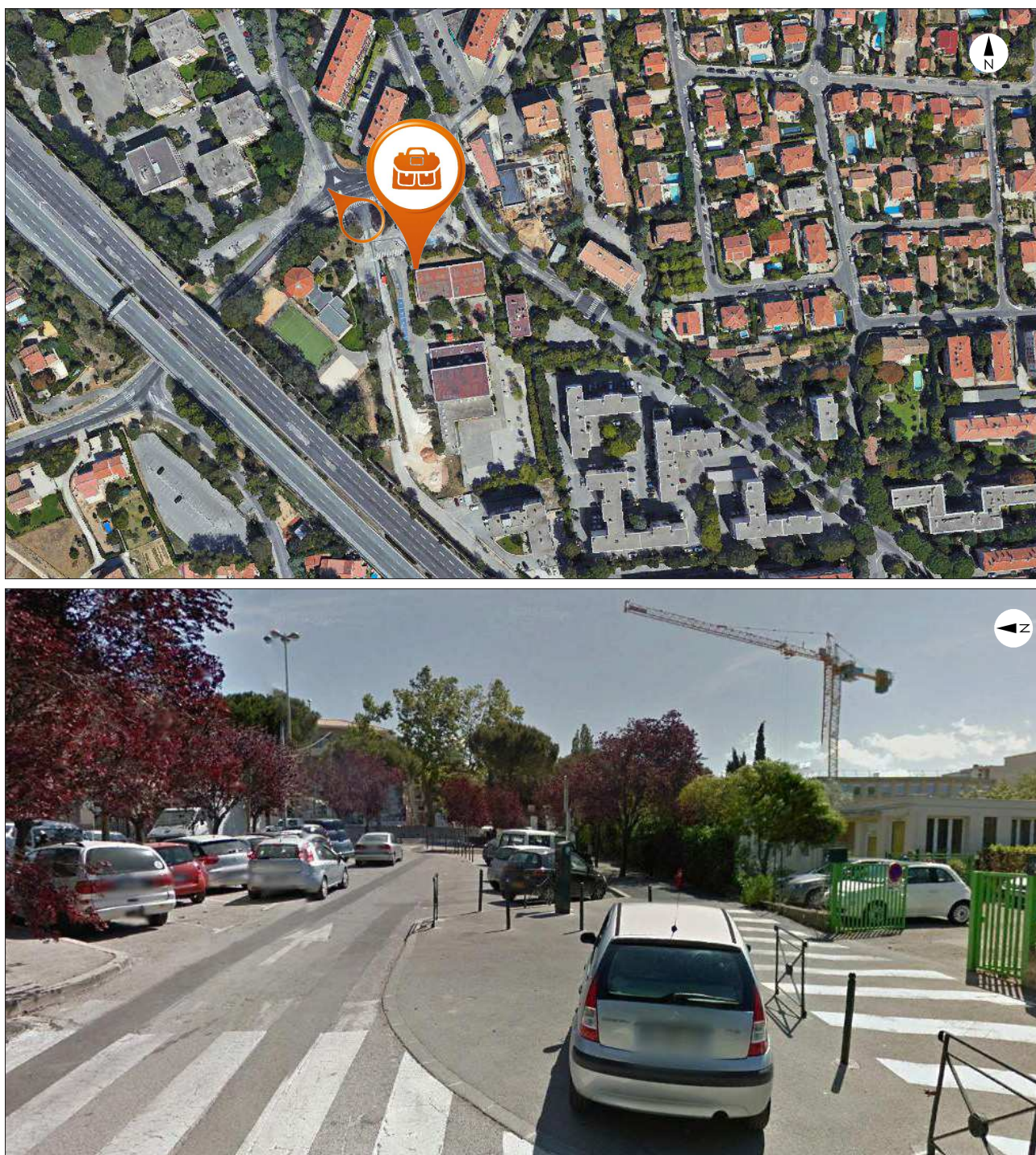


FIGURE 3.13 – L'école Les Floralies à Aix-en-Provence
Source : Google Earth

Sur la base des comptes-rendus des conseils d'école Les Floralies (Figure 3.13), le Pédibus a suscité un intérêt durant une courte période entre fin 2013 et début 2014 (Figure 3.14). Il a été mis en œuvre sous l'initiative du Conseiller Municipal Délégué à la Mairie de Pont de l'Arc avant les élections municipales de 2014 pour résoudre des problématiques soulevées par les riverains, liées au manque de stationnement aux abords de l'école. Le maire de quartier a alors mis en place un groupe de travail, qui se réunissait tous les trois mois, et qui a proposé que l'école et la Ville réfléchissent ensemble à la mise en place d'un Pédibus à l'école Les Floralies. Une enquête par questionnaire a par la suite été lancée auprès des parents d'élèves, qui ont déclaré être intéressés pour s'impliquer dans le dispositif, mais dont finalement *"peu ont participé aux réunions"*.

"36% des familles ayant répondu se disent d'accord pour laisser leur enfant au Pédibus chaque jour soit 43 enfants. 34 adultes ont annoncé qu'ils étaient volontaires pour s'impliquer dans l'encadrement, mais peu ont participé aux réunions. Il faudra donc vérifier qu'il y aura suffisamment de parents volontaires pour encadrer ce Pédibus" (Conseil d'école du 7 novembre 2013¹⁰).

Comme pour l'école de Brémont dans le quartier de Puyricard, la Ville a participé à la sécurisation des itinéraires des lignes de Pédibus. Il s'agit d'identifier les points problématiques comme la largeur des trottoirs, les traversées piétonnes ou encore le stationnement sauvage. Ce Pédibus a fonctionné deux années, et est inactif depuis 2015.

"Je ne consulte plus très souvent la messagerie du Pédibus par faute de participants celui-ci est au point mort. Toutefois ces lignes sont utilisées officieusement par les personnes et les enfants qui vont à l'école des Floralies." (Parent d'élève, échange de courriels, 2015)

Cependant, les discussions dans les conseils d'école sur les problèmes de sécurité aux abords de l'école persistent.

"Les parents élus ont tenu à dénoncer le stationnement sur les trottoirs et le passage piétons par les véhicules du chantier qui gênent voire empêche le passage des enfants. [...] Les parents élus ont fait état une nouvelle fois des difficultés pour se garer aux heures d'entrée et de sorties des classes." (Conseil d'école du 13 février 2015¹¹)

Dans le compte-rendu du 4 novembre 2016, le conseil d'école a donné son accord pour être pilote du Plan de Déplacement Établissement Scolaire (PDES). C'est dans le cadre du PDES que le terme Pédibus est réintroduit dans le compte-rendu du 23 juin 2017 comme l'une des mesures à développer, en plus des aménagements urbains ou encore des actions de communication et de sensibilisation auprès des élèves.

10. Disponible sur : < <http://www.ec-les-floralies.ac-aix-marseille.fr/spip/spip.php?article1406> > (consulté le 15/06/2017)

11. Disponible sur : < <http://www.ec-les-floralies.ac-aix-marseille.fr/spip/spip.php?article1971> > (consulté le 15/06/2017)



FIGURE 3.14 – Le Pédibus dans les conseils d'école Les Floralties

Le descriptif de ces quatre établissements nous permet de mettre en évidence certaines récurrences. La plupart des lignes de Pédibus ont été initiées par des parents d'élèves à la suite de problèmes concernant l'automobile (congestion du trafic et stationnement aux abords des écoles), et les acteurs politiques locaux ont contribué à son émergence. Cependant, le Pédibus a connu un essoufflement dans trois des quatre écoles desservies à Aix-en-Provence. Au moment de notre enquête, seules trois lignes de Pédibus étaient actives à Aix-en-Provence, toutes dans le quartier de La Duranne et gérées par l'association des parents d'élèves. Depuis 2016, la Ville a choisi de s'engager dans la réalisation de Plan de déplacement établissement scolaire (PDES) intégrant dans sa boîte à outils le Pédibus.

3.3.1.2 De l'opération Pédibus à une démarche planifiée

Au cours du chapitre précédent, nous avons pu observer que le site Web de la mission "Marchons vers l'école" (MVE) portée par l'Association du Centre Permanent d'Initiatives pour l'environnement (CPIE) du Pays d'Aix était significativement ressorti comme un des promoteurs clés du Pédibus en France. Cet acteur avait pour mission de développer le Pédibus à l'échelle régionale dans le cadre de l'opération "Marchons vers l'école" jusqu'en 2013. Dès 2014, le CPIE du Pays d'Aix participe à la réalisation de PDES, et depuis 2016, il travaille en collaboration avec la Ville d'Aix-en-Provence et l'école Les Floralties.

Le CPIE est une association loi 1901 créée en 1997, appelée "Atelier de l'environnement" avant d'être labellisée. Cette association professionnalisée¹² possède un conseil d'administration d'ordre collégial avec un total de douze membres, soit quatre membres par collège. Le premier collège réunit des élus du territoire (e.g. la Ville d'Aix-en-Provence est membre fondatrice et la CPA est le territoire de leur intervention). Le deuxième représente une soixantaine d'associations variées : d'environnement, de consommateurs (e.g. Consommation, Logement et Cadre de Vie), mais aussi plus spécifiques comme l'ADAVA, spécialiste de la question des déplacements actifs, ou encore les associations de quartier appelées Comités d'Intérêt de Quartier (CIQ). Le troisième collège est composé d'experts. La volonté du CPIE est de défendre un certain nombre de valeurs dans le cadre de constructions de projets, ou plutôt en co-constructions avec les acteurs territoriaux. Elle se veut "partenariale". Lors d'un entretien, le Président insiste sur leur fonctionnement fondé sur un ancrage territorial, rendu possible par un territoire clairement identifié en prise avec une cohérence économique, politique, administrative et environnementale. C'est la raison pour laquelle cette association se définit comme apolitique comparativement à ses membres plutôt militants. L'association est organisée en trois pôles qui intègrent une composante d'éducation environnementale, de développement durable du territoire et de conseils en consommation d'énergie. C'est dans le pôle de développement durable qu'était intégrée la mission "Marchons vers l'école". Cette opération Pédibus s'inscrivait dans le volet "Mobilité

12. Les activités sont menées par des salariés permanents de l'association.

durable"¹³ co-financée par l'ADEME et la Région PACA (2007-2013) dont les objectifs étaient de développer et pérenniser le Pédibus ainsi qu'aider les porteurs de projet Pédibus et les collectivités locales (Figure 3.15). Le CPIE a donc structuré cette démarche autour de nombreux outils (e.g. lettres annuelles d'informations, site Web, outils de communication), organisé des journées événementielles régionales et créé un réseau d'acteurs (école, Région, ADEME, collectivité) autour de réunions. Ainsi, son rôle s'est avéré être exclusivement communicationnel (Figures 3.16 et 3.17).



FIGURE 3.15 – "Marchons vers l'école", un accord-cadre État-Région-ADEME 2007-2013 porté par le CPIE du Pays d'Aix

Source : CPIE du Pays d'Aix, France. 2010. "Rester autonome". Marchons vers l'école. <http://www.marchonsverslecole.com/index.php/partenaires/partenaires-techniques> (pas de mise à jour depuis 2010).

13. Il a fait l'objet d'un financement partenarial Régional pour l'Environnement et l'Énergie de 6.5 M€ dont l'objectif était de soutenir et encourager des actions innovantes pour réduire la consommation énergétique et les émissions de gaz à effet de serre. (D'après le bilan CPER 2007-2013 ; http://ort-paca.com/IMG/UserFiles/Images/pdf/Etudes%20et%20colloques/Projets_transports_en_PACA/Bilan_CPER_2007-2013.pdf)



FIGURE 3.16 – Outils de communication du Pédibus, CPIE du Pays d'Aix
Source : CPIE du Pays d'Aix, France. 2010. "Accueil". Marchons vers l'école. <http://www.marchonsverslecole.com/index.php/accueil> (pas de mise à jour depuis 2010).

Financement & Aides matérielles

Comment peut-on obtenir des aides ou des subventions ?

- Des aides financières peuvent être accordées dans le cadre de l'accord cadre ADEME-RÉGION : elles se situent sur le champ des PDES (Plan de Déplacement Établissement Scolaire) et entrent dans le cadre du dispositif FREE (Financement Régional pour l'Environnement et l'Energie). Ces financements s'adressent à l'ensemble des acteurs économiques de la Région PACA : entreprises, associations, collectivités...
- La Région PACA propose des appels à projets « éducation à l'environnement urbain et écomobilité scolaire » proposés dans le cadre du programme AGIR.
- Les associations peuvent faire une demande de subvention auprès de la Région.
- Les mairies peuvent également être sollicitées pour répondre à ce type de demande.

L'animation MVE ne dispose pas de moyens permettant un soutien financier aux projets de pédibus.

FIGURE 3.17 – Mission MVE PACA, un rôle exclusivement communicationnel
Source : CPIE du Pays d'Aix, France. 2010. "Foire aux Questions". Marchons vers l'école. <http://www.marchonsverslecole.com/index.php/foire-aux-questions>.

Par ailleurs, il est intéressant de noter qu'un relevé cartographique du nombre de Pédibus par communes de la région PACA a été réalisé par la Région (Annexe f.A1. État des lieux des Pédibus en Région PACA, Marchons vers l'école, 2011). La base de données a été créée en septembre 2004 et la dernière mise à jour date du 28 juin 2012. Elle indique les Pédibus en cours de projet, ceux inactifs et actifs. Fin 2013, la mission MVE s'est terminée, faute de renouvellement par la Région et l'ADEME compte tenu des coûts de fonctionnement au regard des gains en termes d'énergie et de climat engendrés par le Pédibus.

Aussi, la fin de cette mission est probablement le résultat à la fois d'une évolution politique en Région PACA et d'un manque de personnes qui soutiennent le projet (l'essoufflement du Pédibus pourrait être en lien avec le départ de J-M. Roussel, acteur important du Cerema et rédacteur du guide PDES [Figure 3.18], qui s'est notamment intéressé au Pédibus et qui a longtemps travaillé sur ce sujet en collaboration avec la Région PACA et l'ADEME). De fait, la Région PACA a fait le choix d'arrêter de financer l'opération événementielle MVE pour faire évoluer la mission vers une démarche planifiée avec le Plan de Déplacement Établissement Scolaire (PDES), en cours de réalisation à l'heure actuelle, et toujours portée par le même acteur, le CPIE du Pays d'Aix¹⁴ en collaboration avec la Ville d'Aix-en-Provence.

Comme nous l'avons évoqué dans le chapitre 1, le PDES se définit comme une possibilité de rationaliser les déplacements grâce à des diagnostics de la mobilité quotidienne des individus. Il s'accompagne généralement de réflexions tant au niveau de l'aménagement de l'espace urbain (stationnement, accessibilité, voirie) que de mesures de sensibilisation à la sécurité routière, l'environnement et la santé. De fait, un Pédibus n'est pas un PDES, il *"peut (ou pas) constituer une des actions (qui peuvent être nombreuses) d'un PDES dans la mesure où cette action répond ou non aux besoins locaux, mais cela n'est pas systématique"* (Roussel, 2014, p. 56).

"Des erreurs de sémantique et des amalgames sont régulièrement faits entre PDES (plan de déplacements d'établissement scolaire) et des démarches isolées de type pedibus ou « Marchons vers l'école »" (Roussel, 2014).

14. CPIE du Pays d'Aix. Développer des dispositifs sur le territoire [Association]. Centre Permanent d'Initiatives pour l'Environnement du Pays d'Aix. Repéré à <http://www.cpie-paysdaix.com/sensibiliser-accompagner/formation-accompagnement/accompagnements-de-dispositifs/>

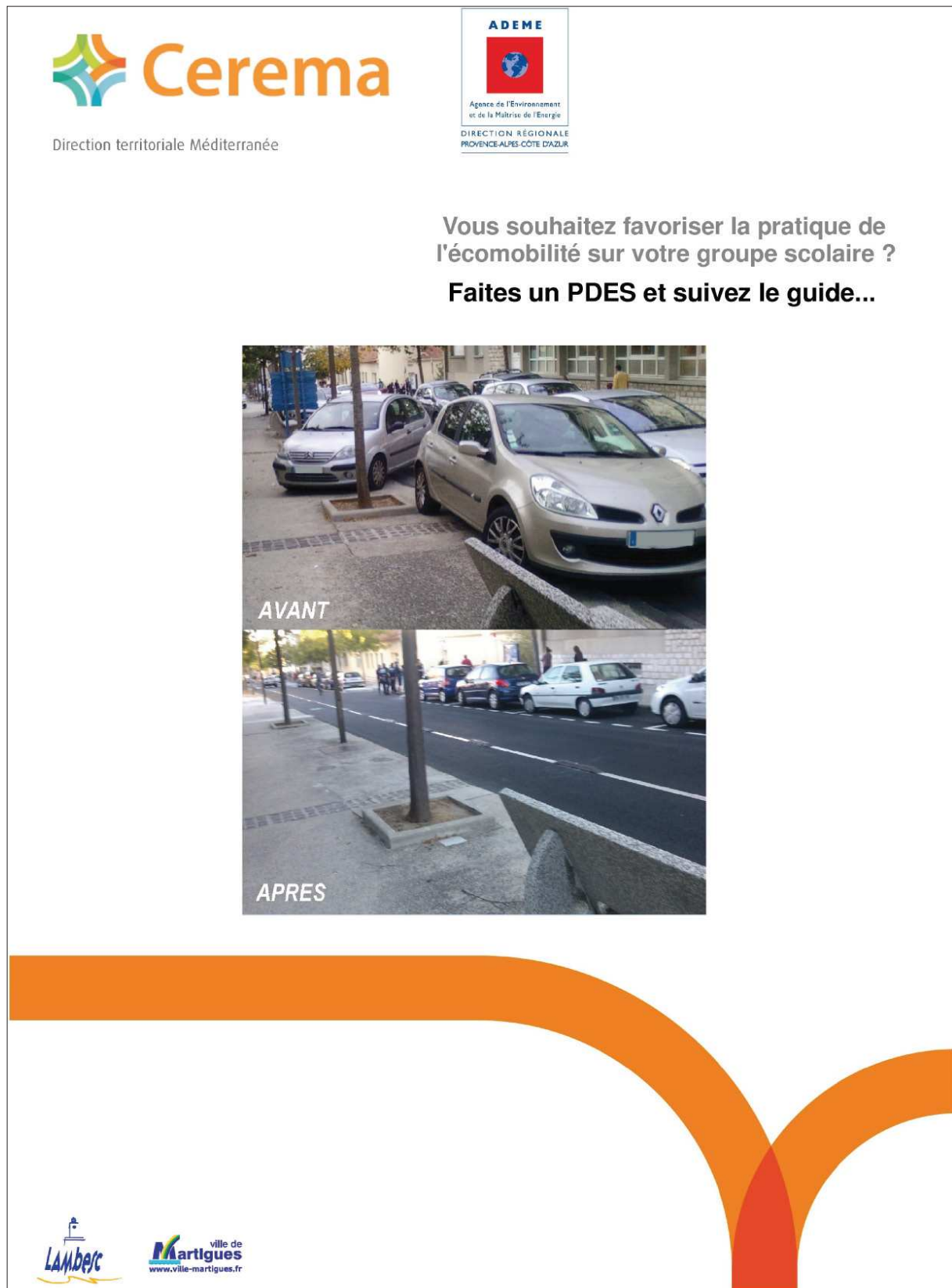


FIGURE 3.18 – Réalisation d'un guide PDES par Jean-Michel Roussel, Cerema, 2014
Source : Roussel, J.-M. (2014). Vous souhaitez favoriser la pratique de l'écomobilité sur votre groupe scolaire ? Faites un PDES et suivez le guide... Cerema. Repéré à <http://www.paca.developpement-durable.gouv.fr/plans-de-deplacements-des-a7385.html>

Le PDES est obligatoire dans les établissements de plus de 250 élèves suite à la révision du Plan de Protection de l'Atmosphère (PPA) dans les communes des Bouches-du-Rhône (d'après le PPA-PACA, approuvé le 22 août 2006 dans les Bouches-du-Rhône et le Vaucluse et reconduit par arrêté préfectoral le 24 septembre 2010). Par exemple, le diagnostic du PDES de l'école Les Floralties, évoquée précédemment, a été réalisé sur la base des analyses du Plan en Accessibilité de la Voirie et des Espaces publics (PAVE) d'Aix-en-Provence et des observations de terrain autour de l'école pour planifier les aménagements urbains et mettre en accessibilité les points problématiques, notamment la largeur des trottoirs, les traversées piétonnes, le stationnement sauvage ou encore la signalisation. La Ville d'Aix-en-Provence s'est engagée depuis 2012 dans l'élaboration et la réalisation du PAVE avec un appui financier de la Communauté d'Agglomération du Pays d'Aix (CPA). Cet outil est imposé par l'article 45 de la Loi n°2005-102 du 11 février 2005 dite Loi *"pour l'égalité des droits et des chances, la participation et la citoyenneté des personnes handicapées"* et est précisée par le décret n°2006-1657 du 21 décembre 2006 relatif à *"l'accessibilité de la voirie et des espaces publics"*. Il intègre le Plan de Déplacements Urbains (PDU) du Pays d'Aix et doit être en cohérence avec le schéma directeur d'accessibilité des services de transports collectifs, les diagnostics d'accessibilité des établissements recevant du public et installations ouvertes au public. Cette démarche d'accessibilité vise le confort de tous les usagers sur l'espace public de la commune en rendant lisibles et accessibles les cheminements piétons. Elle contient un diagnostic de l'accessibilité voirie réalisé sur environ 600km de cheminements où les voies sont hiérarchisées avec un chiffrage des coûts pour la mise en accessibilité. À l'issue du diagnostic, des aménagements urbains sont planifiés pour mettre en accessibilité les espaces problématiques. Notons que le PAVE n'est pas un Pédibus. Néanmoins, cet outil de planification d'aménagements urbains en faveur de la marche à pied, comme le PDES, pourrait favoriser la mise en place d'un Pédibus grâce aux aménagements urbains sécurisés en faveur de la marche.

Comme nous avons pu l'observer, les Pédibus aixois se sont systématiquement développés en réponse à des problématiques d'aménagements liés à la présence automobile (stationnement, congestion) à la demande des habitants. Toutefois, l'abandon de la mission MVE suggère que cette opération n'est pas montée en puissance et que le Pédibus ne pourrait être employé de manière isolée, ne suffisant pas à favoriser les déplacements piétons. Les aménagements représenteraient alors un prérequis sous réserve de parents d'élèves volontaires (Collins & Kearns, 2005). En ce sens, l'évolution des Pédibus, d'abord en tant qu'opération Pédibus dans le cadre de la mission MVE, puis ensuite intégré dans la boîte à outils du PDES (tel qu'à l'école Les Floralties), l'inscrit dans une démarche plus large visant à considérer l'aménagement urbain sécurisé en faveur du transport actif.

3.3.2 Lausanne, figure de référence en matière de Pédibus

Si nous nous focalisons maintenant sur Lausanne, nous pouvons observer que les lignes de Pédibus sont recensées et mises à jour, et les acteurs sont davantage identifiables (Figure 3.19). En 2016, sur 42 écoles,

11 étaient desservies par au moins une ligne de Pédibus, soit 35% des établissements (rappelons que ce chiffre était de 7% des établissements à Aix-en-Provence si l'on considère les écoles ayant été desservies avant 2016 et celles qui ont essayé "sans succès"). De plus, la particularité de Lausanne réside dans la double gérance du Pédibus avec d'un côté l'Association Pédibus Montriond, de l'autre une coordinatrice du Pédibus pour la Ville travaillant en collaboration avec des parents-référents¹⁵. Nous détaillerons ci-après chacun des deux acteurs, leurs rôles et leurs missions.

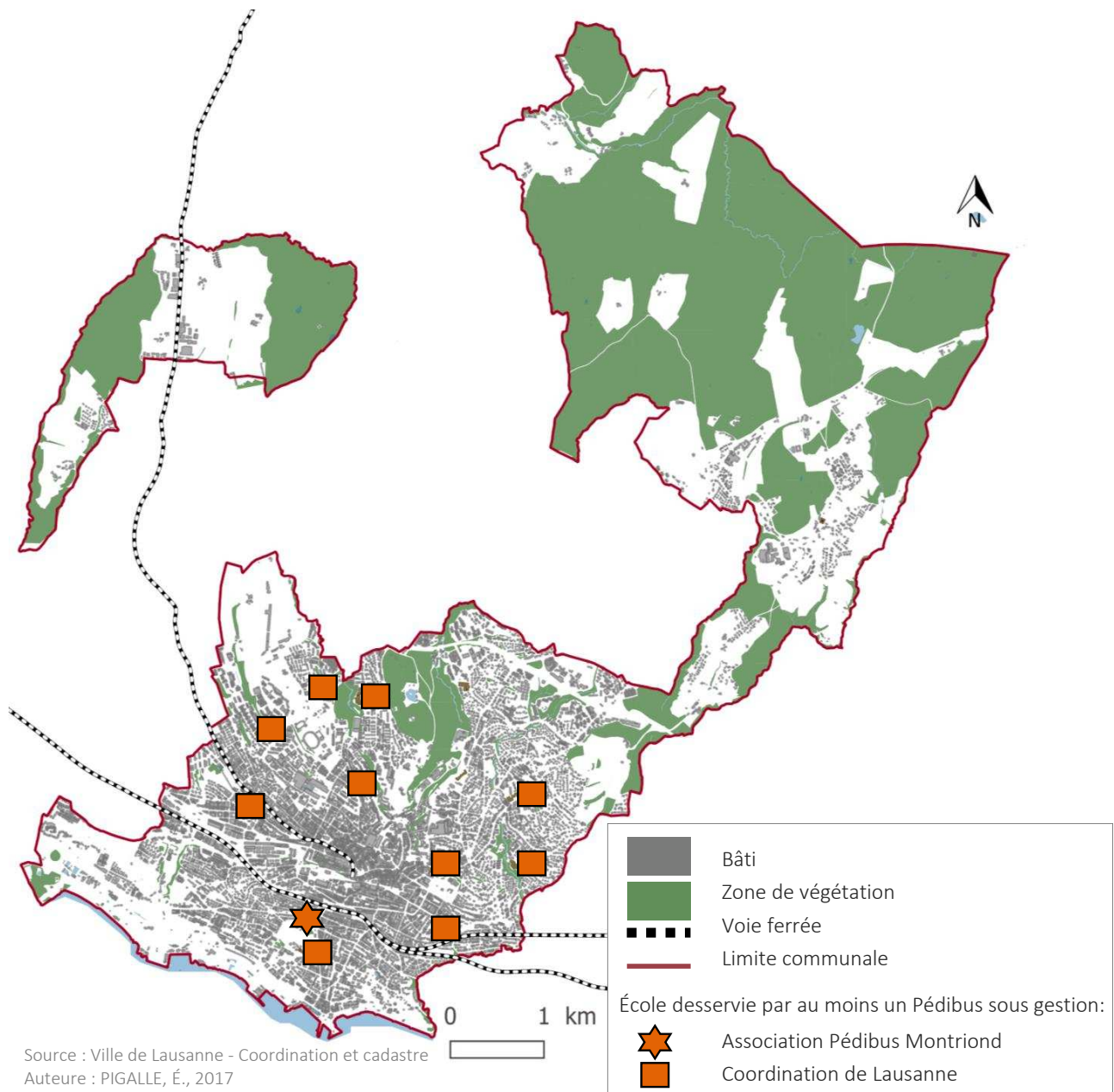


FIGURE 3.19 – Développement spatial des Pédibus lausannois

15. Pour rappel nous avons vu que les Pédibus en Suisse étaient gérés par des coordinations de l'Association Transports et Environnement (ATE; chapitre 2). La Ville de Lausanne a souhaité garder son indépendance en matière de gestion du Pédibus.

3.3.2.1 Des Pédibus sous gestion associative, une histoire de longue durée

En avril 1999 démarre le premier Pédibus à Lausanne dans le quartier sous-gare du secteur de Montriond. Préalablement, il naît d'une concertation de plusieurs parents du quartier s'inquiétant de la sécurité de leurs enfants sur le chemin de l'école. Elle a donné lieu à des pétitions pour faire savoir aux autorités locales que des mesures sécuritaires devaient être entreprises. En automne 1998, la déléguée à l'enfance, Mme Skrivan réagit en proposant un forum à la maison de quartier. Celui-ci réunit des parents, le délégué aux piétons, Mr Kolb, la déléguée à l'enfance, Mme Skrivan et un représentant du service de la circulation (Présidente de l'Association Pédibus Montriond, Lausanne, 2016). Il en résulte plusieurs propositions comme la mise en place de patrouilleurs scolaires, la création de nouveaux passages piétons ou encore l'élargissement de trottoirs. Pour les parents, ces aménagements ne suffisaient pas pour pallier l'insécurité sur le chemin des écoliers. Ainsi, la déléguée à l'enfance propose aux parents de poursuivre la réflexion. C'est dans ce cadre-là que Mme Corbaz, responsable d'action bénévole du quartier suggère aux parents de mettre en place un Pédibus. Le groupe de réflexion trouve un consensus : ce concept fonctionnera comme un bus, justifiant les termes suivants : "itinéraire", "arrêt", "horaire" et "conducteur" ou "conductrice" et l'implantation de panneaux Pédibus (Figure 3.20). Le nom "Pédibus" ferait référence à la grand-mère d'un habitant utilisant l'expression "*aller en Pédibus*", soit à pied (von Schack, 2003, p. 30).

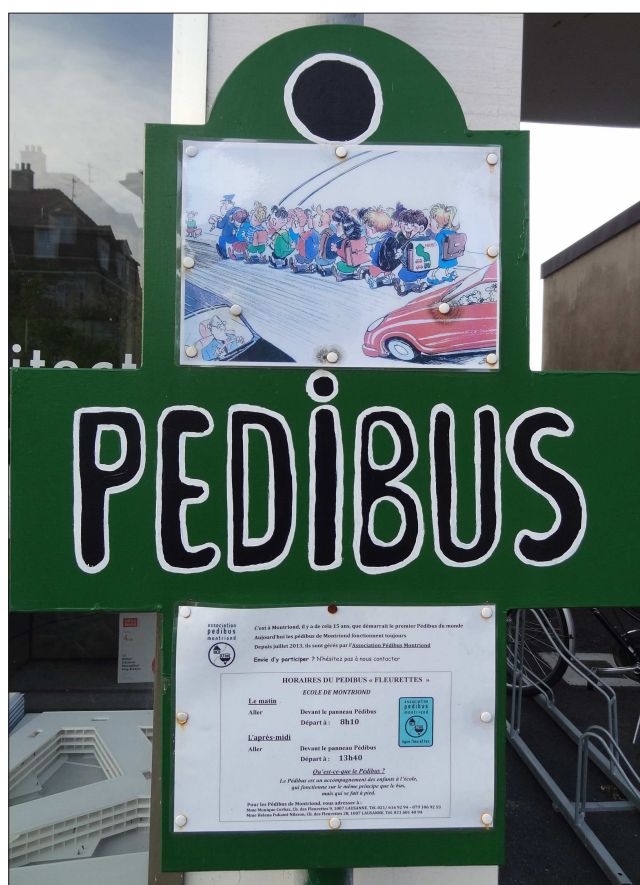


FIGURE 3.20 – Panneau Pédibus, Lausanne

Ces panneaux témoignent de l'étroite collaboration entre la municipalité et les habitants. La première les fournit, prédécoupés, puis les installe après que les enfants et parents du quartier les aient peints dans le cadre d'un atelier peinture. Il y figure un logo, les horaires du ramassage, des coordonnées et sa définition.

"Le dessin des panneaux Pédibus porte la griffe de notre dessinateur Raymond Bürki"¹⁶. L'idée est de créer un sentiment d'appartenance au quartier et d'être visible aux yeux des automobilistes (Présidente de l'Association Pédibus Montriond, Lausanne, 2016).

Si la participation de volontaires est un prérequis au fonctionnement du Pédibus, il semblerait que le nombre de bénévoles soit satisfaisant¹⁷ étant donné qu'une liste de remplaçants a été constituée. En 2016, l'Association Pédibus Montriond compte trois lignes de Pédibus et 64 bénévoles. Ces derniers ont choisi de se constituer en association en 2012 pour deux principales raisons : 1/ d'abord pour une question de coresponsabilisation des conducteurs dans le fonctionnement des Pédibus, puis 2/ pour une pérennisation de l'implication des parents grâce à un comité. Ainsi, en adhérant à l'association, les bénévoles, essentiellement des parents d'élèves s'engagent à être responsables et ponctuels (Présidente de l'Association Pédibus Montriond, Lausanne, 2016).

Pour l'association, le Pédibus est un moyen de favoriser l'autonomie des enfants sur le chemin de l'école et de stimuler les liens entre habitants du quartier. Son objectif est de faciliter le déploiement des Pédibus en l'organisant et en le promouvant. Elle se charge d'inscrire les participants du Pédibus au Bureau de prévention des accidents, d'organiser des *stands* d'information Pédibus dans la cour des écoles le jour de la rentrée scolaire et les journées événementielles ou encore de préparer le matériel Pédibus (badges, panneaux). Pour l'association, le bon fonctionnement du Pédibus passe aussi par le souci d'un aménagement de l'espace public sécurisé sur les cheminements scolaires pour permettre aux enfants d'acquérir une autonomie : trottoirs larges et accessibles, passages piétons, informer quant aux futurs travaux d'aménagements sur le site de la Ville. Pour exemple, dans le cadre de deux grands projets urbains, la construction du Pôle Muséal et l'agrandissement de la gare de Lausanne, des inquiétudes et préoccupations des parents ont émergé suite aux installations de chantiers comme les barrières devant les panneaux Pédibus où figurent les coordonnées de contacts, trottoirs impraticables, l'absence de passages piétons. De fait, plusieurs requêtes adressées à la Direction des travaux ont été déposées par l'Association Pédibus Montriond en 2016 pour être informée des travaux à venir afin d'envisager des mesures d'accompagnement garantissant la sécurité des enfants sur le chemin de l'école. Notons que ces requêtes ont été positivement reçues.

Le Pédibus s'est largement fait connaître au travers de divers moyens de communication tels que la presse quotidienne locale, des émissions télévisées, un disque Pédibus, les journées internationales "À pied à l'école", ou encore les journées européennes "En ville sans ma voiture" (Figure 3.21). Cette visibilité passe aussi par les panneaux Pédibus et les badges des conducteurs et des enfants pour être vus et reconnus.

16. Brunswig, F. (2007, 25 août). Pédibus, une idée formidable qui contamine toute la Suisse romande. *24 Heures*. Repéré à <http://global.factiva.com/redir/default.aspx?P=sa&an=TFHOUR0020070825e38p0002j&cat=a&ep=ASE>

17. Perrin, S. (1999, 9 mars). Finies les angoisses, le Pédibus est là. *24 Heures*. Repéré à <http://www.action-commune.ch/pedibus.html>



FIGURE 3.21 – Communication du Pédibus, Lausanne

3.3.2.2 Des Pédibus coordonnés par la Ville de Lausanne

En 1999, en même temps que la naissance du Pédibus à Lausanne, comme nous l'avons précisé précédemment, un poste de déléguée à l'enfance a été créé. Puis, la Ville a souhaité avoir une coordinatrice du Pédibus, Mme C. Zaccaria, collaboratrice du bureau de la déléguée à l'enfance, engagée en faveur du Pédibus. Depuis 2015, une nouvelle coordinatrice Pédibus a pris le relais, Mme C. Gonzalez. La coordinatrice Pédibus a son cahier des charges avec des objectifs pluriels (Figure 3.22).

Plus précisément concernant le Pédibus, elle doit : organiser les fêtes scolaires, créer des liens avec et entre les parents-référents, informer et conseiller les conducteurs Pédibus, garantir une organisation sécuritaire des Pédibus, soutenir la mise en place des représentants Pédibus avec les autres services de la Ville selon les besoins (e.g. Routes et mobilité, Police), organiser des événements pour l'ensemble des Pédibus lausannois et être à l'écoute des besoins des Pédibus pour proposer des solutions aux problématiques du terrain (Coordinatrice chargée du Pédibus, Ville de Lausanne, 2016). Pour exemple, à l'école de Vers-chez-les-Blanc il n'y a plus de Pédibus depuis 2014, mais les problèmes d'accompagnement en automobile en matière de sécurité ont été soulevés. Ainsi, lors d'une séance d'informations avec la coordinatrice et quelques mères de famille, la Ville a proposé de réaliser un "dépose-minute" au lieu de créer une ligne de Pédibus qui ne pourrait fonctionner du fait d'un habitat périurbain caractérisé par une distance domicile-école élevée et d'un usage de l'automobile important.

Néanmoins si des réaménagements urbains peuvent être engagés, la principale mission de la coordinatrice du Pédibus est de promouvoir le Pédibus en passant par la diffusion d'informations. Pour exemple, dans le cadre de deux zones de constructions de logements dans les nouveaux quartiers des Fiches et de Sébeillon, l'arrivée de nouvelles familles lui offre une opportunité de le promouvoir.

"Cette année à Lausanne deux zones avec construction de logements, quartiers des Fiches et le quartier de Sébeillon. Donc moi je vais mettre le focus là-dessus, car ce sont des nouvelles familles, nouveaux quartiers, peut-être qu'il y a un potentiel. Il suffit de 2-3 familles pour créer un Pédibus." (Coordinatrice chargée du Pédibus, Ville de Lausanne, 2016)

La particularité de Lausanne est d'avoir des parents-référents pour assurer le fonctionnement du Pédibus sur le terrain que la Ville dédommage à hauteur de 500 CHF par année, correspondant à environ 460 €. Un dédommagement "*symbolique*" pour leur participation aux quatre ou cinq réunions avec la Ville (Figure 3.23). *"Le plus souvent ce sont des mamans, elles préparent des séances d'informations pour promouvoir le Pédibus et prennent en charge son organisation (e.g. plannings, absences, imprévus)." (Coordinatrice chargée du Pédibus, Ville de Lausanne, 2016)*

Mission et tâches

Le service des écoles primaires et secondaires a pour mission principale de créer les meilleures conditions possibles de travail pour les élèves ainsi que pour l'ensemble des professionnels actifs dans les établissements scolaires lausannois.

À cet effet le service :

- assure [l'organisation générale](#) des écoles lausannoises de la scolarité obligatoire, en coordination avec les directions des établissements scolaires;
- est responsable de [l'accueil parascolaire des élèves de 7^e à 11^e](#) et de la mise en place progressive d'une journée continue de l'écolier (repas de midi, devoirs surveillés et activités parascolaires);
- gère les infrastructures et [les bâtiments scolaires](#): planification, constructions, rénovations et entretien du parc immobilier dédié à l'école obligatoire et mise à disposition des locaux;
- constitue [le guichet unique des arrivées](#), coordonne la répartition des élèves et la formation des classes et gère le fonctionnement du Centre de ressources pour [l'accueil et la mise en classe des enfants des familles migrantes](#);
- s'occupe des structures ou projets destinés aux élèves en difficultés «pédago-socio-éducatives», via en particulier les assistants sociaux scolaires ASS;
- assure le soutien logistique et administratif aux directions des établissements scolaires: secrétariat, bibliothèques, gestion comptable, gestion informatique, équipement;
- pilote le fonctionnement du [Conseil et des Commissions d'établissements](#);
- organise [les fêtes scolaires](#) et soutient des activités extrascolaires ou les corps de musique;
- délivre les attestations pour les [abonnements Mobilis](#) aux élèves et organise les transports spéciaux;
- coordonne et met en place le [Pédibus](#);
- contribue à la vie des établissements scolaires, à leur insertion dans la cité et au développement des relations écoles-familles.

FIGURE 3.22 – Missions du service des écoles primaires et secondaires à Lausanne

Source : <http://www.lausanne.ch/thematiques/scolarite-lausanne/seps/a-propos-du-service/mission-et-taches.html>

PLANIFICATION DES RÉUNIONS PÉDIBUS

JANVIER

La première réunion a lieu en janvier, dont l'objet est de réaliser un planning pour l'année.

JUIN

À la fin du mois de mai ou début juin, la coordinatrice du Pédibus prépare la rentrée.

PRÉ-RENTÉE SCOLAIRE

L'été de la pré-rentée, elle envoie un courrier à des parents ciblés pour les inviter à une soirée informations sur le Pédibus donnée par les parents-référents. Elle nous indique que le déploiement des Pédibus se joue à la semaine de la rentrée, car dès le premier jour les enfants reçoivent un *flyer* rappelant et invitant les parents à la soirée d'informations sur le Pédibus. L'objectif de cette soirée est de faire connaître son existence, échanger sur les besoins du quartier pour éventuellement créer une ligne.

APRÈS RENTÉE SCOLAIRE

La semaine d'après-rentée se poursuit avec la semaine de la mobilité informant et promouvant également le Pédibus.

FIGURE 3.23 – Planification des réunions du Pédibus, d'après l'entretien auprès de la coordinatrice chargée du Pédibus, Ville de Lausanne, 2016

Ces réunions rassemblant la coordinatrice et les parents-référents (Annexe fA2. Calendrier des séances de rentrée Pédibus 2016-2017, Ville de Lausanne) sont une occasion pour faire un suivi régulier du fonctionnement des Pédibus. Ce suivi prend la forme d'un tour de table.

"Les mamans ont plaisir d'échanger pour solutionner ce qui ne fonctionne pas dans le Pédibus. Pour exemple, une maman qui demande conseil sur comment résoudre le problème d'une autre qui n'est jamais à l'heure." (Coordinatrice chargée du Pédibus, Ville de Lausanne, 2016)

Ce suivi permet à la coordinatrice de mettre à jour les tracés des Pédibus actifs sur le site Web de la Ville (Figure 3.24).

Mettre sur pied un Pédibus



Envie de créer une ligne de Pédibus dans votre quartier?

Il faut simplement contacter le «[Parent-Référent Pédibus](#)» de votre collège ou, s'il n'y en a pas, contacter la coordinatrice Pédibus de la Ville de Lausanne qui organisera une séance d'information dans votre école. Tous les parents intéressés pourront y participer et mettre en place cet accompagnement des enfants du quartier.

Mise sur pied d'une ligne de Pédibus

En collaboration avec la coordinatrice, vous pourrez:

- démarrer une ligne de Pédibus après avoir défini un trajet, avec des arrêts et leurs fameux panneaux «Pédibus» peints par les enfants;
- définir des horaires et des plannings avec les noms et les coordonnées de tous les participants;
- avertir les partenaires de l'école (enseignants, responsables APEMS, et.) du démarrage de cette nouvelle ligne;
- profiter pleinement de cette démarche participative au service des enfants de votre quartier.

M^{me} Christine Gonzalez, coordinatrice Pédibus pour la Ville de Lausanne,
tél. +41 21 315 64 19

FIGURE 3.24 – "Mettre sur pied un Pédibus", site internet de la Ville de Lausanne

Source : Ville de Lausanne. (n.d.). Mettre sur pied un Pédibus. Lausanne. Repéré à < <http://www.lausanne.ch/thematiques/scolarite-lausanne/journee-ecolier/pedibus/mettre-sur-pied-un-pedibus.html> > (consulté le 15/06/2017)

D'après la coordinatrice du Pédibus de la Ville de Lausanne, cette gestion est "*beaucoup plus simple*", elle permet de trouver facilement des remplaçants, particulièrement grâce aux réseaux sociaux permettant des conversations à plusieurs (*WhatsApp*).

Si l'Association Transports et Environnement (ATE) coordonne les Pédibus à l'échelle de la Suisse romande, la coordination du Pédibus lausannoise a souhaité rester indépendante pour deux raisons. D'abord du point de vue historique, le Pédibus est né à Lausanne sous l'impulsion de Mme M. Corbaz et de la déléguée à l'enfance il y a 18 ans. Fière de cette "*paternité*", Lausanne revendique son Pédibus avec une certaine vigueur. Du point de vue politique, la *coordination interservices* facilite la mise en place d'un Pédibus grâce aux autorisations institutionnelles comme l'accès dans les classes des écoles, l'implantation de panneaux Pédibus ou encore les réaménagements urbains soulevés par les habitants. Ainsi, en travaillant sur un dossier traitant de la sécurité sur le chemin des écoliers, la coordinatrice du Pédibus à la Ville de Lausanne se situe à l'interface de plusieurs services de la Ville (*e.g.* service de prévention routière, Police, services Routes et mobilité), qu'elle nomme "*coordination interservices*". Cette dernière lui permet d'avoir une visibilité sur les espaces nécessitant tantôt un aménagement comme un passage piéton, tantôt un Pédibus ou une communication par de la distribution de prospectus.

3.3.2.3 Entente entre les deux formes de gestion des Pédibus : Association et Ville

Après plusieurs années de relation conflictuelle entre l'Association Pédibus Montriond et la Ville de Lausanne, en partie causée par une divergence d'opinions sur le fonctionnement des horaires du Pédibus, une collaboration, davantage flexible, s'est annoncée depuis l'arrivée de la nouvelle coordinatrice en 2015. Au regard de la diversité des quartiers et des besoins, toutes deux ont semble-t-il trouvé un consensus : d'un côté, que la Ville soit à l'écoute des besoins spécifiques de l'Association Pédibus Montriond et de l'autre que cette dernière partage le savoir-faire des conducteurs et leurs idées dans le cadre des réunions avec les parents-référents. Compte tenu des rôles et spécificités de chacun des acteurs, les deux institutions s'accordent à dire que cette collaboration leur est profitable. Cette collaboration passe par des réunions à hauteur de deux fois par année, auxquelles se rajoutent celles avec les parents-référents, mais également par des projets communs. Autrement dit les Pédibus de l'Association participent aux événements Pédibus lausannois. L'Association a demandé à la Ville de faire apparaître leurs coordonnées sur le site Web officiel de la Ville de Lausanne ainsi que les informations concernant les parcours et les horaires. En contrepartie, la Ville a préconisé que le logo de la Ville figure sur le badge des conducteurs de l'Association pour que ces derniers aient le sentiment d'appartenir aux Pédibus lausannois.

Ainsi, l'organisation des Pédibus lausannois se distingue par une double gérance impliquant l'association Montriond et la Ville de Lausanne, qui ont fait naître les premiers Pédibus. Toutefois, ces deux acteurs montrent un mode d'implication différent. L'association Montriond est davantage impliquée en tant qu'acteur de terrain, quand la Ville produit principalement un rôle de référencement et de délégation de l'organisation des Pédibus (réunions, fourniture du matériel). De fait, la gérance proposée par la Ville présente un niveau de hiérarchisation intégrant plus de niveaux que l'association Montriond.

Outre la différence de longévité, nous avons pu observer deux dynamiques d'acteurs, ainsi que des degrés d'implications variables dans les Pédibus à Aix-en-Provence et Lausanne : évoluant vers un composant d'une importante boîte à outils intégrée dans les politiques locales de déplacements urbains à Aix-en-Provence ; correspondant à une politique publique à part entière à Lausanne, avec des acteurs davantage stables et restreints. En tant que pratique spatialisée, il convient désormais de s'intéresser à la matérialité effective des Pédibus au travers de caractéristiques urbaines et sociologiques des quartiers dans lesquels ils se déploient.

3.4 PORTRAIT DES ESPACES GÉOGRAPHIQUES ET SOCIAUX

Après avoir présenté l'histoire institutionnelle du Pédibus à Aix-en-Provence puis à Lausanne, cette deuxième partie vise à caractériser les quartiers dans lesquels se déploient les Pédibus. Ainsi, elle propose d'inscrire le Pédibus dans sa sphère spatiale en tant que pratique spatialisée engageante relevant d'un comportement de déplacement motivé et organisé. Au regard de la littérature, l'hypothèse formulée ici considère que le déploiement des lignes de Pédibus serait soumis à des caractéristiques urbaines et sociologiques spécifiques (Collins & Kearns, 2005). De fait, nous avons cherché à identifier les principales récurrences urbaines des espaces accueillant les Pédibus au sens de P. Merlin qui définit le tissu urbain comme étant *"l'ensemble des éléments du cadre urbain qui constituent un tout homogène. Le tissu urbain est l'expression physique de la forme urbaine."* (Merlin & Choay, 2010, p. 773). Nous présenterons brièvement l'organisation territoriale des deux villes pour ensuite nous concentrer sur des caractéristiques factuelles urbaines (type d'habitat, densité, aménagements urbains [zone de modération de la vitesse du trafic, trottoir, place de stationnement], circulation automobile ou encore la présence végétale), mais aussi à des caractéristiques sociologiques (revenu et CSP des ménages par quartiers), résultants du parcours des lignes actives à Aix-en-Provence et Lausanne (Annexes f.A3 à f.A38. Planches des 18 itinéraires de Pédibus à Lausanne et à Aix-en-Provence).

3.4.1 Organisation du territoire d'Aix-en-Provence et de Lausanne

Aix-en-Provence se caractérise par un modèle de développement urbain de type radioconcentrique, en tache d'huile, à partir de la centralité historique (Figure 3.25). Ce modèle *"se met en place en cercles ou en spirales, à la fois par croissance naturelle le long des radiales et à partir des autoroutes ou rocade. Au bout du compte, les rocades finissent par être bouclées, et le modèle radioconcentrique perdure sous la forme de couronnes de moins en moins denses, avec des secteurs et des centralités plus ou moins spécialisés."* (Mangin, 2004, pp. 83-84). Sa croissance démographique et économique inscrit la ville aixoise au sein de l'aire métropolitaine marseillaise. À l'inverse, le modèle de croissance lausannois est quant à lui contraint à la linéarité : lac Léman au sud et vallée au nord (Figure 3.26). Desservie par une autoroute au nord du centre-ville de Lausanne pour rejoindre les rives du lac direction Genève, l'agglomération lausannoise se situe au centre de la métropole lémanique. Pour les deux villes, le centre-ville concentre une forte part d'emplois et les quartiers péri-centraux sont caractérisés par une mixité des emplois et des habitations. Cette tendance s'inverse progressivement au fur et à mesure que l'on s'éloigne du centre urbain, la densité d'emplois diminue laissant place à des espaces résidentiels. Dans la deuxième couronne, nous pouvons retrouver tant des tissus de type grand ensemble que pavillonnaires. Comme à Lausanne, le secteur Nord d'Aix-en-Provence plutôt résidentiel où se mélangent hameaux et villages se caractérise par une faible densité aux caractéristiques topographiques et paysagères et un niveau de revenu très élevé. Dans certains quartiers en périphérie se sont développés des pôles d'activités comme celui de La Duranne ou des Milles à Aix-en-Provence ou encore des centres secondaires à Bellevaux, Chailly ou à La Sallaz à Lausanne.

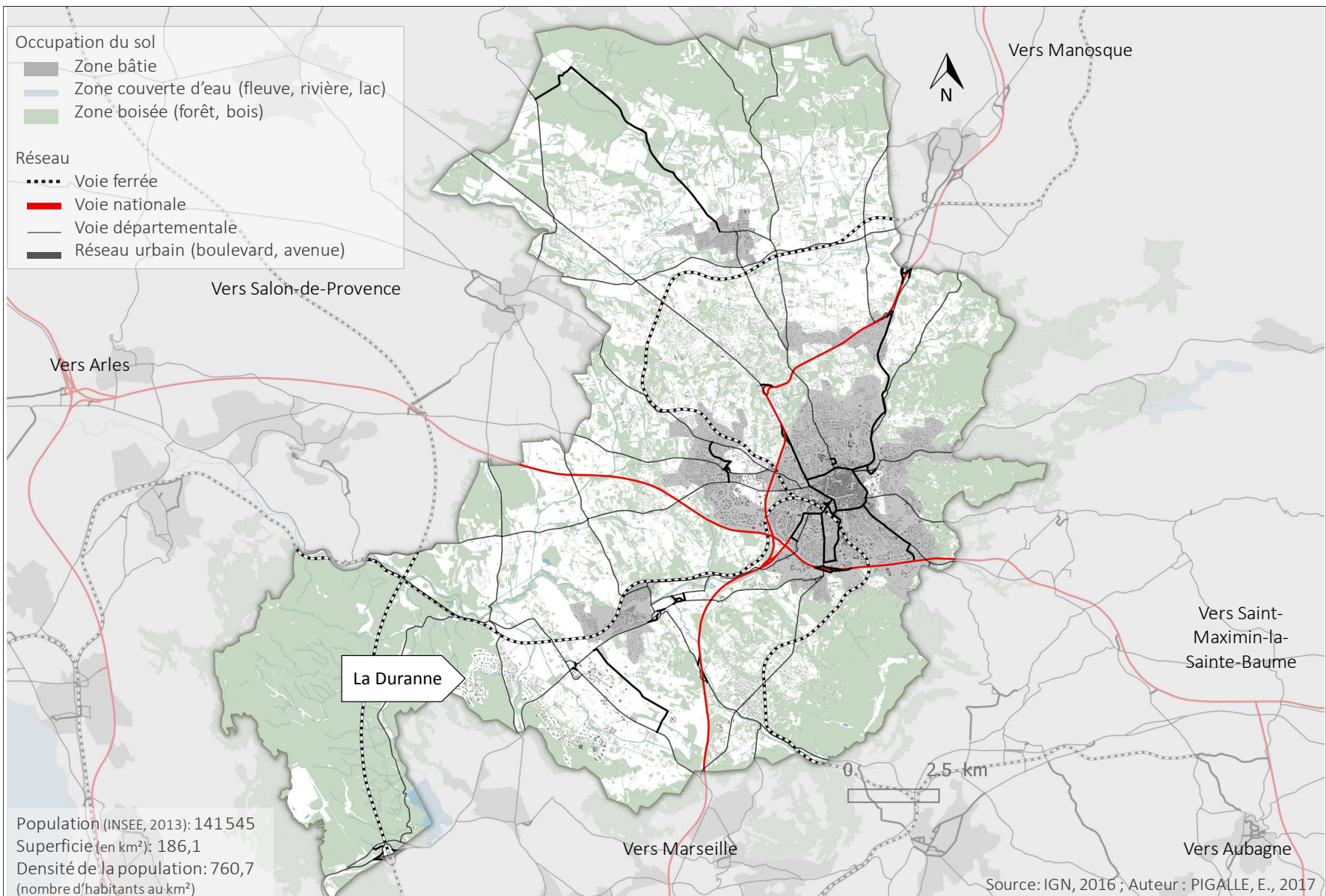


FIGURE 3.25 – Urbanisation, Aix-en-Provence, 2017

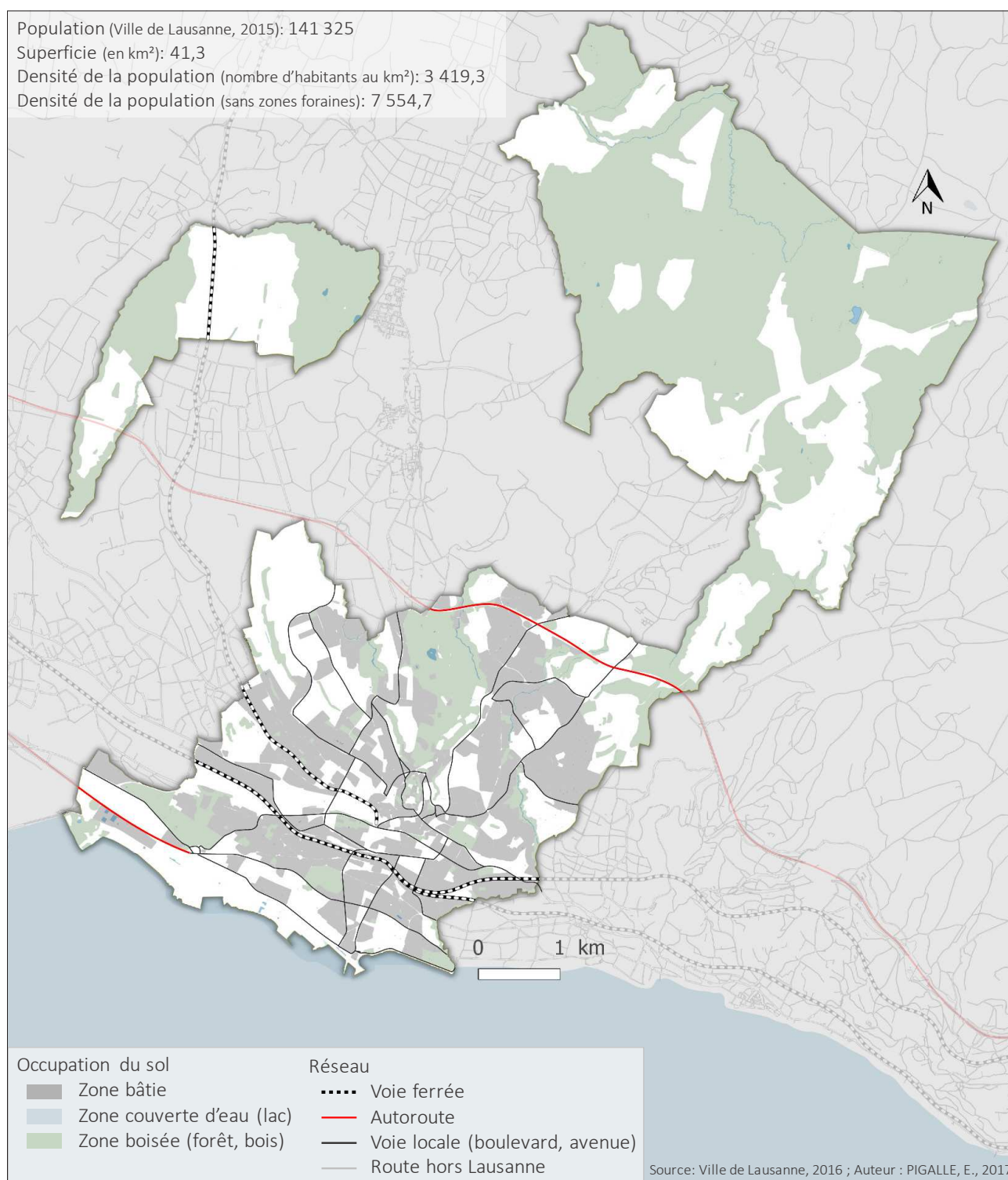


FIGURE 3.26 – Urbanisation, Lausanne, 2017

Après avoir brièvement appréhendé la logique socio-spatiale des deux territoires étudiés, nous proposons d'identifier à l'échelle du quartier, voire de la rue, le tissu urbain dans lequel se déploient les Pédibus.

3.4.2 Habitat et forme urbaine

Nos parcours d'itinéraires ont révélé que les Pédibus actifs en 2016 étaient essentiellement présents dans les tissus d'habitats collectifs et "individuels groupés" ceinturés par des voies de circulation (Figure 3.27 à Lausanne ; Figure 3.28 à La Duranne, Aix-en-Provence).



FIGURE 3.27 – Tissu de type ensemble de collectifs, Lausanne



Ligne de Pédibus à La Duranne, Aix-en-Provence

FIGURE 3.28 – Nouveau quartier de La Duranne à Aix-en-Provence, des résidences fortifiées hautement sécurisées

Ce nouveau quartier de La Duranne s'inscrit au sein d'une démarche de quartier durable mixant activités et logements sous les injonctions des lois Grenelles. D'après le Projet d'Aménagement et de Développement Durable (PADD) de la commune d'Aix-en-Provence, l'objectif de ce nouveau quartier était de créer une nouvelle centralité *"par la création d'un pôle communautaire pour tout le quartier, et ambitionnant de fédérer la population locale et les usagers temporaires."*¹⁸ À la lumière de ces photographies, nous observons des résidences privées hautement sécurisées avec des accès fermés et contrôlés. Par ailleurs, il serait possible de suggérer que la configuration urbaine du quartier puisse être propice au déploiement d'identité communautaire territoriale (Charmes, 2005). Il existerait dans cette logique spatiale une force symbolique, non négligeable et visible, avec les barrières de sécurité ceinturant chacune des résidences du quartier.

Dans ce sens, l'existence d'un réseau social privé intitulé "Sécurité sur La Duranne" renforce cette hypothèse (Figure 3.29).

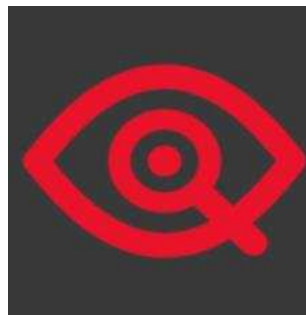


FIGURE 3.29 – Logo du réseau social "Sécurité sur la Duranne"
Source : Facebook, 2018

La sécurisation résidentielle est également perceptible dans les discours des habitants :

"Inconvénient du quartier : sa réputation d'une population plus aisée que dans d'autres quartiers, ce qui peut attirer les voyous."

"Avantages : les services de gardiennage des entreprises sont importants et entraînent une présence permanente de surveillance, il y a également de plus en plus de policiers qui viennent vivre sur le quartier. La présence des agents n'est pas forcément visible, en voiture banalisée, notamment les rondes de la Bac."

"Les lenteurs administratives sont à déplorer sur l'avancement des dossiers de pose de caméras et de démarrage du dispositif de participation, citoyenne." (Facebook "Aix La Duranne", compte-rendu de la réunion publique du 16 mai 2017 du CIQ)

18. Projet d'Aménagement et de Développement Durable de la commune d'Aix-en-Provence, Mars 2013, p. 10

Cela rappelle l'urbanisme sécuritaire décrit dans l'ouvrage *Nouvelles idéologies urbaines : dictionnaire critique de la ville mobile, verte et sûre*. Cette configuration urbaine toucherait à la "*notion de contrôle social informel, qui désigne l'influence de la présence et du regard collectif sur la conformation des personnes aux conventions et normes sociales, souvent implicites et intériorisées.*" (Reigner, Brenac & Hernandez, 2013, pp. 131-132). Le Pédibus dans ce type de quartier illustre la tendance au contrôle, par les parents, des enfants dans leur rapport à l'espace public (Depeau, 2007). Cela pose la question de la manière d'engager la société où l'ordre urbain semble être la règle, une garantie du quartier, voire de la ville.

À Lausanne nous avons observé que ces types d'habitats d'ensemble collectifs se présentaient sous forme de résidences discontinues et continues inscrites dans des tissus de densité forte ou moyenne (Figure 3.30 Tableau 3.1). La hauteur des bâtiments varie entre R+3, voire R+4. On peut également trouver des maisons individuelles avec jardins. Plus précisément, les Pédibus sont essentiellement présents dans des logements construits entre 1919 et 1960, situés à proximité du centre-ville ancien piétonnisé, bénéficiant des activités et d'une bonne desserte en transports en commun.

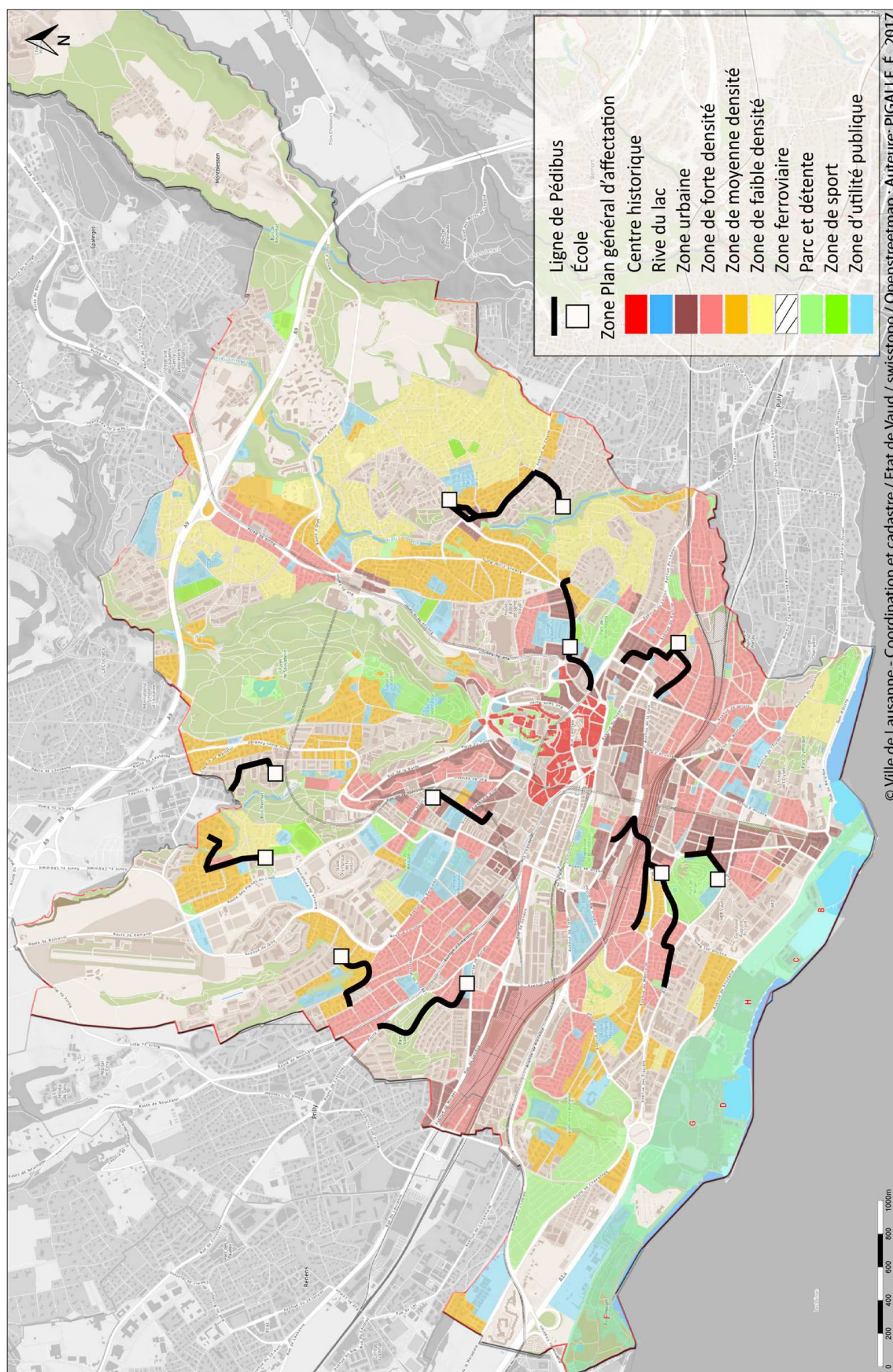
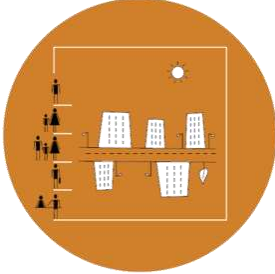
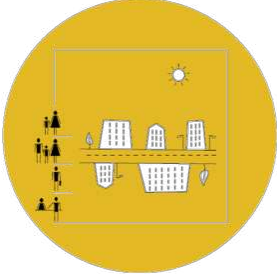
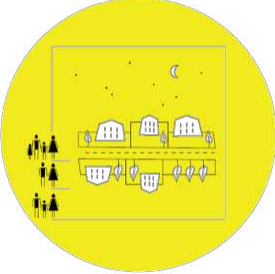
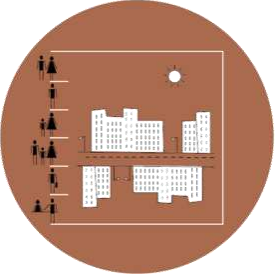


FIGURE 3.30 – Répartition des zones d'affectation du sol à Lausanne

Tableau 3.1 – Nombre de lignes de Pédibus selon les zones d'affectation du sol à Lausanne

6 Pédibus	5 Pédibus	1 Pédibus	3 Pédibus
ZONE MIXTE DE FORTE DENSITÉ	ZONE MIXTE DE MOYENNE DENSITÉ	ZONE MIXTE DE FAIBLE DENSITÉ	ZONE URBAINE
			
			
non contigu	non contigu	non contigu	contigu
<i>La zone mixte de forte densité est affectée à l'habitation, au commerce, aux bureaux, à l'artisanat, aux constructions et installations publiques, ainsi qu'aux équipements destinés à l'enseignement, à la santé, à la culture, au sport, aux loisirs, au tourisme et au délassement.</i>	<i>La zone mixte de moyenne densité est affectée à l'habitation, au commerce, aux bureaux, à l'artisanat, aux constructions et installations publiques, ainsi qu'aux équipements destinés à l'enseignement, à la santé, à la culture, au sport, aux loisirs, au tourisme et au délassement.</i>	<i>La zone mixte de faible densité est destinée principalement à l'habitation et, de manière subsidiaire au commerce, aux bureaux, aux constructions et installations publiques ainsi qu'aux équipements destinés à l'enseignement, à la santé et à la culture.</i>	<i>La zone urbaine est affectée à l'habitation, au commerce, aux bureaux, à l'artisanat, aux constructions et installations publiques, ainsi qu'aux équipements destinés à l'enseignement, à la santé, à la culture, au sport, aux loisirs, au tourisme et au délassement.</i>

Source : Plan général d'affectation de la Direction des travaux, Service Urbanisme de Lausanne, issu du règlement du 26 juin 2006 ; Photographies : Google Earth

En revanche, dans les tissus d'habitats collectifs construits entre 1946 et 1980 à Lausanne, les Pédibus sont nettement moins présents (Figure 3.31), de la même manière que dans les tissus pavillonnaires individuels qui se caractérisent par des maisons individuelles avec jardins, fortement marqués par le végétal et un tissu peu dense et aéré (Figure 3.32).



FIGURE 3.31 – Tissu d'ensemble collectif construit entre 1946 et 1980 à Lausanne



FIGURE 3.32 – Maisons individuelles avec jardins, Lausanne

Le Pédibus, absent dans les espaces de type grands ensembles

Nous n'avons pas observé de Pédibus dans les espaces de grands ensembles (Figure 3.33). Ce type d'habitat, caractéristique d'un urbanisme fonctionnaliste, se distingue par une hauteur du bâti élevée, desservi par des voies d'envergure, accompagné de quelques activités implantées le long de voies structurantes. Ce modèle d'aménagement repose sur le principe de la ségrégation stricte des voies en fonction des modes de déplacement. Les écoles sont situées au sein du grand ensemble.

"Il n'existe pas de Pédibus, car l'école étant enclavée dans les immeubles, les élèves viennent à pied. [...] La distance à couvrir est tellement minime qu'il n'y a pas de concertation réelle, mais effectivement des rassemblements de familles voisines qui viennent ensemble." (Directeur d'école, Aix-en-Provence)

"On était allés les voir et ils viennent tous à pied, donc ce n'est pas la peine, on n'en fera pas là-bas. [...] C'est déjà un quartier où les trottoirs sont déjà plus larges. Il y a une vraie vie de quartier et il y a tout dedans : marché, supermarché, la sécurité sociale..." (Chef de service, Études prospectives et mobilité, Mairie d'Aix-en-Provence, 2014)

"Le quartier est clos. Les voitures sont à l'extérieur. Les enfants peuvent se rendre à l'école à pied, sans rencontrer de véhicules." (Directeur d'école, Lausanne)

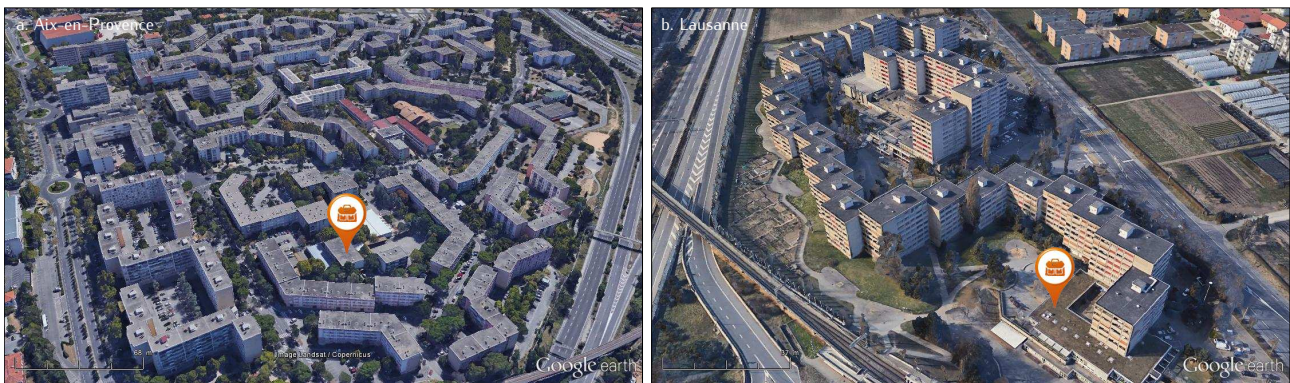


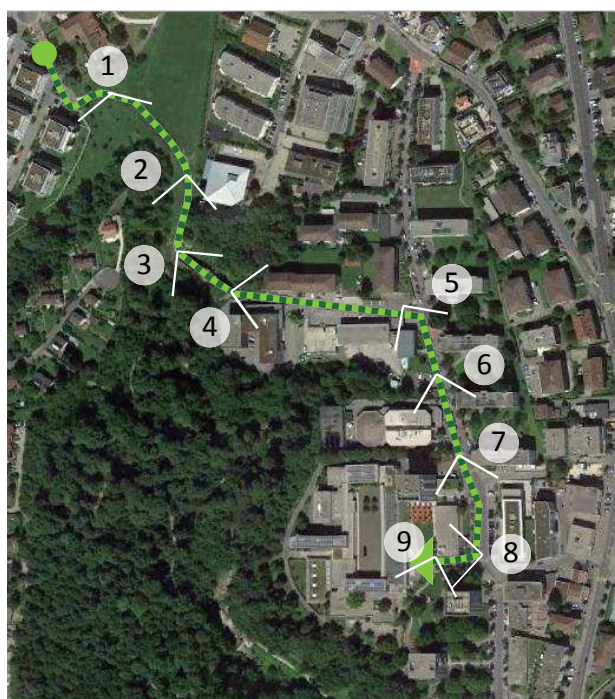
FIGURE 3.33 – Tissu de grands ensembles, Aix-en-Provence (a) Lausanne (b)

L'absence de ligne de Pédibus dans ces quartiers pourrait s'expliquer par leur morphologie urbaine, qui exclue la présence automobile en son sein. Ainsi, les enfants iraient tendanciellement plus à pied à l'école, indépendamment d'un système de Pédibus. Cependant, les problèmes d'insécurité piétonne restent élevés (Godillon, 2012), et des aménagements en faveur du piéton seraient nécessaires compte tenu de la forte propension de la pratique de la marche.

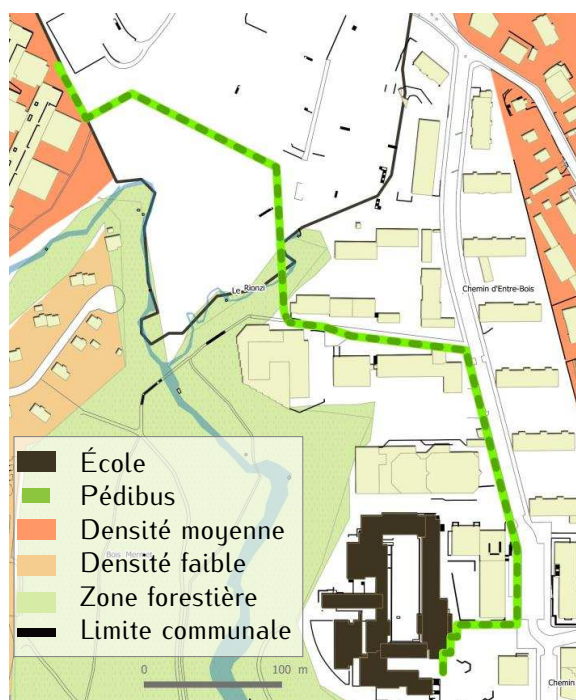
Mais le Pédibus est présent dans les espaces verts

Inversement, nous rapportons trois lignes de Pédibus qui traversent un parc à Lausanne. Bien que la présence de ces lignes puisse suggérer que les Pédibus se déploient dans des espaces excluant l'automobile, il est à noter que l'intégralité de ces trois lignes comprennent une partie non négligeable sur des voies incluant l'automobile. Ceci suggère que la traversée d'un parc se justifie par des critères d'agréabilité, mais n'exclue pas la considération sécuritaire associée à la présence automobile (Entre-Bois [Figures 3.34 et 3.35], Montriond [Figures 3.36 et 3.37], Prélaz [Figures 3.38 et 3.39]). Par ailleurs, certains aménagements en faveur du piéton ont pu être observés pour ces trois lignes, au sein des parcs. Pour exemple, une passerelle a été créée, permettant une voie de liaison entre deux quartiers marqués par une rupture naturelle, un dénivelé.

ÉCOLE D'ENTRE-BOIS



©Google Earth



©Service de la coordination et du cadastre de la Commune de Lausanne

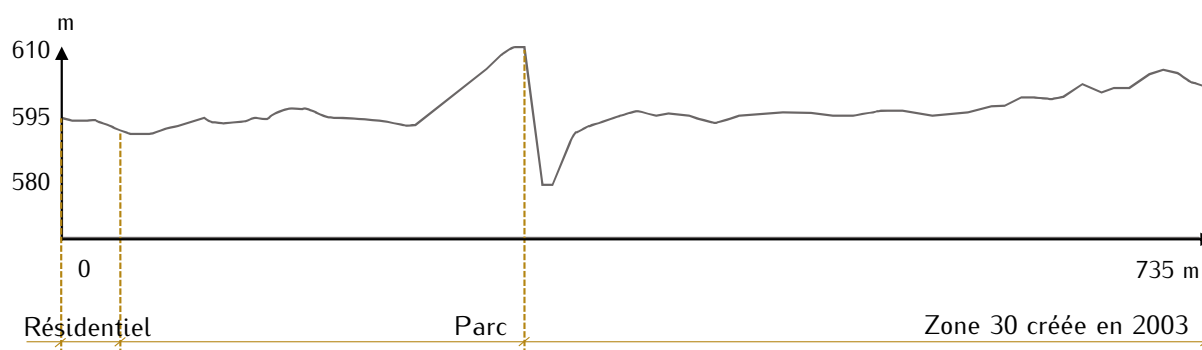


FIGURE 3.34 – Itinéraire de Pédibus à l'école d'Entre-Bois (1/2)



FIGURE 3.35 – Itinéraire de Pédibus à l'école d'Entre-Bois (2/2)



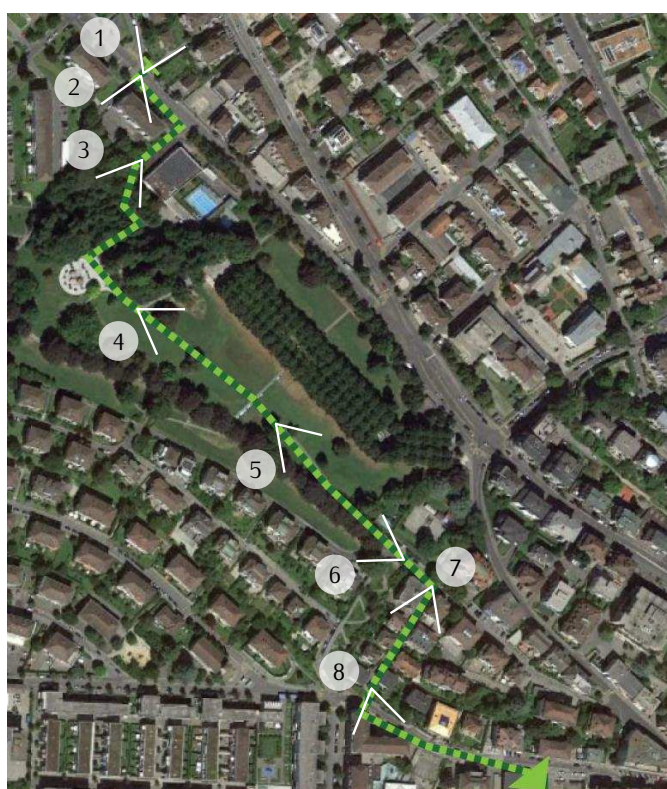
FIGURE 3.36 – Itinéraire de Pédibus à l'école de Montriond (1/2)



FIGURE 3.37 – Itinéraire de Pédibus à l'école de Montriond (2/2)

ÉCOLE DE PRÉLAZ

Ligne orange - Prélaz



©Google Earth



©Service de la coordination et du cadastre
de la Commune de Lausanne

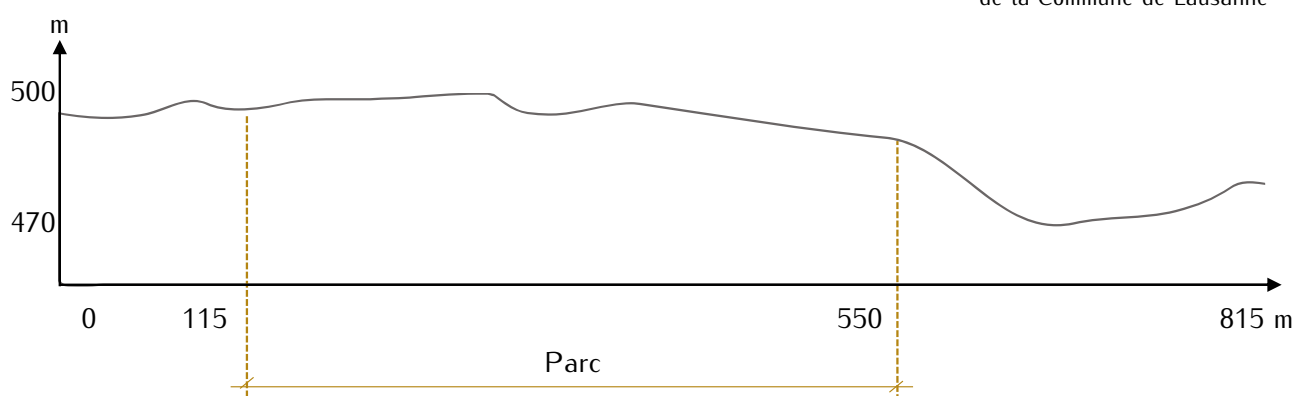


FIGURE 3.38 – Itinéraire de Pédibus à l'école de Prélaz (1/2)



FIGURE 3.39 – Itinéraire de Pédibus à l'école de Prélaz (2/2)

Il semblerait ainsi que la présence de Pédibus soit, du moins en partie, influencée par les formes urbaines, et plus particulièrement par la place accordée à l'automobile. L'absence de Pédibus dans les tissus de type grands ensembles, tout comme sa présence partielle dans les espaces verts, mettant à l'écart les déplacements véhiculés questionne cette relation entre ce dispositif et l'automobile.

3.4.3 Le Pédibus se déploie préférentiellement dans les espaces accueillant l'automobile

Nous avons vu que le Pédibus se déployait essentiellement dans des espaces spécifiques, accueillant l'automobile. Bien qu'hétérogènes dans leurs formes (bâtiments continus et discontinus) et sur l'occupation du sol (zones mixtes de forte et moyenne densité), il est envisageable que ces espaces considèrent certains aménagements. En ce sens, les politiques publiques en matière de sécurité des enfants sur le chemin de l'école se traduisent par plusieurs mesures, comme le Pédibus, des aménagements urbains ou encore le contrôle des vitesses de circulation des véhicules. Dès lors, nous nous sommes intéressés aux caractéristiques urbaines des voiries empruntées par les itinéraires de Pédibus.

3.4.3.1 La conciliation des flux favorise la pratique du Pédibus

Le trottoir comme prérequis au Pédibus

Dans un espace où les flux sont partagés, en particulier entre piétons et automobilistes, les trottoirs représentent le principal espace sécurisant. Cependant, l'augmentation du trafic automobile depuis les années 1960-1970 a étendu le réseau viaire, empiétant parfois sur les trottoirs et donc sur l'espace dédié aux piétons. De fait, les trottoirs se sont vus progressivement envahir par le stationnement, la signalisation, les lampadaires, les horodateurs, les publicités ou encore les vélos.

Sur la base de nos arpentages, tant à Lausanne qu'à Aix-en-Provence nous avons pu remarquer que la quasi-totalité des lignes de Pédibus parcourues comprenait des trottoirs d'une largeur au moins équivalente à 1,4m, estimée "accessible" si l'on se réfère au PAVE d'Aix-en-Provence (Ville d'Aix-en-Provence, 2014 ; Figure 3.40). Pour exemple, plus de 85% des trottoirs du quartier de La Duranne atteignent une largeur minimale de 1,4m, s'expliquant par le fait qu'il s'agisse d'un quartier récent, construit à partir des années 2000 (Ville d'Aix-en-Provence, 2014).



FIGURE 3.40 – Trottoirs et voies de circulation automobile

Cependant, certains facteurs peuvent impacter et réduire l'espace réservé aux piétons. Ici, nous avons pu observer que certains espaces où la présence automobile reste faible pouvaient contenir des trottoirs d'une largeur inférieure à 90cm (jugés inaccessibles sur la base du PAVE d'Aix-en-Provence) et dans certains cas également une absence de trottoir. C'est le cas par exemple à Lausanne pour la ligne de Pédibus qui dessert l'école du Bois-Gentil, s'expliquant probablement par le fait qu'il s'agisse d'une impasse résidentielle. Par ailleurs, certains obstacles ont pu être identifiés, bien que leur présence soit marginale. Il s'agissait ici de végétaux et de lampadaires positionnés sur le trottoir de telle manière qu'il est nécessaire de descendre sur la chaussée pour les contourner, ou encore de stationnements vélos sur le trottoir masquant une signalisation propre au Pédibus (Figure 3.41). Toutefois, nos observations ont montré que la plupart des trottoirs était dégagée de tout obstacles. Aucun stationnement illicite, ni terrasse de café ou autres mobiliers urbains potentiellement gênants (exception faite des obstacles mentionnés plus haut) n'ont été identifiés sur les trottoirs parcourus.

Par ailleurs, si les trottoirs représentent une condition incompressible pour la pratique de la marche et donc du Pédibus, il est à noter que les passages piétons jouent également un rôle déterminant. À ce propos, nous avons référencé que 17 des 18 lignes étudiées comprenaient des traversées piétonnes.

Des espaces cyclables pour des déplacements actifs

Aussi, nous pouvons rapporter que les lignes de Pédibus se déploient plus aisément dans les espaces comprenant des aménagements en faveur des modes actifs (sans exclure l'automobile pour autant), et tout particulièrement en faveur du vélo. En ce sens, la majorité des itinéraires Pédibus est équipée de pistes cyclables (10 lignes sur 18), certains totalement, d'autres ponctués. Cependant, la présence de vélos peut aussi contribuer à réduire l'espace réservé aux piétons, puisque ces derniers peuvent stationner sur les trottoirs. Ceci reste à nuancer puisque la législation à Lausanne autorise ce stationnement sous réserve de garantir au moins 1,5m de largeur sur les trottoirs, et que ces derniers peuvent aussi stationner sur les espaces dédiés aux deux-roues motorisés.

En somme, nous rapportons que les itinéraires Pédibus se déploient préférentiellement dans des espaces automobiles, dans la mesure où l'environnement ne présente pas de conflits d'usages de la voirie entre piétons et automobilistes, et que ces derniers sont accessibles et lisibles. Cependant, des mesures plus coercitives en direction de l'automobile pourraient influencer les déplacements en Pédibus.



FIGURE 3.41 – Les encombrements des itinéraires Pédibus restent marginaux

3.4.3.2 Des mesures coercitives pour diminuer l'espace automobile

Limiter la vitesse de circulation pour favoriser les déplacements actifs

Nos parcours des itinéraires de Pédibus ont montré que la plupart des lignes se trouvaient dans des zones visant à réduire la vitesse de circulation des véhicules motorisés. Ces dernières comprenant parfois des ralentisseurs aux abords des écoles ou des aires de jeux ou encore des aménagements de modération du trafic, notamment de zones 30 ou 20 tant à Lausanne (Figures 3.42 et 3.43) qu'à Aix-en-Provence.

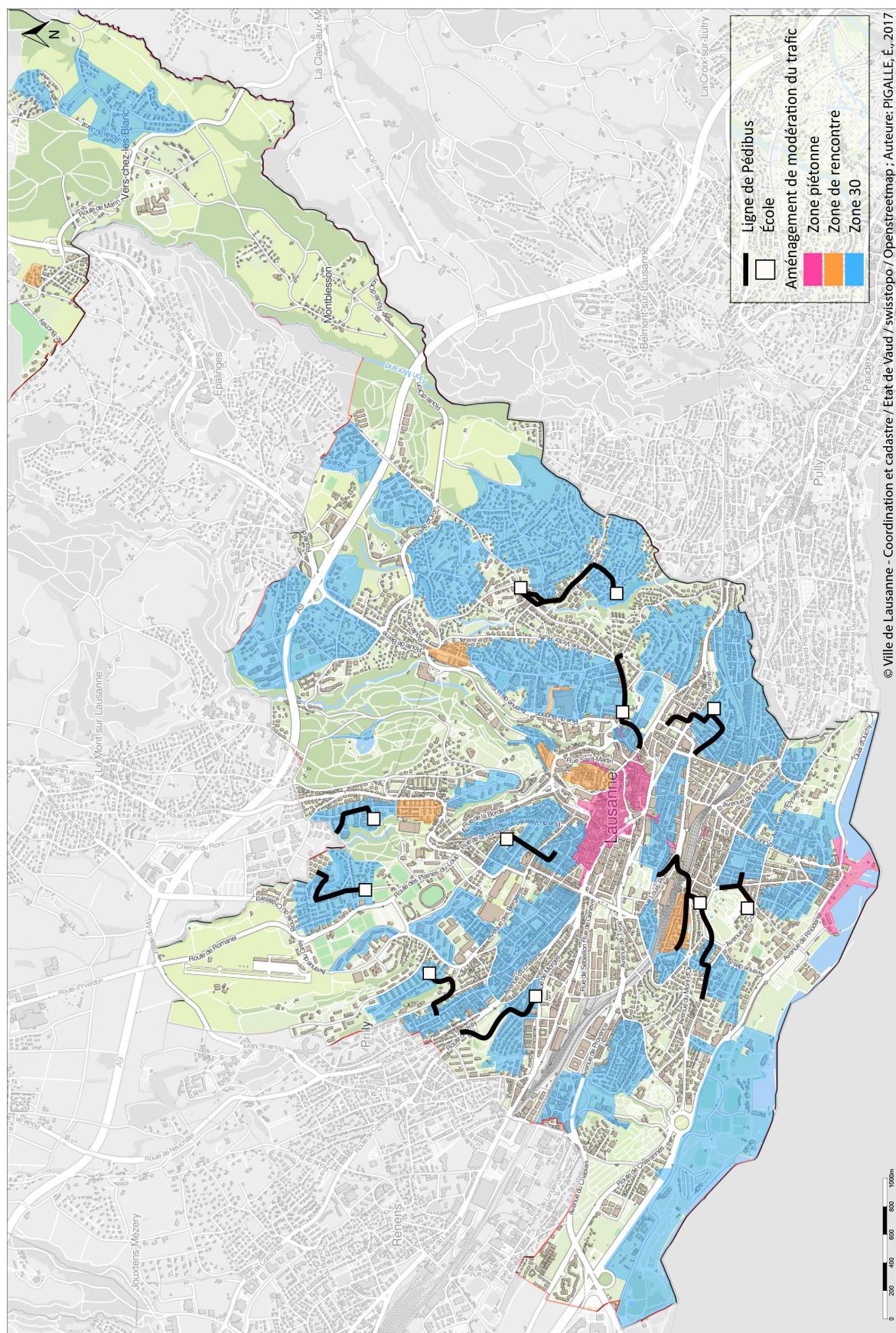


FIGURE 3.42 – Pédibus présents dans les zones de modulation de la circulation routière à Lausanne



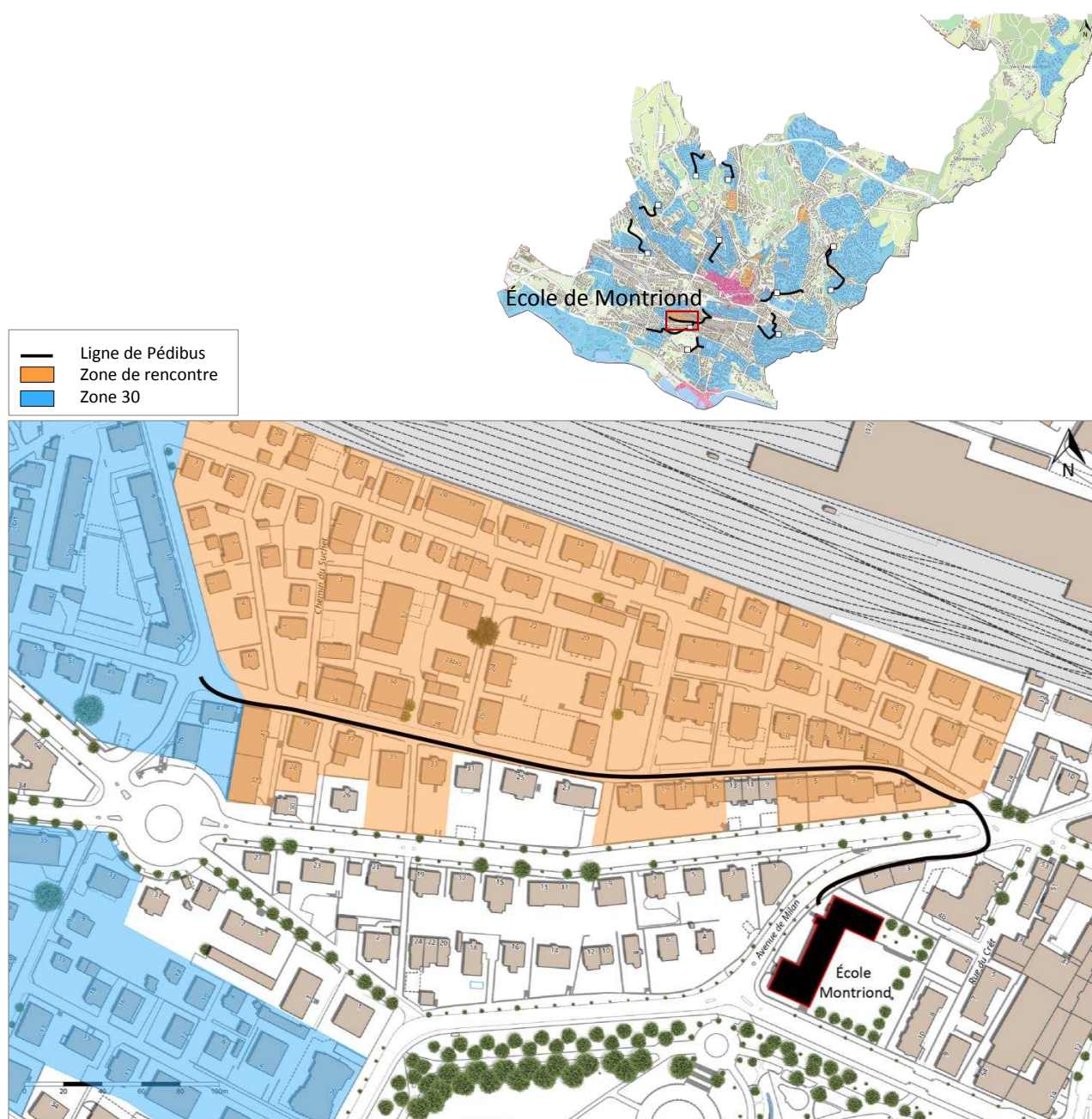
FIGURE 3.43 – Aménagements de modération de la vitesse de circulation des véhicules motorisés

La zone 30 correspond à une forme réglementaire visant à réduire la vitesse du trafic, bien que les usagers motorisés restent prioritaires sur les transports actifs hors des passages piétons. Elle a pour fonction de concilier la "circulation" et la "vie locale" en faisant cohabiter les différents usagers, mais ne cherche pas à réduire la place de l'automobile, bien qu'elle dissuade le trafic de transit non local (Reigner, Brenac & Hernandez, 2013, pp. 69-72). Ce dispositif d'aménagement est généralement présent dans les rues résidentielles ponctuées de traversées piétonnes. Plus encore, nous observons dans ces zones 30 des récurrences d'aménagements. Elles sont composées de trottoirs, de traversées piétonnes et de stationnements automobiles. En revanche, si généralement elles ne comprennent pas d'aménagement en faveur du vélo, nous avons observé quelques exceptions, notamment dans les rues à sens unique où le double sens cyclable est autorisé, signalé par un marquage au sol.

Contrairement aux zones 30, les rues en zone 20 (appelées aussi "zone de rencontre") priorisent les transports actifs sur les usagers motorisés (Reigner, Brenac & Hernandez, pp. 167-168). Généralement présentes dans les espaces de commerces, le traitement et l'aménagement de l'espace public y est différent des zones 30 car il n'y a pas de délimitation de cheminements piétons et de trottoirs. Bien que le stationnement n'y soit en règle générale pas permis, il semblerait que dans notre cas il puisse faire office de chicane puisque la plupart des rues empruntées par le Pédibus sont dépourvues de ralentisseurs. Par ailleurs, que ce soit les zones 20 ou 30, l'entrée et la sortie de ces secteurs sont systématiquement rappelés à l'aide de panneaux et de marquage au sol (signal de "zone de rencontre", entrée et fin, Lausanne; Dumont & Mühll, 2006).

Toutefois, la présence de zones à modération de vitesse ne semble pas être une condition suffisante pour maximiser les déplacements piétons (Huguenin-Richard, 2010), et en l'occurrence la pratique du Pédibus. En ce sens, les écoles des quartiers de Montriond et d'Entre-Bois à Lausanne se distinguent. La première zone de rencontre semble satisfaire les usagers, ce qui n'est pas le cas de la seconde.

Sollicitée par les habitants du quartier de Montriond dès 2002, la zone de rencontre a été inaugurée le 22 septembre 2006 (Figure 3.44). Cette démarche a commencé avec un groupe de parents préoccupés par la question de la sécurité de leurs enfants sur le chemin de l'école liée à l'automobile. Ils ont organisé une rencontre à la maison du quartier pour mobiliser d'autres habitants intéressés par l'idée d'une zone de rencontre dans la rue des Fleurettes, le "*terreau des parents Pédibus*" (rue où passe chaque matin le Pédibus; Présidente de l'Association Pédibus Montriond, Lausanne, 2016). Cette rencontre a mobilisé une "*vingtaine de personnes*", principalement "*grâce au Pédibus*", ce dernier ayant déjà pris un essor important depuis la première ligne créée en avril 1999 dans la rue des Fleurettes. En plus de la "*zone de rencontre qui a permis plus de sécurité pour les enfants*" et du Pédibus, les bénévoles ont mis en place des personnes "piquets" aidant à tour de rôle les jeunes enfants et les plus grands (appelés les apprentis-piétons) à traverser une avenue considérée dangereuse (Figure 3.45). Ce passage piéton doté d'un îlot central à des fins sécuritaires est situé dans la ville "dense" sur une avenue bidirectionnelle limitée à 50km/h. Cette route permet de rejoindre l'autoroute depuis la gare de Lausanne, ce qui pose des problèmes de trafic et de vitesse jugés trop élevés d'après les usagers, rendant l'environnement "désagréable" et "bruyant". Ceci suggère que le Pédibus ne semble pas suffisant à lui seul, car d'autres mesures ont été sur-ajoutées, telles qu'une zone de rencontre et des personnes-piquets bénévoles.



© Ville de Lausanne - Coordination et cadastre / Etat de Vaud / swisstopo / Openstreetmap ; Auteure : PIGALLE, É., 2017

FIGURE 3.44 – Aménagement d'une zone de rencontre sollicitée par les habitants du quartier de Montriond



FIGURE 3.45 – Bénévole aidant les enfants à traverser ce passage piéton, spécifique aux Pédibus de Montriond, Lausanne, 2017

Si les habitants de Montriond semblent satisfaits de la zone de rencontre pour la sécurité des enfants, celle près de l'école d'Entre-Bois créée en 1986 n'apparaît que *"théorique"* d'après une mère de famille du quartier (Figure 3.46) car *"la circulation automobile [est] excessive à cause des parents (donc la zone de rencontre est très théorique)"*. De plus, contrairement au secteur de Montriond, les parents bénévoles ne se relayent pas pour aider les enfants à traverser la route : *"il n'y a pas de parents ou autres volontaires qui sécurisent les passages piétons, car c'est supposé être une zone 20."* Par ailleurs, bien que le Pédibus soit mentionné comme existant au sein de la zone 20, notre référencement ne l'a pas mis en évidence, suggérant qu'il s'agirait ici d'une ligne informelle.

Cette différence de perception entre les deux zones de rencontre pourrait éventuellement s'expliquer par la morphologie du bâti. Pour Montriond, la morphologie du bâti et la rue étroite pourraient être des éléments qui réduisent la vitesse automobile (Milot, 2003, p. 358), contrairement aux rues à sens unique ayant un haut débit de circulation qui permettent une vitesse élevée, ou encore la largeur de l'espace public et l'éloignement du bâti comme dans le quartier Bellevaux. En ce sens, l'aménagement jouerait un rôle primordial sur la perception des risques liés à la circulation routière.

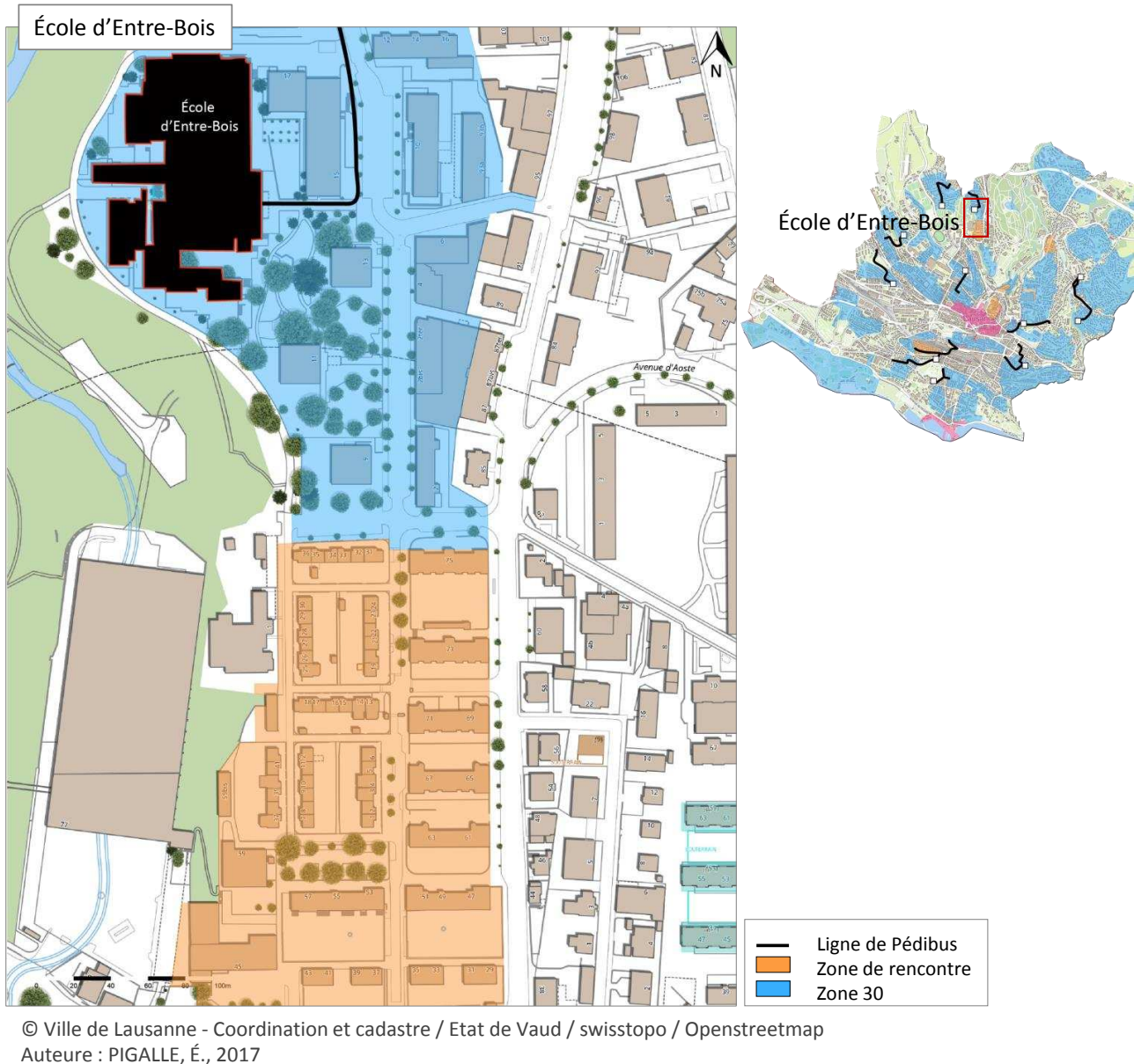


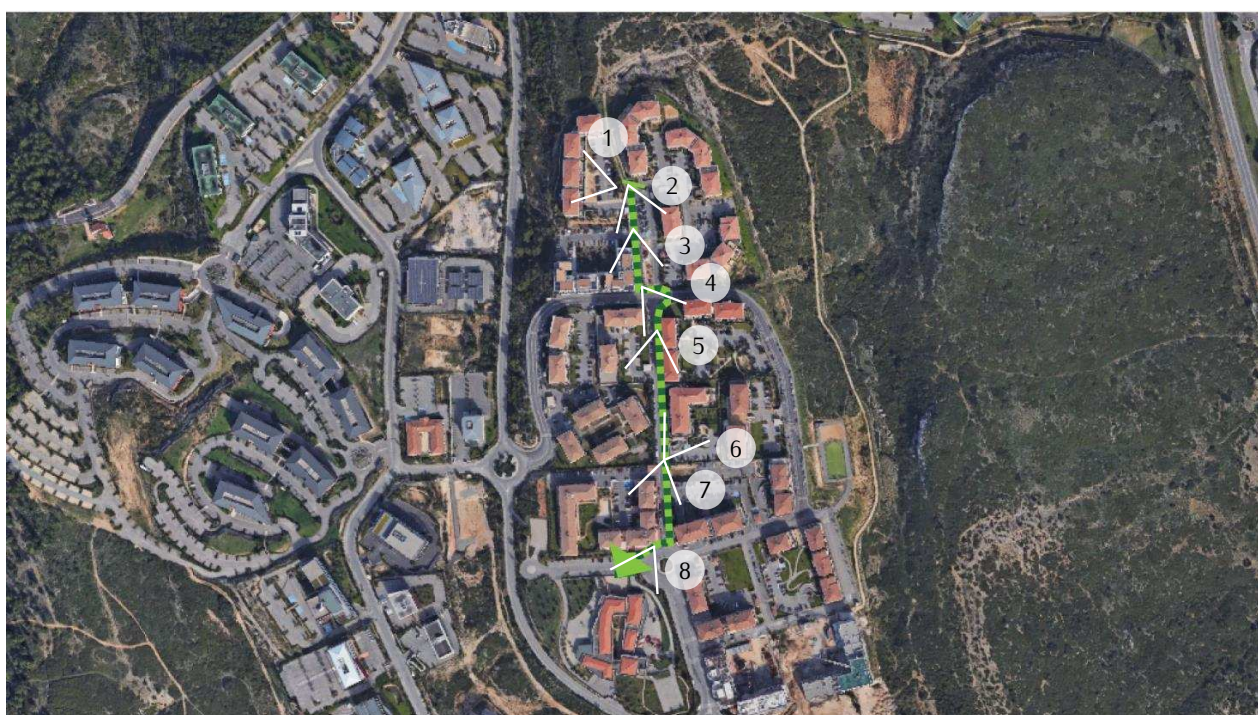
FIGURE 3.46 – Zone de rencontre, quartier de Bellevaux, Lausanne, 2017

Empêcher l'automobile de rogner sur l'espace piéton pour sécuriser les déplacements

Dans le même sens, certaines politiques locales en faveur de la marche à pied peuvent viser à contrôler l'espace occupé par l'automobile, et en particulier l'espace qui ne lui est pas dédié. Comparativement à Lausanne, l'arpentage des itinéraires de Pédibus dans le quartier de La Duranne à Aix-en-Provence a relevé la présence quasi-systématiquement de potelets pour éviter le stationnement illicite des véhicules sur les trottoirs, ce que le PAVE (p. 40) nomme "politique potelets". En ce sens, d'autres mesures coercitives sont visibles avec les barrières métalliques visant à sécuriser l'espace piéton, mais qui finalement empiètent sur les trottoirs (Figures 3.47 et 3.48).

ÉCOLE PIERRE GILLES DE GENNES

Ligne rouge – Avançado



©Google Earth

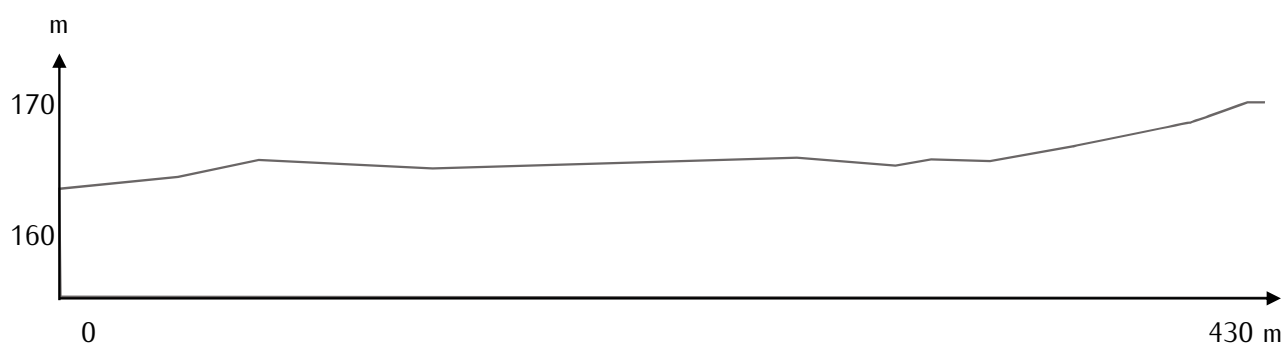


FIGURE 3.47 – Itinéraire de Pédibus à l'école de La Duranne (1/2)



FIGURE 3.48 – Itinéraire de Pédibus à l'école de La Duranne (2/2)

Dans la même catégorie, certains aménagements peuvent devenir des barrières en termes d'accessibilité lorsque les individus sont dans des situations de handicap, comme la présence d'escaliers qui peut limiter l'accès des personnes à mobilité réduite ou de personnes ayant une poussette. De fait, les aménagements réservés aux piétons peuvent tant favoriser les déplacements piétons qu'induire des ruptures d'accessibilité. Notons que la réglementation stipule que la mise en accessibilité n'a plus à concerner uniquement les personnes en situation de handicap, mais tous les usagers de l'espace public, comme les enfants, les personnes âgées, les personnes à mobilité réduite temporaire (e.g. femmes enceintes, personnes en béquilles) et de situation (e.g. poussettes, valises, sacs de course). Dans le même sens, la présence d'aménagement aux abords des écoles, visant à accroître l'espace dédié aux piétons est fréquemment observée :

"Le principe de base actuellement, c'est de privilégier les piétons et d'éloigner le plus possible les voitures des abords des écoles. Quand on peut, on supprime tout le stationnement, les déposes-minutes... tout ce qui peut faire foisonner les voitures devant les écoles. Et on essaye de recréer de grands parvis où les gens peuvent discuter, un lieu d'échange. Ils ne sont pas obligés de courir sur un tout petit bout de trottoir." (Chef de service, Études prospectives et mobilité, Mairie d'Aix-en-Provence, 2014)

Parallèlement, certains secteurs ont montré des approches opposées, c'est le cas par exemple des quartiers de Vers-chez-les-Blanc à Lausanne ou de La Duranne à Aix-en-Provence qui disposent d'un dépose-minute devant l'école. S'ils visent à faciliter la circulation automobile, ils questionnent les politiques d'aménagement en faveur du transport actif :

"À Vers-chez-les-Blanc, ça fait deux ans qu'on n'a plus de Pédibus. À la séance [d'information concernant la planification des Pédibus], il y avait deux-trois mamans, mais la localité est tellement éclatée pour faire quelque chose... Les gens ont une voiture. Donc on a refait la zone dépose-minute." (Coordinatrice chargée du Pédibus, Ville de Lausanne, 2016)

Toutefois, notons que la présence de l'automobile ne semble pas être inconciliable avec la pratique du Pédibus si l'on se réfère à ses usagers. En effet, le Pédibus étant plutôt présent dans des rues empruntées par l'automobile, les usagers impliqués dans ce dispositif le considèrent comme une manière d'apprendre les règles de la circulation automobile aux enfants.

Une dernière considération peut être évoquée concernant la signalisation associée au Pédibus qui serait susceptible d'influer sa pratique.

3.4.3.3 La signalisation des Pédibus, objectif de visibilité et de sensibilisation

En premier lieu, il est nécessaire d'expliciter que les abords des écoles, tant à Lausanne qu'à Aix-en-Provence, comprennent systématiquement une signalisation visant à informer la présence d'une école, telle que des marquages au sol ou la présence de panneaux (Figure 3.49). Toutefois, aucune indication en termes de signalisation ne laisse suggérer la présence de lignes de Pédibus aux abords de l'école située dans le quartier de La Duranne à Aix-en-Provence.



La Duranne, Aix-en-Provence



Montriond, Lausanne

FIGURE 3.49 – Signalisation associée à la présence d'une école à Aix-en-Provence et à Lausanne

Cependant, il existe une signalisation propre au Pédibus, que ce soit sur les lignes lausannoises ou aixoises, visant tant à permettre une visibilité auprès des automobilistes qu'à créer un sentiment d'appartenance au quartier (Présidente de l'Association Pédibus Montriond, Lausanne, 2016). Si la Ville de Lausanne fournit le matériel Pédibus aux bénévoles, la Ville d'Aix-en-Provence l'a fait pour son premier Pédibus à Puyriscard, aujourd'hui inactif. Le travail de terrain a montré à Aix-en-Provence, un manque de visibilité de ces panneaux (hauteurs trop importantes) tant pour les usagers de la voirie que pour les enfants, rendant la sensibilisation au Pédibus impossible (Figure 3.50), comparativement à ceux de Lausanne peints par les enfants (Figure 3.51), et parfois présents jusque dans les écoles.



FIGURE 3.50 – Signalisation des Pédibus masquée à Puyricard, Aix-en-Provence



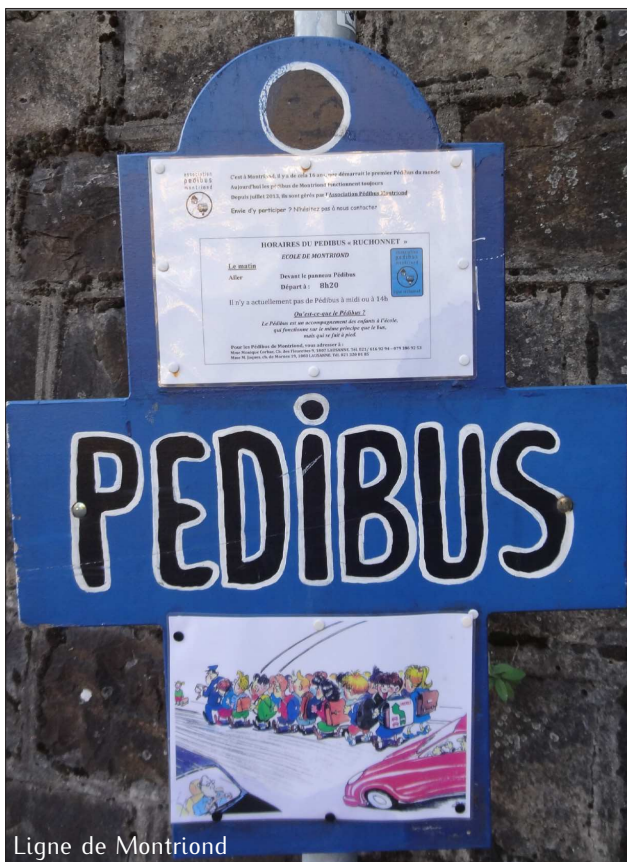
Ligne du Bois-Gentil



Ligne de Pontaise



Ligne de Pierrefleur



Ligne de Montriond



Ligne de Montriond

FIGURE 3.51 – Signalisation des Pédibus, à hauteur des enfants, Lausanne

Toutefois, notons une certaine hétérogénéité quant à l'entretien des panneaux Pédibus à Lausanne. Si une part d'entre eux sont bien préservés, d'autres sont relativement délabrés, questionnant sur l'activité de certaines lignes de Pédibus (Figure 3.52).



FIGURE 3.52 – Des panneaux Pédibus en mauvais état à Lausanne

3.4.3.4 La rue prototypique empruntée par les Pédibus

Sur la base des données présentées précédemment et issues de notre arpentage des lignes de Pédibus ainsi que sur le relevé des principales caractéristiques de chaque ligne (Tableau 3.2), il nous est possible de proposer un espace "type" dans lequel les lignes de Pédibus se déploient (Figure 3.53). Il s'agirait ici de rues bidirectionnelles à une voie majoritairement limitées à 30km/h où les trottoirs atteignent une largeur minimale de 1,4m, et où la démarcation entre chaque mode de déplacement est lisible, incluant fréquemment des places de stationnement.

Tableau 3.2 – Principales caractéristiques des itinéraires de Pédibus à Lausanne et Aix-en-Provence

Caractéristiques	Végétal	Espaces piétons	Aménagement cyclable	Stationnement véhicule	Chaussée	Nombre de passage piéton	Largeur trottoir	Vitesse des véhicules	Remarques
Bois-Gentil	Alignement arbres	✓	Contresens sans bande	✓	Chemin bidirectionnel à 1 voie	3	≥ 120cm	≤ 20km/h	Séparation des usages ; lampadaire encombrant le trottoir ; calme
Chailly	Alignement arbres	✓	Bande cyclable	✓	Avenue bidirectionnelle à 1 voie	2	≥ 190cm	≤ 50km/h	Séparation des usages
Entre-Bois	Parc puis Alignement arbres	✓		✓	Chemin bidirectionnel à 1 voie	0	≥ 190cm	≤ 30km/h	Séparation des usages ; agréable, calme et vert
Floréal	Alignement arbres	✓		✓	Avenue unidirectionnelle à 1 voie	2	≥ 150cm	≤ 50km/h	Séparation des usages
Florimont 1	Alignement arbres	✓		✓	Avenue bidirectionnelle à 1 voie	3	≥ 150cm	≤ 30km/h	Séparation des usages
Florimont 2	Alignement arbres	✓	Bande cyclable ponctuelle	✓	Avenue bidirectionnelle puis avenue unidirectionnelle à 1 voie	3	≥ 150cm	≤ 50km/h puis ≤ 30km/h	Séparation des usages
Mon-Repos 1	Alignement arbres	✓	Bande latérale	✓	Avenue bidirectionnelle à 1 voie	3	≥ 390cm	≤ 30km/h	Séparation des usages

Caractéristiques	Végétal	Espaces piétons	Aménagement cyclable	Stationnement véhicule	Chaussée	Nombre de passage piéton	Largeur trottoir	Vitesse des véhicules	Remarques
Mon-Repos 2		✓	Bande cyclable	✓	Avenue bidirectionnelle à 2 voie	1	≥ 190cm	≤ 50km/h	Séparation des usages ; bruyant, désagréable
Montriond 1	Fleuri	✓	Contresens sans bande	✓	Rue unidirectionnelle à 1 voie puis avenue bidirectionnelle à 1 voie	2		≤ 20km/h puis ≤ 50km/h	Mixité plus ou moins totale des usages
Montriond 2	Alignement arbres puis parc	✓	Bande latérale puis contresens bande mixte	✓	Avenue bidirectionnelle puis chemin unidirectionnel à 1 voie	3	≥ 300cm	≤ 50km/h puis ≤ 30km/h	Mixité plus ou moins partielle des usages
Montriond 3	Alignement arbres	✓		✓	Avenue bidirectionnelle à 2 voie puis avenue bidirectionnelle à 1 voie	2	≥ 170cm	≤ 50km/h	Séparation des usages ; bruyant, désagréable
Pierrefleur	Alignement arbres ponctuel	✓		✓	Avenue bidirectionnelle puis chemin unidirectionnel à 1 voie	4	≥ 160cm	≤ 50km/h puis ≤ 30km/h	Séparation des usages

Caractéristiques	Végétal	Espaces piétons	Aménagement cyclable	Stationnement véhicule	Chaussée	Nombre de passage piéton	Largeur trottoir	Vitesse des véhicules	Remarques
Pontaise	✓	✓	Contresens avec bande au départ	✓	Chemin unidirectionnel à 1 voie puis cheminement piéton	1	≥ 250cm	≤ 30km/h	Mixité plus ou moins partielle des usages
Prélaz	Parc	✓	Contresens avec bande	✓	Chemin unidirectionnel à 1 voie	2	≥ 280cm	≤ 30km/h	Séparation des usages
Val d'Angrogne	✓	✓		Ponctuel	Chemin bidirectionnel à 1 voie, uniquement riverain	1		≤ 30km/h	Mixité plus ou moins totale des usages ; pente importante
Duranne 1	Alignement arbres ponctuel	✓		✓	Rue unidirectionnelle à 1 voie	3	≥ 250cm	≤ 50km/h	Séparation des usages
Duranne 2	Alignement arbres ponctuel	✓	Bande cyclable	✓	Avenue bidirectionnelle à 1 voie	2	≥ 100cm	≤ 30km/h	Séparation des usages
Duranne 3	Alignement arbres ponctuel	✓		✓	Rue unidirectionnelle à 1 voie	3	≥ 120cm	≤ 50km/h	Séparation des usages

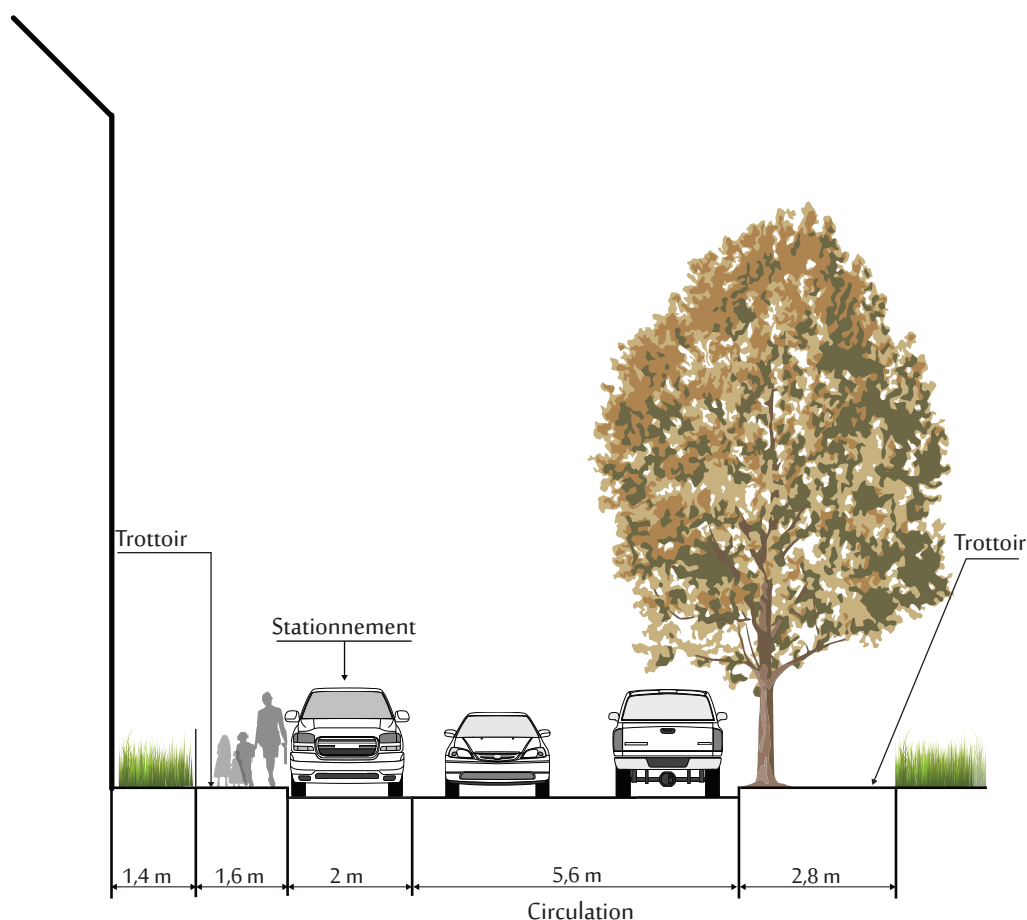


FIGURE 3.53 – Coupe d'une rue type empruntée par le Pédibus

Sur le plan des caractéristiques urbaines des espaces accueillant les lignes de Pédibus, nos résultats ont montré que ce dispositif n'était par nécessaire dans les tissus de type grand ensemble où les enfants se rendent déjà à pied à l'école et où l'automobile est absente, empêchant toute rencontre entre piétons et automobilistes. Inversement, nous notons la présence de lignes de Pédibus en particulier dans les tissus d'habitats collectifs ceinturés par des voies de circulations automobiles à vitesses réduites, sous réserve que l'espace dédié aux piétons soit confortable, et que le danger perçu causé par l'automobile soit raisonnable. Cette dichotomie s'explique car les grands ensembles ont été créés par l'urbanisme fonctionnel des années 1950 à 1970, sur la base de la séparation stricte des voies en fonction des modes. Cet urbanisme fonctionnaliste s'oppose aux politiques d'aménagement urbain contemporaines qui visent quant à elles à concilier différents modes de déplacement dans un même espace par des mesures de modérations des vitesses de circulation, comme les zones 30 et 20, lieux où les Pédibus sont présents (Reigner, Brenac & Hernandez, 2013, p. 83). Plus encore, nous remarquons que la signalisation associée au Pédibus montre de grandes disparités entre les deux villes étudiées. Après avoir identifié les principales récurrences urbaines des espaces accueillant les Pédibus, nous cherchons à observer leur distribution sur le plan sociologique.

3.4.4 La sociologie des quartiers accueillant des lignes de Pédibus

Des Pédibus dans les quartiers où les revenus des ménages sont supérieurs à la moyenne

Il existe une nette opposition entre les quartiers centre-périphérie pour Aix-en-Provence, et est-ouest pour la ville de Lausanne (Figure 3.54). À Aix-en-Provence les trois lignes de Pédibus sont situées dans un quartier où le salaire médian est supérieur à celui de la ville. Pour Lausanne la localisation des Pédibus suit la répartition des contribuables dont le salaire médian correspond aux 3^e et 4^e quartiles supérieurs de Lausanne (73% des lignes de Pédibus).

Des Pédibus dans les quartiers accueillant des catégories socio-professionnelles supérieures

Dans le même sens, les deux villes présentent des disparités sociales (Figure 3.55). Nous avons ensuite cherché à observer s'il y avait une surreprésentation de certaines CSP dans les quartiers accueillant les lignes de Pédibus à Aix-en-Provence et à Lausanne. À Aix-en-Provence, le quartier dans lequel est présente l'école desservie par trois lignes de Pédibus se caractérise par une sur-représentation de ménages dont la personne de référence est cadre ou exerce une profession intellectuelle supérieure, comparativement à l'ensemble de la ville. Ce résultat est à nuancer et ne peut être généralisé étant donné que les lignes desservent une seule école. À Lausanne, nous observons que dix lignes de Pédibus sur 15 se trouvent dans des quartiers accueillant une part significativement sur-représentée de personnes de CSP supérieures. Les cinq lignes restantes sont situées dans des quartiers sur-représentés par une part d'employés (n=1), des travailleurs non qualifiés (n=2), des "actifs non attribués" (n=1) et de "chômeurs" (n=1).

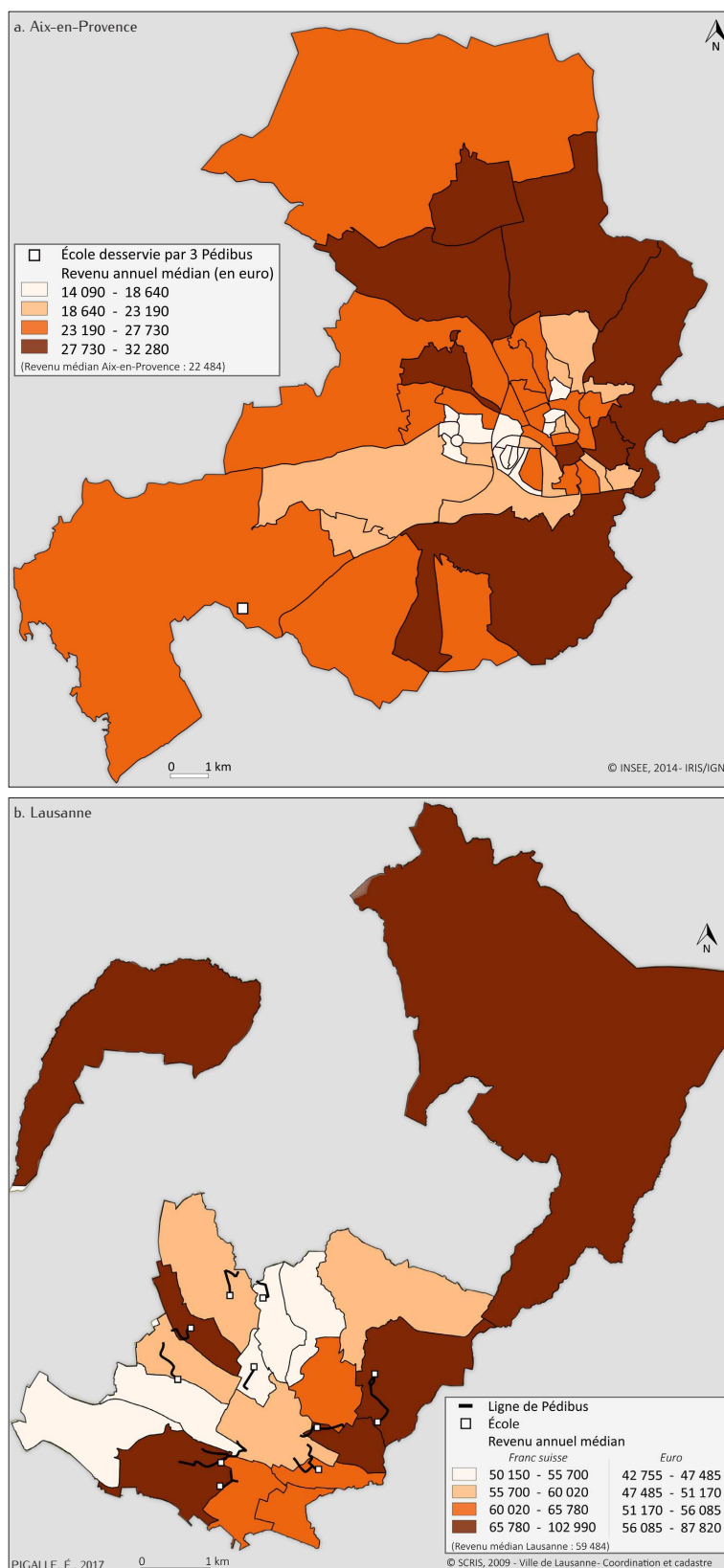


FIGURE 3.54 – Distribution spatiale des Pédibus selon le revenu disponible des ménages par quartier à Aix-en-Provence (a) et Lausanne (b)

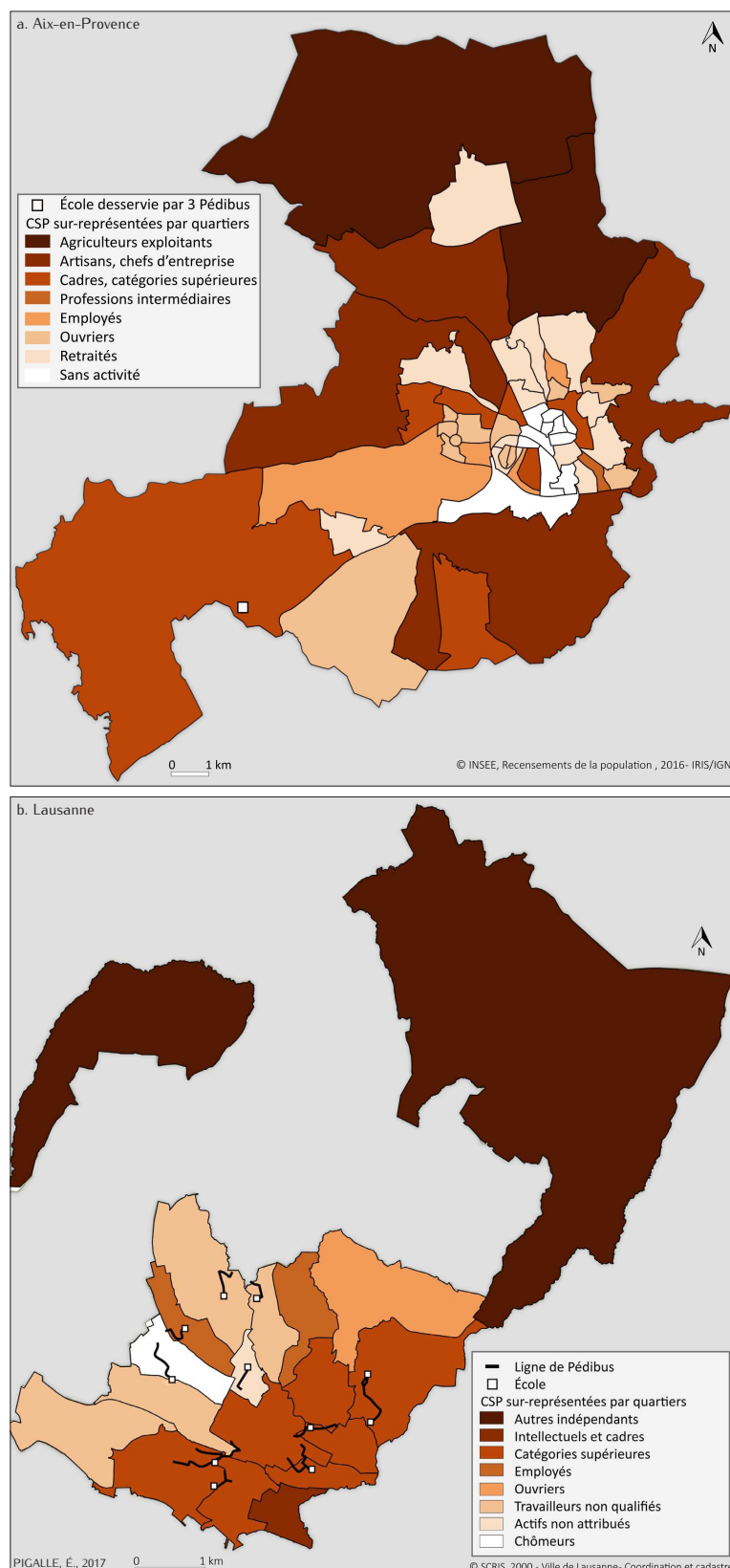


FIGURE 3.55 – Distribution spatiale des Pédibus selon les catégories socio-professionnelles les plus représentatives par quartier à Aix-en-Provence (a) et Lausanne (b)
 Pour Aix-en-Provence la carte correspond à la population de 15 ans ou plus selon la catégorie socio-professionnelle en 2016, pour Lausanne à la population active selon les catégories socio-professionnelles sur-représentées par quartiers lausannois en 2000.

3.5 DISCUSSION

Ce chapitre visait à répondre à deux objectifs majeurs : 1/ retracer l'historique du déploiement des Pédibus et les acteurs concernés à Aix-en-Provence et à Lausanne, et 2/ observer les principales caractéristiques urbaines et sociologiques des espaces dans lesquels se déploie ce dispositif.

3.5.1 Synthèse des résultats

Sur le plan politique et historique, bien qu'Aix-en-Provence et Lausanne s'accordent pour énoncer que le fonctionnement du Pédibus doit reposer exclusivement sur des personnes volontaires bénévoles, elles se distinguent quant à leur approche du dispositif.

Aix-en-Provence a menée dans un premier temps une campagne d'information et de promotion du Pédibus dans le cadre de la mission "Marchons vers l'école", financée par la Région PACA et l'ADEME et portée par l'association CPIE du Pays d'Aix. Dans un second temps, la Ville s'est engagée dans la réalisation de Plan de déplacement établissement scolaire (PDES) intégrant dans sa boîte à outils le Pédibus. Ainsi, ce dispositif ne fait plus l'objet d'une opération événementielle isolée, mais est désormais inclus dans des outils d'aménagement qui servent de base de référence aux acteurs locaux afin d'identifier les incohérences dans l'espace public et de planifier de nouveaux objectifs. Pour cause, le Pédibus s'est développé de manière marginale et non durable lors de la mission "Marchons vers l'école", expliquant pourquoi seules trois lignes étaient actives au moment de notre enquête, toutes dans le nouveau quartier de La Duranne. Pour prendre un autre exemple, notons qu'Aix-en-Provence a déjà connu un échec en matière de mise en place d'un service urbain, ici avec un système de vélos en libre-service (appelé V'hello) en partenariat avec l'entreprise JCDecaux, initié en 2006 et qui a fermé en 2011 pour des raisons économiques (Reigner, Brenac & Hernandez, 2013 p. 142). La Ville aurait souhaité *"rester dans le jeu, quitte à accepter une offre standardisée peu adaptée"* (Huré, 2014) à son territoire. D'après l'auteur, cet échec serait lié à un manque de planification de cette expérimentation, d'usages du vélo, mais également au manque d'implication de la puissance publique aixoise en faveur du vélo. Il est envisageable que le cas du Pédibus soit similaire. Ainsi, il semblerait qu'il y ait eu un déficit de portage public du Pédibus à Aix-en-Provence, pouvant être lié à un manque d'expérimentation qui ne permet pas d'élargir les connaissances des mobilités (Rocci, 2010, 2015) et qui contribuerait donc très certainement au fait que le dispositif ne soit pas montée en puissance.

À l'inverse, Lausanne a mené une politique publique en faveur du Pédibus essentiellement basée sur l'information et la sensibilisation, qui semble y être stable malgré quelques variabilités de lignes (quand certaines s'épuisent, d'autres se créent ou se réactivent). La spécificité lausannoise repose sur le fait de bénéficier d'une personne chargée du Pédibus pour la Ville travaillant en collaboration avec des parents-référents ainsi que d'une association Pédibus Montriond dynamique dans le quartier sous-gare. Cependant, et contrairement

à Aix-en-Provence, les parents-référents perçoivent un dédommagement "*symbolique*" de 500 CHF par an remettant en question la notion d'engagement bénévole associé au Pédibus. La question peut dès lors être posée de savoir si le Pédibus fonctionnerait mieux lorsque les parents sont rémunérés. En ce sens, des études préconisent une rémunération afin d'éviter d'avoir des difficultés à recruter des bénévoles (Pérez-Martín, Pedrós, Martínez-Jiménez, & Varo-Martínez, 2018 ; Smith *et al.*, 2015), ce qui a déjà été appliqué en France :

"Il arrive aussi que nous employions des mères en tant que vacataires. Nous avons tenté de professionnaliser ce service. Comme cela, le pédibus tend à devenir un service public municipal en soi." (D'après un entretien avec le premier maire-adjoint de la commune de Champs-sur-Marne ; Colin, 2010)

Au-delà de ces considérations et du fait que les Pédibus se soient essoufflés à Aix-en-Provence et non à Lausanne, elles s'accordent d'une part à encourager et accompagner les parents souhaitant développer le Pédibus, d'autre part à ne pas intégrer le dispositif dans une politique d'aménagement en faveur de la marche à pied. En effet, le Pédibus ne correspond pas à une politique d'aménagement, ce qui est cohérent avec les résultats que nous avons rapportés lors de l'analyse de discours du chapitre précédent. Nos résultats ont montré que le point de départ des Pédibus était lié à un sentiment d'insécurité des parents causé par la présence automobile, fréquemment associé à une demande d'aménagement urbain. Pour exemples, l'élargissement de trottoirs, la création de passages piétons ou de zones à modération des vitesses de circulation des véhicules ont fait partie des requêtes formulées, tout comme le souhait d'augmenter le nombre de places de stationnement pour limiter la congestion automobile et le stationnement sauvage aux abords des écoles qui majorent le sentiment d'insécurité des parents. En réponse à ces requêtes, la municipalité leur a plutôt conseillé de s'organiser pour mettre en place un dispositif de Pédibus.

Cependant, nos résultats suggèrent également que si le Pédibus a été mis à l'agenda pour assurer la sécurité des déplacements des enfants, il ne semble pas suffisant d'après les usagers étant donné que d'autres mesures ont été développées dans un second temps, comme la présence de personnes-piquets, de dépose-minute ou encore de zones de modération de vitesse. Pour exemple, les bénévoles de l'Association Pédibus Montriond à Lausanne se relayent "*tous les jours à 8h15 et 12h*" pour aider les enfants à traverser la route. Cette solution illustre la volonté des familles d'articuler sécurité et déplacement quotidien favorable aux modes actifs ("*c'est la seule voie pour rejoindre l'autoroute de Lausanne sud depuis la gare et ça roule très vite*"). Ceci interroge sur la prise en charge des problèmes publics contemporains par les habitants pour "*pallier quelques défaillances structurelles, des effets de coupure et/ou de ruptures spatiales dans la commune.*" (Depeau, 2012, p. 109) Le Pédibus permettrait dès lors de rendre compatible la marche à pied des enfants vers l'école avec un système de circulation toujours favorable à l'automobile, et ce grâce au truchement de l'accompagnement organisé avec et par des adultes. En ce sens, l'arpentage des itinéraires de Pédibus a permis de révéler des récurrences dans la composition des voies urbaines notamment en matière de mesures de gestion de la circulation.

3.5.2 Le Pédibus, une question d'aménagement urbain ?

Nos résultats laissent suggérer qu'il existerait des espaces spécifiques dans lesquels le Pédibus se déploie. Il se développerait préférentiellement dans les tissus d'habitats collectifs de densité moyenne ou forte, corroborant des études qui ont montré que l'environnement bâti, notamment la densité urbaine, avait un effet sur la pratique du transport actif des enfants vers l'école (Curtis, Babb, & Olaru, 2015). De plus, le Pédibus est majoritairement présent dans des rues empruntées par l'automobile, comprenant une présence végétale qui semble favoriser la pratique de la marche (Larsen *et al.*, 2009). Ces rues, essentiellement bidirectionnelles à une voie, sont pour la plupart limitées à 30km/h et sont bordées d'un espace dédié aux piétons relativement accessible. En effet, la zone 30 fonctionne sur un mode de partage physique de la voirie où la chaussée est affectée aux véhicules motorisés et le trottoir aux piétons. En ce sens, ce type de voirie basé sur la séparation des usages semble propice au déploiement des Pédibus. Ceci corrobore des résultats antérieurs qui suggèrent que les mesures de modération de la circulation (qui ne cessent de se multiplier dans les villes européennes ; Dumont & Mühl, 2006 ; Godillon, 2016, et qui contribuent à réduire les accidents ; Elvik, 2001) et la présence de trottoirs influenceraient les déplacements piétons (Ahlport, Linnan, Vaughn, Evenson, & Ward, 2008 ; Bachiri, Vandersmissen, & Després, 2008 ; Nicholson *et al.*, 2014) et par conséquent la pratique du Pédibus. Ces résultats ne sont pas sans rappeler la tradition de l'urbanisme fonctionnaliste hiérarchisant les voies de circulation en fonction des modes. Inversement, l'absence de ligne de Pédibus dans les grands ensembles n'est pas sans poser de nouvelles questions : ce dispositif a-t-il été vecteur d'aménagements favorables à la marche à pied et défavorables à l'automobile ?

Dans ce contexte, aucune étude ne permet actuellement d'affirmer que le Pédibus ait eu une quelconque influence sur le trafic automobile, incluant la nôtre. Par ailleurs, bien que le Pédibus ne comprenne pas d'aménagement par définition, il aurait pu en être indirectement vecteur. Plus en détail, le cas de Montriond suggère que le Pédibus peut plus ou moins directement inciter à réaliser des aménagements favorables aux piétons (ici la réalisation d'une zone de rencontre), quand les cas de Vers-chez-les-Blanc à Lausanne et de La Duranne à Aix-en-Provence suggèrent que le Pédibus peut s'accompagner d'aménagements favorables au système automobile (ici avec un dépose-minute). Par ailleurs, ces deux exemples se distinguent par leurs positions. Le premier (favorable aux piétons) est situé dans le centre urbain. Le second (favorable au système automobile) est quant à lui situé en périphérie. Cette opposition est cohérente et pourrait s'expliquer par un traitement différencié de l'espace public. Seul le premier, dans le centre urbain, serait à "valoriser", à "reconquérir" (Reigner, Brenac, & Hernandez, 2013, p. 119). Quoi qu'il en soit, aucun aménagement (qui puisse être indirectement) lié aux Pédibus ne semble avoir vocation à exclure l'automobile. Néanmoins, et au-delà des discours, le Pédibus a permis dans certains cas de soulever l'enjeu des aménagements des espaces publics favorablement aménagés pour la marche à pied. Nous reviendrons sur la question des aménagements urbains dans le chapitre suivant.

Comme observé, les politiques étudiées pour favoriser la marche à pied vers l'école font essentiellement de la communication, alors qu'il est connu que certains aménagements influenceraient notablement les compor-

tements de déplacement en plus de diminuer le risque d'accidents (Broberg & Sarjala, 2015 ; Curtis *et al.*, 2015 ; Elvik, 2001 ; Ewing & Cervero, 2010). En effet, la construction des problèmes publics est marquée par ce référentiel d'action contemporain qui passe par la pédagogie et la responsabilité individuelle (chapitre 2).

Cependant, en 1970 la politique danoise a fait autrement pour encourager la marche à pied sur le chemin de l'école et améliorer la sécurité des enfants. Bien qu'il ne s'agisse pas du dispositif de Pédibus, mais d'une politique d'aménagement d'itinéraire vers l'école, le cas du programme *Safe Route To School* d'Odense nous semble ici pertinent. Comme nous l'avons souligné précédemment, les aménagements urbains sont des prérequis à la pratique de la marche, ce qui a été mis en place dans le cas danois, par une modération du trafic automobile, permettant d'améliorer significativement la sécurité (-15 à -20% d'accidents ; Blomberg, Clevén, Thomas, & Peck, 2008). Notons que ces aménagements n'ont pas été restreints aux abords des écoles, mais ont été réalisés sur l'ensemble du chemin des écoliers. Nous concédons ici que cet exemple ne corresponde pas à un dispositif de Pédibus tel qu'observé dans ce travail à Lausanne et à Aix-en-Provence. Toutefois, dans la mesure où cet exemple est régulièrement mobilisé par les promoteurs pour légitimer le Pédibus, il nous semble pertinent de le reprendre à bon compte. De fait, les aménagements généralement réalisés en France et en Suisse romande le sont aux abords des écoles avec, par exemple, des parvis piétonnisés, des dépose-minute, ou encore de la signalisation verticale et horizontale indiquant la présence d'une école.

Ainsi, les aménagements tout au long du trajet domicile-école seraient plus efficaces pour diminuer les accidents liés à la circulation routière et favoriser la marche que les aménagements restreints aux abords des écoles, eux-mêmes probablement plus efficaces que les politiques exclusivement basées sur de la communication.

3.5.3 Le Pédibus dans les espaces aisés

Du point de vue de l'analyse sociologique des quartiers accueillant les lignes de Pédibus, nos résultats ont montré qu'elles étaient essentiellement présentes dans les espaces aisés où l'homogénéité sociale est forte (en Nouvelle-Zélande, Collins & Kearns, 2005 ; en France, Brenac, 2013, p. 96), où les revenus médians et les CSP sont situés dans la moitié supérieure.

Ceci peut contribuer à expliquer l'absence de ligne de Pédibus dans les formes urbaines de type grand ensemble, où les revenus sont généralement plus modestes (Avenel, 2005) et où les enfants se rendent tendanciellement plus à pied à l'école. Dans ce contexte, certaines études ont conclu que la part de la marche vers l'école était plus importante pour les enfants issus d'un foyer à faible revenu comparativement à ceux ayant un haut revenu qui ont plutôt recours à l'accompagnement en automobile (Pabayo, Gauvin, & Barnett, 2011 ; Su *et al.*, 2013), mais aussi que le taux d'accidents des enfants serait plus élevé dans les quartiers défavorisés comparativement aux espaces aisés (Aguero-Valverde & Jovanis, 2006 ; Godillon, 2012 ; Roberts, Marshall, & Norton, 1992).

Les travaux de S. Depeau ont montré que les parents impliqués dans le Pédibus étaient essentiellement de catégories sociales aisées (professions intermédiaires, cadres/professions intellectuelles ; Depeau, 2012, pp. 79-82). En ce sens, ces résultats montrent que, si le déploiement des Pédibus est fonction de l'environnement urbain, il n'en est pas moins soumis à des caractéristiques sociales.

Il existerait alors un fort lien entre la pratique du Pédibus et un potentiel "*effet de quartier*", au sens où ce dernier comprendrait "*l'existence d'interactions fortes [...] entre un espace construit du quotidien et un ou des collectifs ou communautés*" (Authier, Bacqué, & Guérin-Pace, 2007, p. 11), qui maximiserait la capacité d'action collective des individus, ce qui pose la question de qui pratique le Pédibus, et quelles sont leurs représentations quant à cet objet ? C'est ce que nous tenterons d'appréhender dans le chapitre suivant grâce aux retours des parents par une enquête par questionnaire.

CHAPITRE 4

LES REPRÉSENTATIONS INDIVIDUELLES QUI FONDENT LA PRATIQUE

4.1 INTRODUCTION

Les mobilités quotidiennes constituent un véritable défi pour les politiques urbaines locales, notamment en matière d'usage différencié des modes de transport, car ils n'offrent pas les mêmes avantages aux individus. Si la conception urbaine les conduit à choisir un ou des modes de déplacement (Raulin, Lord, & Negron-Poblete, 2016), les arbitrages individuels et familiaux influencent également leurs choix modaux.

4.1.1 Pédibus, arbitrages individuels et familiaux

Au cours du chapitre précédent, nous avons pu observer que le Pédibus se développait préférentiellement dans certains quartiers. Bien que relativement marginal, il semble emprunter des rues caractérisées par une séparation des modes de déplacement : les piétons sur le trottoir et les véhicules motorisés sur la chaussée. Ce dispositif ne semble en effet pas être nécessaire dans d'autres tissus urbains, en particulier dans les grands ensembles, caractérisés par une stricte séparation des voies en fonction des modes et où la pratique de la marche à pied est importante. De plus, il se développe plutôt dans les espaces aisés (corroborant certains travaux ; Brenac, 2013 ; Collins & Kearns, 2005) accueillant des CSP supérieures. Ainsi, si la marche est un mode de déplacement accessible à tout le monde (toute génération et milieu social confondu ; Raulin *et al.*, 2016), la pratique du Pédibus concernerait des lieux et populations spécifiques (Depeau, 2012), suggérant un potentiel "*effet de quartier*" comme nous l'avons indiqué lors du chapitre précédent. Plus encore, sur le plan organisationnel, le caractère spatio-temporel et socialement organisé de ce dispositif rend la synchronisation difficile entre les membres d'une famille, entre voisins, avec l'activité professionnelle, le tout rythmé par les horaires de l'école (Huguenin-Richard, 2010).

À notre connaissance, une unique revue de littérature sur le Pédibus a porté sur les facteurs facilitant ou au contraire inhibant la pratique du Pédibus, intégrant 12 études (soit 9 169 enfants impliqués dans le Pédibus ; Smith *et al.*, 2015). D'un côté, le Pédibus est un gain de temps pour les parents, car ils consacrent moins de temps à l'accompagnement, de l'autre une perte de temps liée à l'organisation bénévole. Le second frein des parents pour s'impliquer dans ce dispositif repose sur le sentiment d'insécurité des trajets domicile-école. Ces contraintes pourraient justifier le manque de bénévoles (Kingham & Ussher, 2005), expliquant probablement le caractère marginal (Brenac, 2013, p. 96) et non durable de sa pratique (Kingham & Ussher, 2005).

Au-delà de ces considérations, la pratique du Pédibus pourrait en réalité s'inscrire dans une relation bien plus complexe entre l'environnement et l'individu, particulièrement dépendante de l'organisation familiale (Torres, 2015, p. 145). Dans cette optique, V. Kaufmann et M. Flamm intègrent le Pédibus dans le champ de la sociologie de la famille au sein de leur rapport de recherche "*Famille, temps et mobilité : état de l'art et tour d'horizon des innovations*" (2003). En ce sens, le Pédibus est considéré par certains parents comme une initiative citoyenne soutenant l'organisation des mobilités familiales, pouvant générer une en-

traide entre voisins d'un même quartier (Kaufmann & Flamm, 2003, p. 51). Dans ce contexte, des études ont rapporté des effets favorables en matière de sociabilisation (Kingham & Ussher, 2007) et d'enthousiasme des familles à y participer (Collins & Kearns, 2010; Kong *et al.*, 2009; Pérez-Martín, Pedrós, Martínez-Jiménez, & Varo-Martínez, 2018; Sirard, Alhassan, Spencer, & Robinson, 2008; Smith *et al.*, 2015). À l'inverse, cette organisation bénévole peut être contraignante pour d'autres familles. L'organisation familiale étant généralement rythmée par des horaires précis (He & Giuliano, 2017), l'accompagnement des enfants à l'école peut s'avérer être une charge pour les parents actifs (Thomas, 2015). Dans ce cas, l'automobile serait un recours efficace notamment dans les espaces de dispersion spatiale (De Vos, 2015).

Par ailleurs, il a été mis en évidence le caractère primordial de la collaboration entre parents, écoles et autorités locales. Cette coopération pourrait aider à surmonter les difficultés de recrutement des bénévoles (Depeau, 2012; Smith *et al.*, 2015), ce qui est également valable pour pallier les obstacles urbains à la pratique du transport actif vers l'école (Salmon, Salmon, Crawford, Hume, & Timperio, 2007). Aussi, le Pédibus est souvent présenté comme un outil prometteur, peu coûteux, permettant de répondre à des problèmes d'obésité en plus d'offrir un environnement favorable et sécuritaire pour promouvoir l'interaction sociale et l'activité physique (Heelan, Abbey, Donnelly, Mayo, & Welk, 2009; Kong *et al.*, 2009).

Cependant, la littérature scientifique sur les facteurs expliquant la pratique du Pédibus est relativement parcellaire. C'est en ce sens que nous proposons d'élargir nos recherches à la littérature portant sur la marche à pied de façon plus générale pour identifier des caractéristiques susceptibles d'expliquer le déploiement socio-spatial inégal des lignes de Pédibus tel que nous avons pu l'observer. Le Pédibus est un moyen de déplacement qui est soumis, au même titre que la marche à pied, à des contraintes urbaines (trottoirs, accessibilité, circulation, sécurité), et qui ont des effets communs sur l'activité physique des enfants (Mehdizadeh, Mamdoohi, & Nordfjaern, 2017).

4.1.2 Le choix du transport actif

Au regard de la littérature sur les freins et les motivations à l'usage des modes actifs vers l'école, il nous est possible de rapporter certains des éléments environnementaux et sociaux qui sont susceptibles d'influer les comportements de déplacement.

Plusieurs études, dont nos résultats du chapitre précédent, ont montré un effet de l'environnement urbain sur la pratique du transport actif des enfants vers l'école, comme la densité (Curtis, Babb, & Olaru, 2015) ou encore la distance domicile-école (Easton & Ferrari, 2015; Salmon *et al.*, 2007; Stewart, 2010) qui favoriserait la pratique de la marche par les enfants lorsque les distances sont courtes : en Nouvelle-Zélande dans une école publique de 700 élèves âgés de 5 à 11 ans (Lang, Collins, & Kearns, 2011); aux USA (Hsu & Saphores, 2014; McDonald, 2007; McDonald, 2008; Seraj, Sidharthan, Bhat, Pendyala, & Goulias, 2012); au Canada sur des adolescents (Bachiri, Vandersmissen, & Després, 2008); au Royaume-Uni avec des enfants de 10-11

ans fréquentant 23 écoles (Page, Cooper, Griew, & Jago, 2010). Une analyse menée sur 677 enfants âgés de 5-6 ans et 10-12 ans en Australie renforce ce propos et rapporte qu'ils se déplaceraient plus facilement en transport actif lorsque la distance à parcourir est inférieure à 800m (Timperio *et al.*, 2006). D'autres ont montré que la présence de trottoirs était positivement associée à la marche (Ahlport, Linnan, Vaughn, Evenson, & Ward, 2008), s'expliquant par leur influence sur la perception de la sécurité du trajet (Loitz & Spencer-Cavaliere, 2013).

Cependant, si une proximité domicile-école est essentielle, d'autres facteurs entrent en considération tels que le regroupement socio-spatial des enfants dans un quartier (Easton & Ferrari, 2015). Une étude menée sur des enfants âgés de 6-12 ans au Pays de Galle a montré que l'âge des enfants, l'indisponibilité de la mère et l'accession à la propriété étaient négativement associés au transport actif vers l'école (Potoglou & Arslangulova, 2016). D'autres analyses empiriques suisses ont évoqué que la diminution de l'activité physique dépendait non seulement du genre de l'enfant (les garçons marcheraient davantage et parcourraient des distances plus élevées que les filles ; Babb, Olaru, Curtis, & Robertson, 2017 ; McDonald, 2012 ; Potoglou & Arslangulova, 2016), de la taille du ménage, des revenus (Stamm & Lamprecht, 2005), mais aussi de la région linguistique, notamment en Suisse francophone comparativement à la Suisse germanophone (Bringolf-Isler *et al.*, 2008).

Plus encore, des aspects d'ordre pratique contribuent au choix d'un mode de transport actif, tels que les conditions météorologiques (Curtis *et al.*, 2015) ou le poids du cartable, souvent accompagné, du sac de sport ou de l'instrument de musique pour l'enfant, de la poussette et du sac à main pour les parents (Cochoy, Canu, & Calvignac, 2014).

4.1.3 L'individu, pierre angulaire du Pédibus

Au même titre que de nombreux pays occidentaux, la Suisse est non seulement concernée par la hausse de l'obésité infantile (Zimmermann, Hess, & Hurrell, 2000 ; Zimmermann, Gübeli, Püntener, & Molinari, 2004), mais aussi par l'augmentation de l'accompagnement en automobile vers l'école (Sauter, 2009). Ceci explique la montée en puissance des stratégies de communication en faveur du transport actif vers l'école (Chillón, Evenson, Vaughn, & Ward, 2011), intégrant le Pédibus. Ceci est cohérent au regard de nos résultats des chapitres 2 et 3, le premier intégrant les discours associés au Pédibus, le second montrant que Lausanne mène une politique publique en faveur du Pédibus davantage active qu'à Aix-en-Provence.

Dans l'objectif de décrire aussi exhaustivement que possible l'objet Pédibus, il nous semble opportun (si ce n'est indispensable) de porter un troisième regard sur son déploiement. Intégrer aux connaissances connexes au Pédibus, les raisons de l'implication ou non des parents, et plus largement des familles, semble être incontournable (Yarlagadda & Srinivasan, 2008). Plus encore, s'il est la résultante d'une interaction environnement-individu (Torres, 2015, p. 145), qu'il est associé à un "*effet de quartier*" (Authier, 2007) et potentiellement

dépendant d'un phénomène d' "*autosélection*" (Handy, Cao, & Mokhtarian, 2006), ainsi qu'inscrit dans une organisation spatio-temporelle des familles (Kaufmann & Flamm, 2003), alors considérer le regard de l'usager est primordial.

Nous proposons ici d'approfondir une étude précédemment réalisée par S. Depeau publiée dans un rapport sur les mobilités collectives dans les périphéries urbaines qui était focalisée sur les implications sociales des familles dans le Pédibus (2012). Il s'agit d'apporter des éléments de réponse permettant de mieux comprendre, non seulement les facteurs susceptibles d'expliquer la distribution inégale préalablement observée (chapitre 3), mais aussi la marginalité du dispositif au regard des habitudes modales et des représentations de différents modes de transport. Il s'agit donc de répondre aux questions suivantes :

Pourquoi le Pédibus fonctionne-t-il davantage dans certains quartiers ? Est-ce lié au fait que ces personnes de CSP supérieures soient plus demandeuses de Pédibus, et que ces quartiers résidentiels soient, de par leurs caractéristiques (trottoirs, accessibilité, circulation, sécurité) plus "*friendly*" pour la marche à pied ? Qui sont les parents impliqués dans ce dispositif et quelles sont les principales raisons d'y prendre part ou pas ?

Au regard de la littérature, nous émettons l'hypothèse que la pratique du Pédibus ne serait pas qu'une question de distance domicile-école, mais serait soumise à de multiples facteurs interdépendants de l'environnement : contraintes et perceptions urbaines, organisation familiale étroitement liée à la situation professionnelle des parents (Easton & Ferrari, 2015 ; Yarlagaadda & Srinivasan, 2008).

Pour répondre à ces questions, nous avons fait le choix d'interroger des parents d'élèves potentiellement concernés par le Pédibus à l'aide d'une enquête par questionnaire. En effet, ces derniers représentent les cibles potentielles du Pédibus qui, par ailleurs, contrôlent les modes de déplacement de leurs enfants (Lewis & Torres, 2010 ; Yarlagaadda & Srinivasan, 2008). Après avoir présenté la méthodologie employée, nous décrivons les résultats issus de l'enquête par questionnaire en trois temps. Le premier décrira les caractéristiques socio-démographiques et économiques des ménages répondants, le mode de déplacement principal des enfants pour se rendre à l'école et la distance qu'ils parcourent depuis leur domicile. Au cours du second, nous restituerons les principaux facteurs qui influencent les déplacements en Pédibus, les motivations et les freins perçus et vécus par les parents. Le troisième concernera une typologie des ménages répondants réalisée sur la base des habitudes modales des enfants et des représentations des parents sur la marche à pied et l'automobile.

4.2 ENQUÊTE PAR QUESTIONNAIRE DESTINÉE AUX PARENTS D'ÉLÈVES

Le choix du questionnaire comme méthode de recueil de données visait à comprendre et expliquer des faits sur la base d'un échantillon permettant tant la réalisation d'analyses statistiques inférentielles que l'extraction d'informations qualitatives. Aussi, le questionnaire est une méthode relativement robuste, apportant des informations systématisées, les rendant comparables au sein d'une population cible.

Notons en préambule méthodologique que l'usage des questionnaires a été réalisé en accord avec les autorités légales concernées. Des demandes d'autorisation pour diffuser les questionnaires ont été formulées auprès des acteurs compétents à Aix-en-Provence¹ et Lausanne². Finalement, peu de temps avant le lancement de l'enquête, la Direction de l'Éducation de la Ville d'Aix-en-Provence n'a pas autorisé la distribution des questionnaires pour ne pas interférer dans le processus en cours sur la réalisation du PDES. De fait, ce chapitre n'intègre pas de comparaison internationale entre les deux communes d'Aix-en-Provence et de Lausanne.

4.2.1 Étapes d'élaboration et canevas du questionnaire

La réalisation du questionnaire s'est déroulée en plusieurs étapes. Il a été élaboré à la suite d'entretiens exploratoires libres réalisés auprès de personnes impliquées ou non dans le Pédibus. Différents points de vue ont ainsi été recueillis (habitants, institutions publiques, associations) pour nous aider à formuler des questions spécifiques. Une fois réalisé, le questionnaire a été soumis à un pré-test auprès d'une quinzaine de personnes (chercheurs et habitants français et suisses). Il s'agissait d'une précaution permettant d'améliorer la clarté, l'ordre des questions, la mise en page et le vocabulaire pour pallier certaines différences linguistiques entre la France et la Suisse romande. Cette évaluation par des tiers a permis de valider la version définitive du questionnaire. À noter que deux questionnaires ont donc été réalisés, une version française et une version suisse, identiques à l'exception de certains termes spécifiques (accompagnateur/conducteur ; classe/degré) et de la nomenclature sur le niveau de formation. La version française n'ayant pu être distribuée, elle ne sera pas considérée dans la suite du chapitre.

Le questionnaire définitif (Annexe f.A39) intégrait différentes questions portant sur la pratique du Pédibus, les motivations et les freins à s'impliquer dans ce dispositif, les perceptions du trajet domicile-école, la fréquence d'accompagnement des enfants à l'école, les opinions sur des arguments communicationnels en faveur du Pédibus issus de ses acteurs promotionnels et les représentations de certains modes de déplacement (voiture, transport en commun, vélo, marche à pied et Pédibus). Ces thèmes ont été alimentés de questions de contrôles des enfants (sexe, âge, classe, école) et des parents (niveau d'étude, CSP et revenu), de don-

1. Direction de l'Éducation de la Ville d'Aix-en-Provence

2. Service de la Direction Générale de l'enseignement obligatoire du Canton de Vaud, Service des écoles primaires et secondaires de la Ville de Lausanne

nées sur leur lieu d'habitation (adresse, type d'habitat, relation avec le voisinage, vie de quartier, sentiment d'appartenance et choix résidentiels) et également sur les équipements à disposition du ménage (automobile, deux roues motorisées, vélo, abonnement transport en commun).

4.2.2 Recrutement des écoles et passations

Pour étudier les habitudes modales des enfants vers l'école et les comparer, nous avons tenu compte du regroupement des élèves par quartier (Easton & Ferrari, 2015). Les questionnaires ont donc été distribués dans quatre écoles sélectionnées selon une variable principale : l'environnement urbain (centre urbain, première couronne et périurbain)³. Nous l'avons croisé avec trois autres variables secondaires : les revenus des ménages par quartier (aisé, moyen et populaire), la desserte de lignes de Pédibus (forte, faible et nulle, mais a existé), et la forme de gestion du Pédibus (Ville de Lausanne, Association Pédibus Montriond, de manière informelle). Les quatre écoles ainsi sélectionnées, Montriond, Floréal, Entre-Bois et Vers-chez-les-Blanc, sont localisées dans la Figure 4.1 et décrites ci-après.

3. Habitat urbain dense et collectif (mobilité de proximité); le tissu d'après-guerre éloigné du centre-ville; habitat périurbain caractérisé généralement par l'usage de l'automobile.

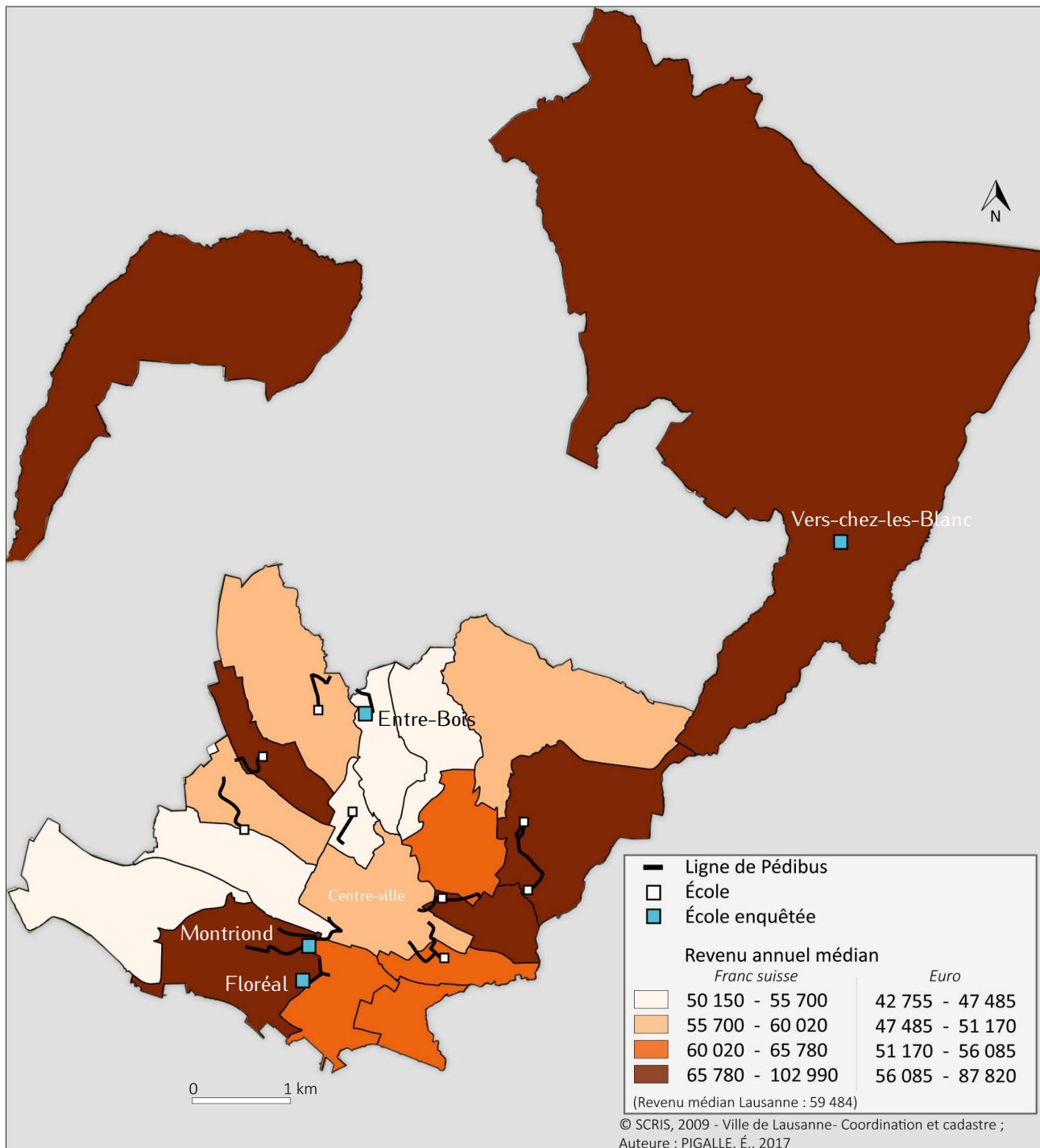


FIGURE 4.1 – Écoles enquêtées à Lausanne

Deux cas du centre urbain

La première école primaire, Montriond, se situe dans un quartier à proximité du centre-ville historique, construit entre 1919 et 1945. Ce quartier aisé est essentiellement composé de propriétaires de petites villas individuelles avec jardins. Comparativement aux autres quartiers de Lausanne, la densité de population est plus faible et le revenu plus élevé. L'école est desservie par trois lignes de Pédibus gérées par l'Association

Pédibus Montriond (Figure 4.2). Elle compte 15 classes et 291 élèves. 95 ménages ont participé à notre étude représentant 129 enfants, soit environ 45% des élèves de cette école.

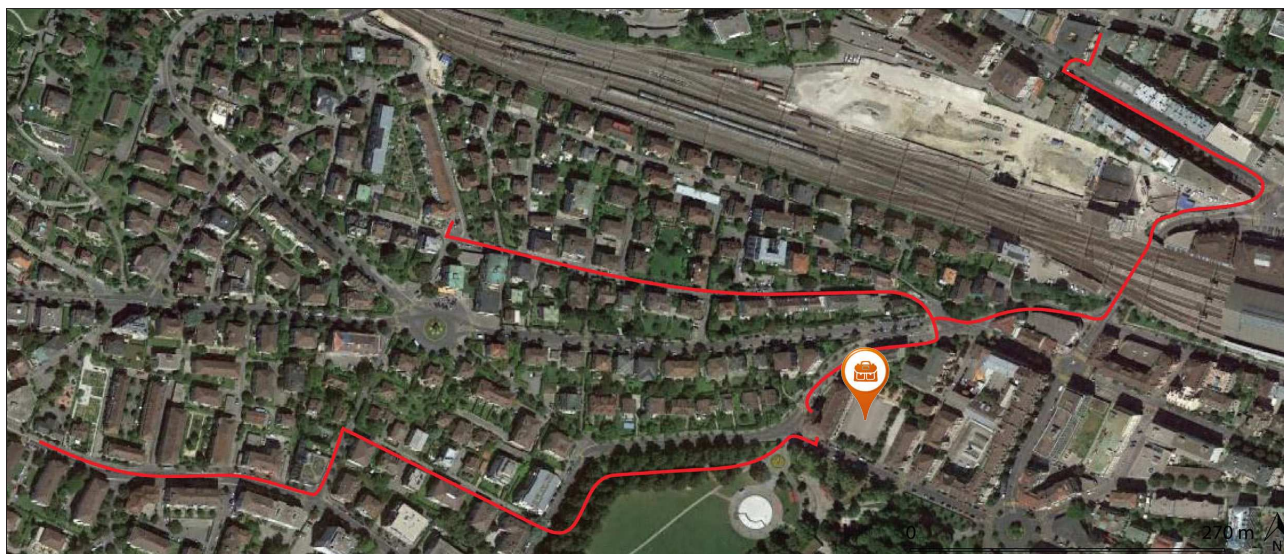


FIGURE 4.2 – Tissu urbain aux abords de l'école de Montriond, Lausanne
Source : *Google Earth*, 2018

La seconde école primaire, Floréal, est située à proximité de celle de Montriond et bénéficie également de la proximité du centre-ville historique et de ses activités. Les logements se caractérisent par de grands bâtiments collectifs construits avant 1960. La densité de population est également faible et le revenu des contribuables est au-dessus de la moyenne lausannoise. Cette école est desservie par une ligne de Pédibus gérée par la coordinatrice de la Ville de Lausanne (Figure 4.3). Elle possède 12 classes et 240 élèves. 38 ménages ont répondu aux questionnaires représentant près de 21% des élèves de Floréal (50 enfants).

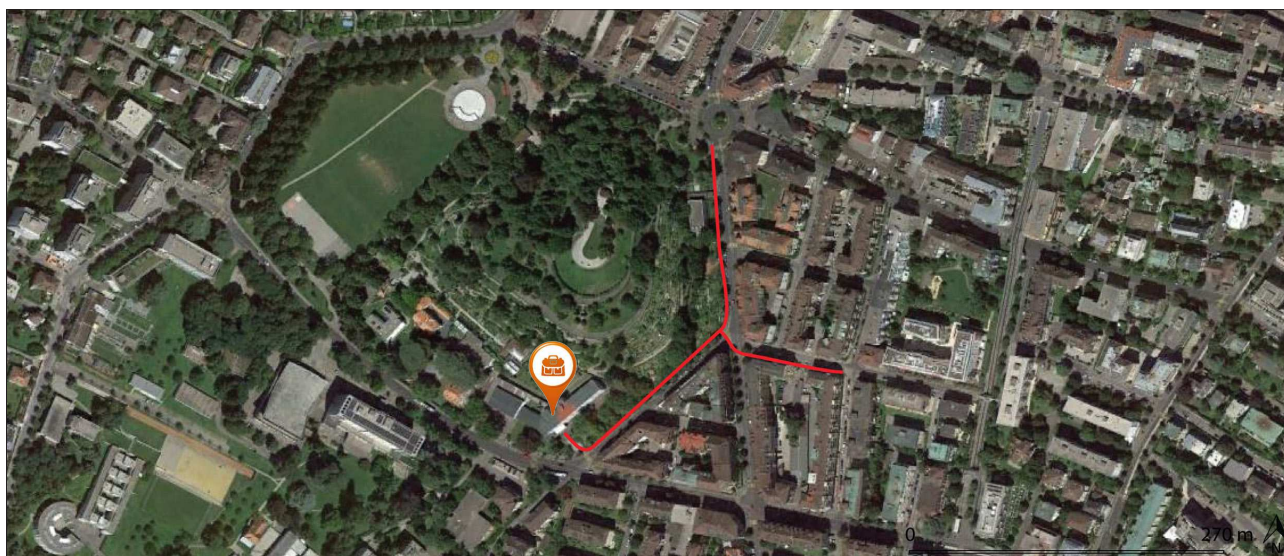


FIGURE 4.3 – Tissu urbain aux abords de l'école de Floréal, Lausanne
Source : *Google Earth*, 2018

Un cas d'habitat collectif subventionné dans la première couronne

La troisième école primaire, Entre-Bois, est située dans le quartier Bellevaux au nord du centre-ville de Lausanne, construit entre la fin de la Seconde Guerre mondiale et 1970 (Figure 4.4). En comparaison à la moyenne lausannoise, ce quartier est un secteur d'habitation populaire et dense, marquée par une forte proportion de logements subventionnés. L'école est desservie par une ligne de Pédibus également gérée par la Ville. Inaugurée en 1969, elle compte 13 classes et 267 élèves. 26 ménages ont participé à notre étude représentant 38 enfants, soit environ 14% des élèves de cette école.

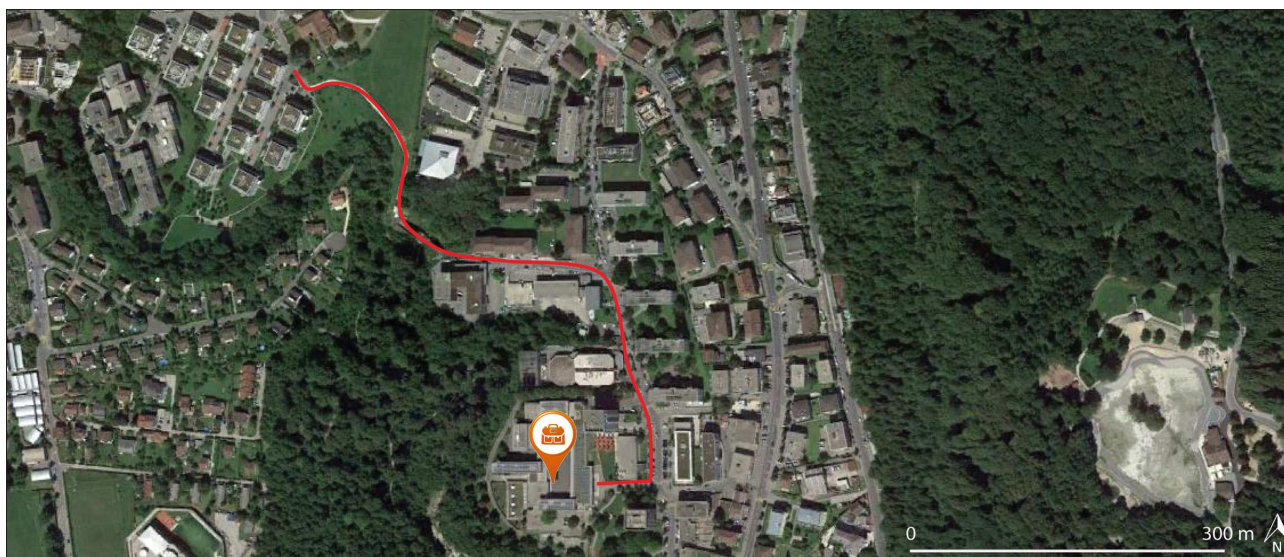


FIGURE 4.4 – Tissu urbain aux abords de l'école d'Entre-Bois, Lausanne
Source : Google Earth, 2018

Un cas périurbain

La quatrième école primaire, Vers-chez-les-Blanc, est située dans les Zones foraines dans le périurbain (Figure 4.5). Ce quartier s'est essentiellement développé dans les années 1980 marquées par un fort étalement urbain, expliquant que la densité de population soit la plus faible de Lausanne. Il se caractérise par de grandes surfaces boisées et accueille principalement des familles aisées, propriétaires de grandes villas individuelles avec jardins. Il se distingue également des autres quartiers lausannois par la taille des ménages et des logements, plus grands. Auparavant l'école était desservie par une ligne de Pédibus, aujourd'hui inactive faute de bénévoles. Toutefois, la passation des questionnaires a révélé l'existence de Pédibus informels. L'école possède 11 classes et 205 élèves. 59 ménages ont répondu à notre questionnaire, représentant près de 40% des enfants de cette école (80 enfants).

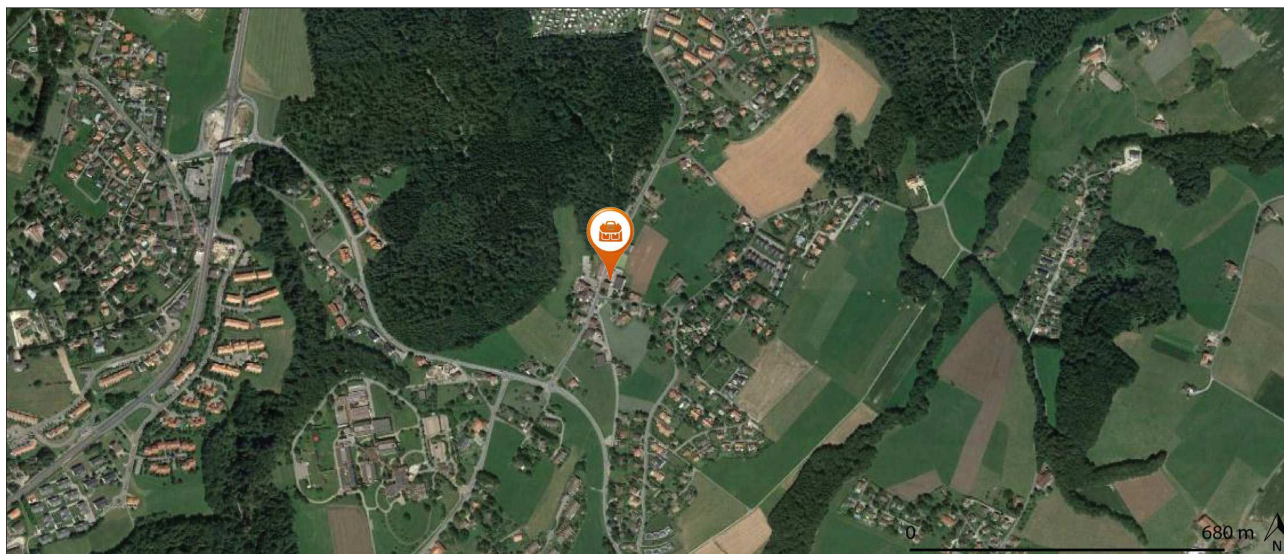


FIGURE 4.5 – Tissu urbain aux abords de l'école de Vers-chez-les-Blanc, Lausanne
Source : *Google Earth*, 2018

Passation

Concernant la passation des questionnaires, nous avons sollicité les directeurs des écoles primaires lausannoises, qui ont accepté de participer à ce projet en transmettant les questionnaires aux parents d'élèves. Entre juin et décembre 2016, 1003 questionnaires ont été remis aux quatre écoles publiques élémentaires sélectionnées (enfants âgés de 4 à 9 ans) de Lausanne (Tableau 4.1). Tous les parents d'élèves ont reçu le questionnaire accompagné d'une lettre d'information expliquant brièvement le projet de recherche, puis ont été invités à retourner le questionnaire rempli à une date précise, soit un mois après notre dépôt à l'école (Annexe f.A40).

Tableau 4.1 – Synthèse de la distribution à la réception des questionnaires

École	Distribution		Réception			
	Date	Nombre d'enfants	Enfants	%	Ménage	%
Montriond	12/2016	291	129	44,33	95	32,64
Floréal	06/2016	240	50	20,83	38	15,83
Entre-Bois	12/2016	267	38	14,23	26	9,73
Vers-chez-les-Blanc	06/2016	205	80	39,02	59	28,78
TOTAL		1003	297	29,61%	218	21,73%

Le taux de réponse du quartier populaire (Entre-Bois) étant plus faible, nous pouvons dès lors considérer que notre étude représente davantage les classes moyennes et aisées.

4.2.3 Analyses et traitements de données

L'intégralité de nos analyses statistiques a été menée avec le logiciel R. Seuls les résultats ayant une valeur de significativité équivalente à $p \leq 0,05$ ont été considérés comme significatifs et ont été rapportés. Différentes approches statistiques ont été employées, permettant chacune d'apporter des éléments d'informations que nous discuterons par la suite.

Nous avons dans un premier temps réalisé des analyses des correspondances simples, permettant de déterminer la présence de répartitions inégales et non aléatoires de nos effectifs selon certaines variables. De plus, elles ont permis, de mettre en évidence les catégories sur- et sous-représentées par variables significatives.

De nature inférentielle, nous avons mené des modèles linéaires généralisés visant à mettre en évidence les facteurs ayant une influence sur la pratique du Pédibus. De plus, les différences de représentations entre les personnes pratiquant ou non le Pédibus ont été considérées, selon qu'elles habitent dans un quartier où le Pédibus est géré par la Ville de Lausanne, l'Association Pédibus Montriond ou de manière informelle (autogérée).

Dans un objectif classificatoire, nous avons également mené une analyse en composantes principales (ACP) intégrant les habitudes modales des enfants pour se rendre à l'école et les représentations des parents en faveur de la marche à pied et de l'automobile (Tableau 4.2). Cette approche avait pour objectif d'identifier différents profils de ménages répondants. À cette ACP, nous avons intégré des variables illustratives, permettant de décrire les caractéristiques significativement associées à chacun des groupes constitués. Ces données sont exprimées en scores V et correspondent à une mesure d'association entre variables. Plus ce score est important positivement et plus il est fortement associé au groupe auquel il est attribué. À l'inverse, plus ce score est important négativement et moins il est associé au groupe.

Tableau 4.2 – Réception des arguments issus de plaquettes de communication en faveur de la marche à pied et de l'automobile par les parents

Arguments	Questions
En faveur de la marche à pied	Aller à l'école à pied permet de gagner du temps pour les parents
	J'aime discuter avec les parents sur le chemin de l'école
	Je culpabilise lorsque je prends ma voiture pour faire moins d'un kilomètre
En faveur de l'automobile	Je préfère la voiture pour la sécurité de mes enfants
	Il faut plus de stationnements près des écoles pour déposer mes enfants
	Je préfère la voiture, car je suis habitué(e)

4.3 RÉSULTATS

4.3.1 Description des répondants selon leur école et quartier de résidence

Profil socio-économique

Dans un premier temps nous nous sommes intéressés aux profils socio-économiques des ménages ayant répondu à l'enquête par établissement scolaire (Tableau 4.3). Nous observons que les profils socio-économiques des répondants sont conformes aux profils du quartier, en l'occurrence, l'école d'Entre-Bois se caractérise par une sur-représentation de personnes au chômage et non qualifiées, avec un niveau d'étude de niveau primaire, et touchant moins de 6000 CHF (soit environ 5100 €) par mois comparativement aux autres écoles. À l'inverse, les ménages de l'école de Vers-chez-les-Blanc touchant plus de 9200 CHF (soit environ 7900 €) par mois sont sur-représentés. Enfin, ceux des écoles de Floréal et de Montriond apparaissent comme médians.

Tableau 4.3 – Données descriptives des ménages répondants

	Centre urbain		Première couronne	Périurbain
	Floréal	Montriond	Entre-Bois	Vers-chez-les-Blanc
Catégorie socio-professionnelle des répondants (χ^2 (30) = 63,741 ; p = 0,0003171)				
Personne au foyer	3 (7,9%)	6 (6,3%)	5 (19,2%)	6 (10,2%)
En formation	2 (5,3%)	0 (0%)	0 (0%)	1 (1,9%)
Chômage	0 (0%)	2 (2,1%)	4 (15,4%)	0 (0%)
Non qualifié	2 (5,3%)	0 (0%)	2 (7,7%)	0 (0%)
Ouvrier	1 (2,6%)	3 (3,2%)	1 (3,8%)	0 (0%)
Employé	5 (13,2%)	6 (6,3%)	6 (23,1%)	12 (20,3%)
Libéral	4 (10,5%)	13 (13,7%)	0 (0%)	8 (13,6%)
Intermédiaire	5 (13,2%)	16 (16,8%)	3 (11,5%)	7 (11,9%)
Intellectuelle	14 (36,8%)	41 (43,2%)	3 (11,5%)	23 (39%)
Dirigeant	2 (5,3%)	6 (6,3%)	2 (7,7%)	3 (5,1%)
Non spécifié	0 (0%)	2 (2,1%)	0 (0%)	0 (0%)
Niveau d'étude des répondants (χ^2 (18) = 83,816 ; p < 0,0001)				
Primaire	0 (0%)	3 (3,2%)	10 (38,5%)	0 (0%)
Gymnase	3 (7,9%)	6 (6,3%)	3 (11,5%)	2 (3,4%)
Apprentissage	8 (21,1%)	7 (7,4%)	4 (15,4%)	7 (11,9%)
École supérieure	4 (10,5%)	3 (3,2%)	4 (15,4%)	5 (8,5%)
Haute école	0 (0%)	5 (5,3%)	1 (3,8%)	4 (6,8%)
Université	23 (60,5%)	70 (73,7%)	3 (11,5%)	41 (69,5%)
Non spécifié	0 (0%)	1 (1,1%)	1 (3,8%)	0 (0%)
Revenu mensuel des ménages (χ^2 (15) = 76,28 ; p < 0,0001)				
< 4400 CHF (< 3700€)	2 (5,3%)	3 (3,2%)	6 (23,1%)	0 (0%)
4400-6000 CHF (3700-5100€)	2 (5,3%)	14 (14,7%)	12 (46,2%)	2 (3,4%)
6000-7600 CHF (5100-6500€)	6 (15,8%)	7 (7,4%)	3 (11,5%)	1 (1,7%)
7600-9200 CHF (6500-7900€)	7 (18,4%)	15 (15,8%)	1 (3,8%)	8 (13,8%)
> 9200 CHF (> 7900€)	21 (55,3%)	52 (54,7%)	2 (7,7%)	47 (79,7%)
Non spécifié	0 (0%)	4 (4,2%)	2 (7,7%)	1 (1,7%)

Les chiffres en gras représentent une distribution différente des autres groupes, comprenant une **sur-représentation en rouge** et une **sous-représentation en jaune**.

Structure familiale des ménages répondants

Les ménages ayant répondu comprennent pour une large majorité, des couples dont les parents sont âgés de près de 40 ans, intégrant principalement 1 à 2 enfants, dont ceux en primaire ont entre 6 et 7 ans en moyenne, composée de manière équilibrée de garçons et de filles (Tableau 4.4).

Tableau 4.4 – Données descriptives des enfants

	Centre urbain		Première couronne	Périurbain
	Floréal	Montriond	Entre-Bois	Vers-chez-les-Blanc
Caractéristiques descriptives des ménages				
Couple	33 (86,8%)	81 (85,3%)	20 (76,9%)	55 (93,2%)
Âge du répondant	40,9 (± 5,2)	40 (± 4,6)	38,5 (± 8,1)	40,3 (± 4,7)
Nombre d'enfants dans le ménage ($\chi^2 (9) = 14,615$; $p = 0,1021$)				
1	16 (42,1%)	46 (48,4%)	11 (42,3%)	18 (30,5%)
2	17 (44,7%)	31 (32,6%)	9 (34,6%)	35 (59,3%)
3	4 (10,5%)	15 (15,8%)	6 (23,1%)	6 (10,2%)
4	1 (2,6%)	3 (3,2%)	0 (0%)	0 (0%)
Caractéristiques descriptives des enfants en primaire				
Âge (année)	6,8 (± 1,8)	6,7 (± 1,8)	6,2 (± 1,5)	7,3 (± 1,6)
Garçons (%)	50%	54,3%	40,5%	50%

Équipements, distance et modes de déplacement

En ce qui concerne les équipements de transport des ménages répondants (Tableau 4.5), la part à l'école de Vers-chez-les-Blanc disposant toujours d'au moins une voiture à leur domicile est sur-représentée comparativement aux autres écoles. Si à Entre-Bois, 24% n'ont pas de voiture, à Floréal ils peuvent en avoir sur demande (notamment avec le service de location *Mobility*). À l'inverse, la part des ménages répondants disposant de l'abonnement en transport en commun à Vers-chez-les-Blanc est plus faible : 45,5% déclarent ne pas l'avoir.

De plus, la part des enfants résidant à moins de 500m de l'école est sur-représentée à Floréal et à Entre-Bois, quand ceux de Montriond sont majoritairement entre 500 et 1000m de leur école, et ceux de Vers-chez-les-Blanc à au moins 1500m (Tableau 4.5). Cet effet de distance est susceptible de s'expliquer par la sectorisation scolaire des enfants selon leur lieu de résidence. Ce point peut se justifier par le fait que les parents de l'école du périurbain utilisent davantage l'automobile pour accompagner leurs enfants, contrairement aux deux écoles situées dans le tissu urbain dense (Montriond et Floréal) qui se déplacent plutôt à pied. Enfin, les déplacements en Pédibus sont sur-représentés à l'école de Montriond (Tableau 4.5). Néanmoins, sa pratique ne semble pas être soumise uniquement à un effet de distance domicile-école.

Tableau 4.5 – Données descriptives des modes de déplacement

	Centre urbain		Première couronne	Périurbain
	Floréal	Montriond	Entre-Bois	Vers-chez-les-Blanc
Accès aux moyens de transport				
TC (χ^2 (6) = 24,461 ; p = 0,0004296)				
Pas du tout	14,3%	18,7%	29,2%	45,5%
Sur demande	8,6%	16,5%	25%	21,8%
Toujours	77,1%	64,8%	45,8%	32,7%
Vélo (χ^2 (6) = 22,888 ; p = 0,0008347)				
Pas du tout	24,2%	25%	69,6%	20,7%
Sur demande	21,2%	18,2%	8,7%	13,8%
Toujours	54,5%	56,8%	21,7%	65,5%
Deux roues (χ^2 (6) = 10,431 ; p = 0,1076)				
Pas du tout	75,8%	90,1%	86,4%	83,6%
Sur demande	6,1%	3,7%	9,1%	0%
Toujours	18,2%	6,2%	4,5%	16,4%
Automobile (χ^2 (6) = 36,057 ; p < 0,0001)				
Pas du tout	19,4%	7,4%	24%	0%
Sur demande	25%	33%	16%	5,3%
Toujours	55,6%	59,6%	60%	94,7%
Distance domicile-école des enfants en primaire (χ^2 (12) = 92,393 ; p < 0,0001)				
< 500m	35 (70%)	37 (28,7%)	24 (63,2%)	14 (17,5%)
500-1000m	9 (18%)	70 (54,3%)	6 (15,8%)	34 (42,5%)
1000-1500m	4 (8%)	19 (14,7%)	4 (10,5%)	8 (10%)
1500-2000m	1 (2%)	2 (1,6%)	4 (10,5%)	14 (17,5%)
> 2000m	1 (2%)	1 (0,8%)	0 (0%)	10 (12,5%)
Mode de déplacement principal des enfants en primaire pour se rendre à l'école (χ^2 (12) = 79,78 ; p < 0,0001)				
Pédibus	2 (4%)	28 (21,7%)	4 (10,5%)	5 (6,3%)
Marche	41 (82%)	80 (62%)	21 (55,3%)	24 (30%)
TC	4 (8%)	5 (3,9%)	2 (5,3%)	15 (18,8%)
Vélo	1 (2%)	1 (0,8%)	0 (0%)	0 (0%)
Automobile	2 (4%)	15 (11,6%)	11 (28,9%)	36 (45%)
Caractéristiques descriptives des modes de déplacement				
Fréquence accompagnement par semaine	4 ($\pm$ 1,5)	3,8 ($\pm$ 1,9)	4,1 ($\pm$ 1,6)	3,4 ($\pm$ 2,1)

Les chiffres en gras représentent une distribution différente des autres groupes, comprenant une **sur-représentation en rouge** et une **sous-représentation en jaune**.

Sur le graphique ci-contre (Figure 4.6), nous observons que l'usage de l'automobile et des transports en commun augmente au fur et à mesure que la distance s'allonge entre le domicile et l'école, induisant dans le même temps une diminution des déplacements piétons. Toutefois, des déplacements automobiles sont réalisés à une distance inférieure à 1000m ; un résultat également observable en Australie (Babb *et al.*, 2017) ou au Canada (Morency & Demers, 2010). Bien que marginal, le Pédibus est plutôt d'usage entre 500 et 1000m.

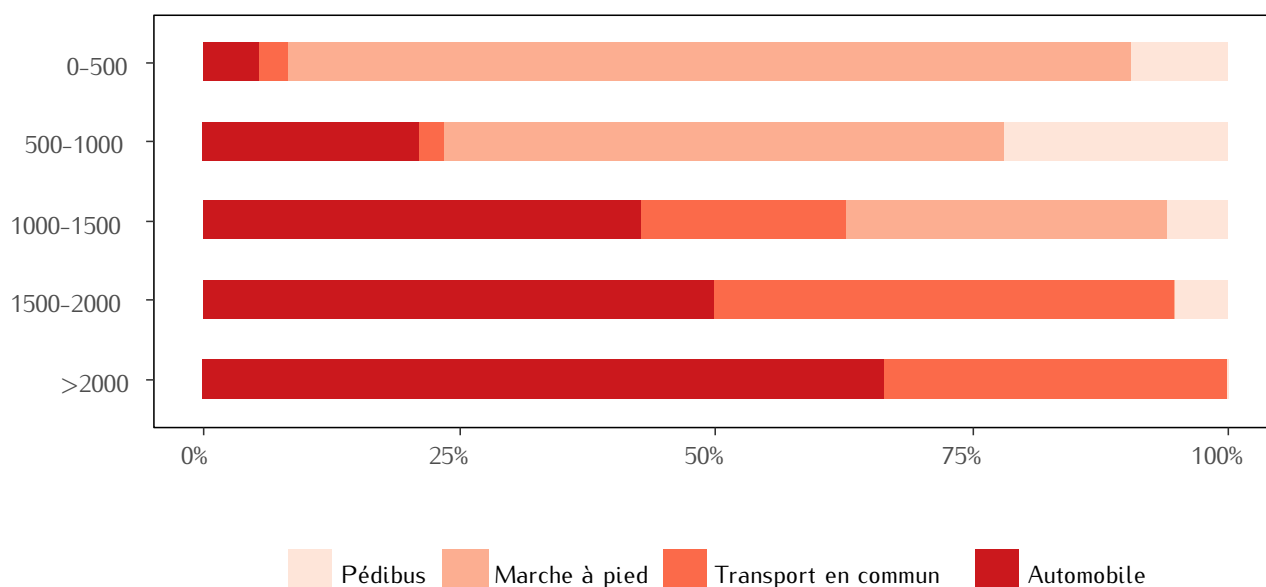


FIGURE 4.6 – Distances domicile-école selon le mode de déplacement des enfants (%)

Si nous nous focalisons sur la pratique actuelle, passée ou inexistante du Pédibus, nous pouvons observer que seule Montriond présente une large pratique actuelle de ce dispositif quand les autres écoles ne se distinguent pas (Tableau 4.6).

Tableau 4.6 – Données descriptives de la pratique du Pédibus par école

	Centre urbain		Première couronne	Périurbain
	Floréal	Montriond	Entre-Bois	Vers-chez-les-Blanc
Pratique du Pédibus pour les enfants en primaires ($\chi^2 (6) = 28,238$; $p < 0,0001$)				
Jamais	48 (96%)	86 (66,7%)	33 (86,8%)	66 (82,5%)
Auparavant	0 (0%)	15 (11,6%)	1 (2,6%)	10 (12,5%)
Actuellement	2 (4%)	28 (21,7%)	4 (10,5%)	4 (5%)

Les chiffres en gras représentent une distribution différente des autres groupes, comprenant une sur-représentation en rouge.

4.3.2 Facteurs d'influence des déplacements en Pédibus

De manière plus inférentielle, nous nous sommes ensuite intéressés aux facteurs susceptibles d'avoir une influence plus spécifique sur la pratique ou non du Pédibus.

4.3.2.1 Découverte du Pédibus par les panneaux

Concernant la connaissance et le mode de découverte du Pédibus, les questionnaires ont permis de remarquer que seuls 7,4% de l'ensemble des répondants ont déclaré ne pas connaître le dispositif. 35% des répondants à l'école d'Entre-Bois ne le connaissent pas, 6% à Floréal et 3% pour Montriond et Vers-chez-Les-Blanc⁴.

Parmi ceux qui le connaissent, une grande majorité des parents des écoles de Montriond, Floréal et de Vers-chez-Les-Blanc l'ont découvert par les panneaux Pédibus (Tableau 4.7). À l'inverse, la découverte du Pédibus à l'école d'Entre-Bois est plutôt passée par des brochures de communication (64,7%). Ce qui corrobore avec nos observations de terrain, au regard du seul panneau observé, en mauvais état, posant la question de l'activité de cette ligne (Figure 4.7).

Tableau 4.7 – Découverte du Pédibus par les parents par écoles (%)

	Centre urbain		Première couronne	Périurbain	Total
	Floréal	Montriond	Entre-Bois	Vers-chez-les-Blanc	général
Panneau Pédibus	94,1	69,2	17,6	70,1	69,3
École	41,1	52,7	35,2	38,5	45,2
Brochure de communication	32,3	34,1	64,7	35,1	36,6
Bouche-à-oreille	23,5	37,3	29,4	38,5	34,6
Association	2,9	12,1	5,8	1,7	7
Municipalité	-	2,2	5,8	3,5	2,5
Autre : garderie	-	-	-	3,5	1
Voyages dans une autre ville	-	-	-	-	-

Les chiffres en gras représentent une distribution différente des autres groupes, comprenant une sur-représentation en rouge et une sous-représentation en jaune.

4. Par comparaison à Lausanne, nous pouvons dire que le Pédibus d'Aix-en-Provence semble être relativement peu connu. (Résultat issu de présentations téléphoniques du sujet de thèse auprès de la Municipalité et de certaines écoles primaires nous informant ne pas connaître le dispositif).



FIGURE 4.7 – Panneau Pédibus à l'entrée de l'école d'Entre-Bois

4.3.2.2 Facteurs liés aux parents et aux enfants

Par la suite, il s'agissait d'identifier les variables contribuant significativement à la pratique du Pédibus. Deux modèles linéaires généralisés binomiaux ont été réalisés ("pratique" étant codée 1 et absence de pratique étant codée 0; de fait, les résultats seront à interpréter comme représentant la proportion de la pratique du Pédibus. Chacun des deux modèles s'appuie sur quatre variables explicatives.

Le premier modèle (nommé "ménage") avait pour objectif de déterminer quelles variables propres aux parents pouvaient avoir des répercussions sur la pratique ou non du Pédibus par leurs enfants. Nous avons considéré des variables liées à la situation professionnelle (CSP et revenu mensuel brut du ménage), le type de ménage (en couple ou monoparental), ainsi que l'implication d'au moins un des deux parents dans une association (liée à l'éducation, à l'environnement ou à la mobilité).

Le second modèle (nommé "enfant") visait à identifier le poids de variables liées aux enfants quant à la pratique du Pédibus. Nous avons donc intégré ici l'âge et le sexe de l'enfant, ainsi que la distance entre le domicile et l'école de chaque enfant, ainsi que le degré de satisfaction de la vitesse de circulation par les parents pour les trajets pour chaque enfant. En somme, il s'agissait pour ce modèle de déterminer dans quelle mesure des caractéristiques propres à l'enfant (son âge et son sexe) et à ses déplacements quotidiens (distance domicile-école et perception de la dangerosité de ce trajet par les parents) étaient susceptibles d'avoir une influence sur la pratique ou non du Pédibus.

Concernant les résultats obtenus, nous remarquons que certaines variables du modèle "ménage" contribuent significativement à expliquer la pratique du Pédibus par les enfants (Figure 4.8.a). En l'occurrence, deux effets principaux sont observés : le fait qu'au moins un des deux parents soit membre d'une association majeure les chances de pratiquer le Pédibus ($p < 0,001$), au même titre que l'appartenance à certaines CSP (tout particulièrement les personnes au foyer ; $p = 0,01$). Par ailleurs, une interaction entre les revenus mensuels bruts et la composition du ménage est observée. Ici, alors que la pratique du Pédibus reste faible pour les ménages monoparentaux, ceux qui sont en couple montrent une pratique plus importante lorsqu'ils ont un revenu brut mensuel avoisinant les 8000 CHF (soit environ 7000 €).

Le second modèle, centré sur des variables propres aux enfants rapporte également certains effets significatifs (Figure 4.8.b). L'âge de l'enfant contribue à la pratique du Pédibus puisque les enfants pratiquent moins lorsqu'ils grandissent ($p = 0,006$), tout comme la distance domicile-école, qui semble optimale pour la pratique du Pédibus lorsqu'elle est de 500 à 1000m ($p = 0,007$). Enfin, nous observons une interaction entre l'âge de l'enfant et la perception de la vitesse de circulation sur le trajet de l'école, la pratique du Pédibus étant optimale pour les enfants ayant approximativement 7 ans, lorsque les parents ont une opinion mitigée de la vitesse de circulation ($p = 0,001$).

Enfin, nous notons que le modèle "ménage" contribue davantage à expliquer la pratique du Pédibus que le modèle "enfant" (variances expliquées respectives de 27,4% contre 14,05%).

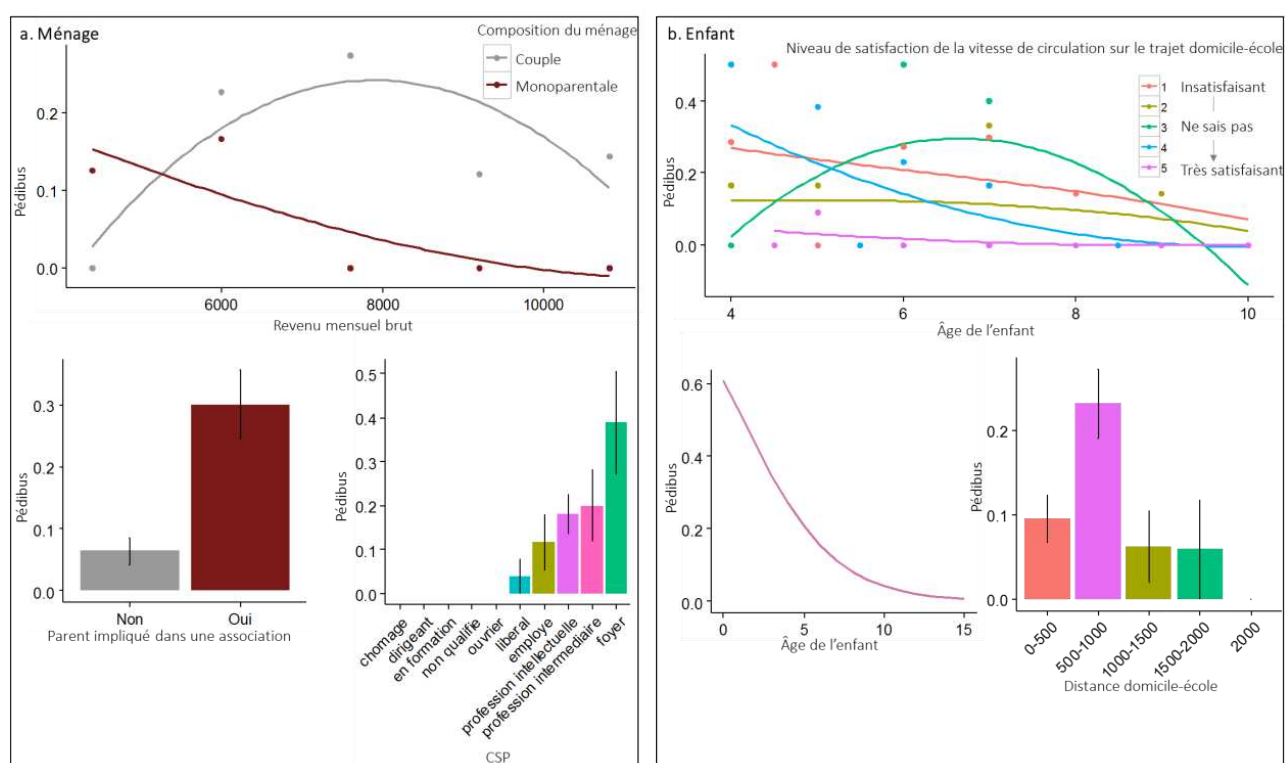


FIGURE 4.8 – Représentations des facteurs influençant significativement les déplacements en Pédibus des personnes enquêtées à Lausanne

4.3.2.3 S'impliquer pour gagner du temps

Les parents ont déclaré majoritairement s'être impliqués dans le Pédibus pour gagner du temps (Tableau 4.8), ce qui corrobore la littérature (Smith *et al.*, 2015). En effet, en accompagnant au moins une fois par semaine les enfants à l'école, le Pédibus leur permet de consacrer moins de temps à l'accompagnement les autres jours de la semaine.

"Avec trois enfants, dont un pas encore scolarisé, les trajets maison/école/crèche demandent pas mal d'organisation. Le Pédibus permet de réduire le nombre de trajets." (Mère de famille, école de Montriond, Lausanne, 2016)

Comparativement aux arguments affichés dans les discours du Pédibus, les aspects de sécurité, d'environnement ou encore d'activité physique ne sont pas les principales raisons de la pratique du dispositif. Il semblerait ainsi qu'il y ait un décalage entre les motivations suggérées par les promoteurs du Pédibus et les motivations déclarées par les usagers. Nous reviendrons sur ce point lors de la conclusion générale.

Tableau 4.8 – Pourquoi votre (vos) enfant(s) a-t-il pratiqué le Pédibus ? (n=90)

Raisons	Effectif	Pourcentage
Gain de temps	37	41,11
Être avec ses copains	23	25,56
Sécurité	20	22,22
Apprentissage à la sécurité routière	18	20,00
Environnement (qualité de l'air, écoresponsable)	12	13,33
Activité physique	8	8,89
Autres raisons	2	2,22
Meilleurs résultats scolaires	1	1,11

4.3.2.4 Freins perçus et vécus

Concernant les principales barrières des parents à s'impliquer dans le dispositif, nous avons référencé les propos de parents issus de nos questionnaires (Tableau 4.9). Notons que certaines de nos observations ont été rapportées dans une récente revue de littérature non exhaustive (Smith *et al.*, 2015).

Tableau 4.9 – Principales raisons de ne pas s'impliquer dans le Pédibus

1. Contraintes horaires difficiles à concilier avec l'emploi

*Inscrire son enfant au Pédibus implique une participation (à définir) des parents, ce qui est souvent **incompatible avec des taux d'activité** élevés ou des emplois éloignés.*

Je l'accompagne à l'école, c'est sur mon chemin pour me rendre au travail

*Je trouve que le Pédibus est vraiment utile et nécessaire. Nous n'avons jamais utilisé ce service parce que ce n'était pas possible pour nous d'y participer activement à cause des **horaires de travail**.*

*Le Pédibus n'est pas du tout adapté à des parents **travaillant à 100%** tous les deux donc non... Nous sommes dans une nouvelle ère où les services doivent s'adapter à la nouvelle situation des familles et je ne peux pas avoir les **disponibilités** demandées du Pédibus*

*Avec 3 enfants petits, les trajets école-crèche demandent pas mal **d'organisation**. J'ai des **horaires variables** donc je ne peux pas m'engager*

*Nous déposons notre fille à l'APEMS [garderie] (conjointe à l'école) 2 matins et allons la chercher 2 fois par jour (17h00) par semaine. Ces trajets se font en voiture, car c'est sur notre **"trajet de travail"**.*

On ne participe pas au Pédibus, car part trop tôt travailler donc il va à l'APEMS [garderie] à 7h15.

*Le pédibus manque de **souplesse** et **d'organisation**.*

2. Responsabilité et engagement

*Je pense que le Pédibus serait très utile de la 1ère à la 4ème année quand les enfants ne peuvent pas se rendre seuls à l'école. Mes voisins ne voulaient pas **prendre d'engagement fixe** pour mettre en place un Pédibus de quartier.*

*Je trouve que le Pédibus une bonne idée, mais [...] c'est trop compliqué de **prendre la responsabilité** pour les autres enfants.*

Autre enfant en bas âge

Impossible d'assurer plusieurs trajets par semaines

3. Distance domicile-école

Une distance faible

La maison est trop près de l'école (environ 400m)

Comme l'école est très proche, ils peuvent y marcher déjà sans accompagnement

Une distance élevée

On habite trop loin de l'école pour prendre le bus, ou y aller à pied et à vélo

Nous n'avons pas de pédibus qui relie la maison et l'école, car il ne s'agit pas de l'école du quartier, car on n'a pas trouvé de places à la garderie du quartier pour nos enfants depuis notre déménagement en 2012.

*Pédibus est **trop contraignant**, car je dois faire 500m dans l'autre direction par rapport à l'école pour aller chercher les autres enfants.*

Je n'ai jamais utilisé le pédibus, car il démarrait trop loin de chez moi. Donc quand mon fils était plus petit on l'accompagnait en voiture en partant au travail. Maintenant il est assez grand pour y aller seul à pied.

4. Une question de sécurité et d'autonomie des déplacements

Sécurité routière

*Pas de ligne de bus sur la route de Marin qui pourrait s'avérer utile en quartier où habitations +++ mais route principale avec **beaucoup de passage** ++ (surtout camions...). Mes filles n'ont pas encore l'âge d'aller toutes seules à l'école.*

*La rue vers l'école à pied est **très dangereuse**.*

*En principe le Pédibus assure la sécurité des enfants, mais pas dans notre quartier, car il n'y a **pas de trottoir***

*La particularité de notre lieu d'habitation : pas de trottoir sur une partie du trajet vers l'école et **route à 80km/h***

Liberté et autonomie

Je veux que les enfants développent leur autonomie. Mon enfant de 8 ans va tout seul à l'école, car il aime ce moment de liberté et d'autonomie.

5. Plaisir de l'accompagnement et disponibilité

J'aime emmener ma fille à l'école.

Nous nous occupons avec plaisir de nos enfants

Le pédibus est quelque chose qui fonctionne très bien dans notre quartier. Juste que j'aimais amener mon petit et maintenant il va seul.

Je les amène moi-même

Je suis disponible

Je suis à la maison

Je n'en ai pas besoin

6. Parents ne connaissant pas le Pédibus ou manquant d'informations

On ne connaît pas bien le Pédibus

Pas encore d'infos

7. Pédibus autogéré, entre voisins, entre copains, en famille

Pédibus organisé en privé, non officiel

On s'organise avec des voisins

Il va à l'école avec une copine

*Chez nous à pied seul veut dire maman et les deux garçons donc un **pédibus familial** non organisé*

Nos résultats indiquent que la pratique du Pédibus est principalement limitée à cause de contraintes organisationnelles généralement liées aux horaires fixes du Pédibus rythmés par ceux de l'école, le tout croisé à la situation professionnelle des parents (temps complet, partiel ; Tableau 4.9, argument 1 [Contraintes horaires difficiles à concilier avec l'emploi]), et à la notion de responsabilité que certains parents ne souhaitent pas prendre (Tableau 4.9, argument 2 [Responsabilité et engagement]). Ainsi, le manque de disponibilité et d'engagement des parents (Collins & Kearns, 2005, 2010) peuvent justifier la marginalité du Pédibus et fragiliser son déploiement (Kingham & Ussher, 2005 ; Kong *et al.*, 2009 ; Strazdins, Broom, Banwell, McDonald, & Skeat, 2011). Ceci se retrouve également à Aix-en-Provence :

*"Nous n'avons pas pu avancer sur la mise en place de ce projet [Pédibus] dans l'école depuis trois ans (date de l'essai de sa première mise en place). En effet, cela nécessite l'intervention de **parents convaincus**, très **disponibles** et qui veulent **prendre cette responsabilité**, que nous n'avons pas."* (Directeur d'école, Aix-en-Provence, 2015)

Nous retrouvons également la question de la distance domicile-école, qui peut réduire la pratique du Pédibus quand elle est trop faible comme trop élevée (Tableau 4.9, argument 3 [Distance domicile-école]). De plus, nos résultats ont montré que la pratique du Pédibus dépendait au moins pour partie de la perception de la vitesse de circulation automobile par les parents (Tableau 4.9, argument 4 [Une question de sécurité et d'autonomie des déplacements] ; Lopes, Cordovil & Neto, 2014), elle-même partiellement liée à l'absence de trottoir. Ceci est cohérent avec les résultats d'une étude qui suggère que ni une distance domicile-école inférieure à 500m ni les aménagements aux abords des écoles ne seraient des garanties de la pratique de la marche pour des raisons de perception de la sécurité routière (Shokoohi, Hanif, & Dali, 2012). Plus encore, certains parents s'accordent à dire qu'ils refusent d'utiliser le Pédibus, perçu comme un frein au développement de l'enfant et à l'acquisition d'une certaine autonomie dans ses déplacements (Tableau 4.9, argument 4 [Une question de sécurité et d'autonomie des déplacements]).

Si certains parents parlent de plaisir à accompagner leur enfant à l'école, d'autres déclarent ne pas avoir envie, ni intérêt à participer au Pédibus étant donné qu'ils sont disponibles (Tableau 4.9, argument 5 [Plaisir de l'accompagnement et disponibilité]), ou simplement par manque d'informations (Tableau 4.9, argument 6 [Parents ne connaissant pas le Pédibus ou manquant d'informations]).

Enfin, nos résultats montrent que certains parents préfèrent s'organiser entre eux, "*en privé*", "*non officiel*" (Tableau 4.9, argument 7 [Pédibus autogéré, entre voisins, entre copains, en famille]). Ce point corrobore avec notre terrain, où plusieurs personnes nous ont confié qu'elles n'avaient pas envie d'institutionnaliser le Pédibus. Pour certaines, la Ville n'a pas forcément de rôle à jouer, quand pour d'autres l'objectif est d'éviter de côtoyer dès le matin ses voisins jugeant cela déplaisant, ou de peur d'une organisation plus complexe.

Par ailleurs, ces résultats se retrouvent chez les parents qui ont arrêté de s'impliquer dans le Pédibus. En effet, plusieurs arguments ont été évoqués pour justifier cet arrêt. En premier lieu, le manque de fiabilité du ramassage scolaire a été avancé, ce dernier étant difficilement prévisible, car les horaires peuvent être variables et dépendants du mauvais temps :

"Le risque de « rater » le Pédibus, on ne peut pas savoir où il se trouve. Si on compte dessus pour aller au travail par exemple, c'est un risque qu'on ne peut pas prendre. Trouver un système pour mieux traquer le Pédibus ? Meilleur respect des horaires pour les conducteurs ?"

"Si on ne le prend pas régulièrement, le conducteur ne sait pas que l'enfant va venir et risque de repartir sans lui (souvent les pédibus sont en avance/ne respectent pas les horaires) → très stressant."

Également, le Pédibus est parfois vécu comme contraignant à cause de la gestion des imprévus, des remplacements de dernières minutes ou encore de *"l'abus des conducteurs"* à *"reposer toujours sur les mêmes mamans"* :

"Les gens s'engagent, et ensuite ils trouvent des excuses quand c'est leur tour de mener le trajet !"

Des arguments d'inconfort ont aussi été rapportés, principalement en lien avec les conditions météorologiques :

"C'est contraignant pour lui d'aller à l'école à pied les jours de pluie et de neige."

Aussi, la pratique du Pédibus a pu être arrêtée, car les enfants ont grandi et peuvent se déplacer par leurs propres moyens :

"Nos enfants sont tous trop grands pour le pédibus !"

"Pour les grands enfants, système de « piquet » pour les aider à traverser, mais le pédibus n'est plus nécessaire."

Enfin, certains parents rapportent que des systèmes de transport plus avantageux ont pu être mis en place, ne justifiant plus l'usage du Pédibus :

"Jusqu'en 2014, ils [les enfants] devaient changer de bus au Chalet-à-Gobet à côté de la route de Berne. Nous faisions alors Pédibus. Depuis le 64 fait une boucle 4 fois par jour. Plus besoin de Pédibus !"

Pour résumer, l'engagement, la responsabilité d'autrui, la distance, le danger perçu de l'environnement urbain (Stark *et al.*, 2018), l'accessibilité, mais aussi le plaisir d'accompagner son enfant, le manque d'informations et les conditions climatiques (Kingham & Ussher, 2005) sont autant de facteurs qui s'articulent, s'imbriquent et guident les modes de vie des familles (Bringolf-Isler *et al.*, 2008 ; Depeau, 2008b ; Huguenin-Richard, 2010 ; Smith *et al.*, 2015). Par ailleurs, notons que le rapport à l'autonomie des déplacements évolue nécessairement avec l'âge de l'enfant concernant le degré d'inquiétude des parents face au risque d'insécurité (Stewart, 2010), qui est plus fort pour les jeunes enfants (5-6 ans) en comparaison à des enfants plus âgés (10-12 ans ;

Timperio, Crawford, Telford, & Salmon, 2004). Que ce soit la littérature ou les retours des parents enquêtés, nous pouvons clairement observer que la pratique du Pédibus ne peut se réduire à une simple question de distance domicile-école. Cet objet serait davantage complexe et dépendrait d'un ensemble de facteurs qui se combinent et qui régissent nos modes de vie quotidiens. Ceci justifie très probablement pourquoi les répondants ont été force de propositions dans les questionnaires, allant au-delà des considérations du Pédibus en exprimant des besoins et des attentes vis-à-vis des politiques locales.

4.3.2.5 Au-delà du Pédibus, les besoins exprimés par les parents

Au sein de nos questionnaires, les parents ont exprimé des attentes et des besoins en matière de mobilité sur le chemin des écoliers, que nous pouvons considérer, au regard du chapitre précédent, comme des réactions aux politiques locales menées à Lausanne. En d'autres termes, ceci peut contribuer à justifier pourquoi le Pédibus ne monte pas en puissance.

En lien avec notre chapitre précédent, les parents ont montré un désir d'aménagement en faveur du transport actif. Ceci vient conforter nos observations, rapportant que les acteurs associatifs lausannois (ce qui est aussi valable pour les parents hors association à Aix-en-Provence et à Lausanne) s'étaient initialement mobilisés sur des questions d'aménagement sécurisé sur le chemin de l'école :

*"Nous souhaiterions plus d'aménagements pour des déplacements en **vélo**."*

*"Pas d'aménagement **piéton**"*

*"Notre association a insisté à la **construction de l'actuelle passerelle** qui relie notre quartier au centre des activités de Bellevaux. La plupart des enfants se rendent à l'école à pied. Nous sommes tous très contents."*

*"L'avenue de Cour est trop **dangereuse** pour les enfants – les **voitures** circulent rapidement et le **trottoir** est étroit par endroit."*

*"On trouve surtout le **passage piéton** chemin des Épinettes|boulevard Grancy (coté les merveilles) dangereux ainsi que la rue du Crêt et l'espace où il y a la petite fontaine (bifurcation Fleurettes|Épinettes)"*

*"**Pas de trottoir** sur le trajet domicile-école"*

Les parents ont également formulé des attentes en matière de politiques de transport et de prévention routière :

*"Il faudrait interdire l'accès au centre de Lausanne aux **pendulaires** qui se déplacent en voiture et qui n'habitent pas à Lausanne. Faire des parkings obligatoires à l'entrée|aux entrées de Lausanne."*

*"Il n'y a pas de **ligne de transport public** allant de notre domicile à l'école."*

*"Les bus sont souvent en **retard** sur la ligne 64. Un bus scolaire avec un horaire serait attendu et super."*

*"Il est nécessaire d'**engager du personnel** aux zones de piétons devant l'école de Montriond (pas seulement cela à côté)."*

Plus encore, le Pédibus apparaît parfois comme étant un dispositif inadapté, reflet de services défaillants, tout particulièrement en matière de politiques parascolaires :

"Le Pédibus n'est pas du tout adapté à des parents travaillant à 100% tous les deux donc non... Nous sommes dans une nouvelle ère où les services doivent s'adapter à la nouvelle situation des familles"

"Pénurie de places en crèche, une fois qu'on a trouvé un logement, les places en crèches n'accompagnent pas les déménagements ... les trajets demeurent !"

En somme, l'amélioration des politiques publiques, tant en termes d'aménagement que de prise en charge parascolaire pourrait être un facteur contribuant à freiner l'usage du Pédibus, qui resterait quant à lui davantage un dispositif palliatif que pratique. En ce sens, il est envisageable que le type de gestion puisse contribuer à expliquer la vitalité du dispositif, selon qu'il est sous gestion de la Ville de Lausanne (en faisant une politique publique), de l'Association Pédibus Montriond (devenant dès lors un objet de sécurité pour les déplacements, mais aussi un liguant social) ou encore informelle⁵ et donc indépendant de ces considérations.

4.3.2.6 Une représentation du Pédibus dépendante de son mode de gestion

Nous avons mené deux modèles linéaires généralisés supplémentaires visant à déterminer si la pratique ou non du Pédibus, et le type de gestion pouvaient avoir une influence sur les représentations des parents. Nous avons demandé aux parents s'ils souhaitaient davantage développer le Pédibus dans leur quartier, s'ils avaient l'impression que ce dernier ne fonctionnait pas, restait trop méconnu et s'ils étaient impliqués dans la vie de leur quartier.

Nos résultats nous permettent effectivement de rapporter des différences de perception selon le type de gestion du Pédibus (Figure 4.9). Ainsi, les Pédibus gérés par la Ville (en comparaison à ceux gérés de manière associative) sont davantage considérés comme non fonctionnels ($p=0,01$), questionnant l'efficacité de la politique lausannoise menée en faveur du dispositif. Plus encore, les parents concernés par les Pédibus informels (en comparaison à ceux gérés de manière associative) jugent le Pédibus trop méconnu ($p=0,02$). Par ailleurs, nous remarquons que les parents impliqués actuellement dans le dispositif se disent également plus impliqués dans leur vie de quartier ($p=0,007$), corroborant notre expérience de terrain.

Les participants sont ceux qui s'impliquent davantage dans les relations de voisinage, le plus souvent de manière formalisée au travers de réunions d'information et d'organisation (une fois ou plusieurs fois par année, mais principalement à la rentrée scolaire) qui rassemblent les habitants impliqués d'une rue, d'un immeuble ou d'un secteur. Les parents accompagnateurs expliquent par exemple qu'ils étaient "*heureux de pouvoir libérer du temps à d'autres parents*", qu'il s'agissait d'un "*service gagnant-gagnant*", en plus d'être "*amusant et agréable*". La dimension sociale apparaît comme étant la clé de la pérennité du dispositif.

5. Signifie que le Pédibus n'est pas référencé par la Ville et n'est pas sous forme associative.

Plus encore, le Pédibus participerait, d'une certaine manière, à construire ce sentiment d'appartenance au quartier, voire à l'identité des individus comme habitants d'une rue ou d'un secteur. Ce sentiment pourrait dépasser le clivage entre ceux qui participent et ce qui n'en font pas partie, puisque certains parents qui ne le pratiquent pas semblent fiers de dire qu'il existe des Pédibus dans leur quartier. D'ailleurs, même les parents non impliqués nous ont conseillé de contacter l'acteur clé de la dynamique du Pédibus et du quartier de Montriond, la Présidente de l'Association Pédibus Montriond (présentée dans le chapitre 3).

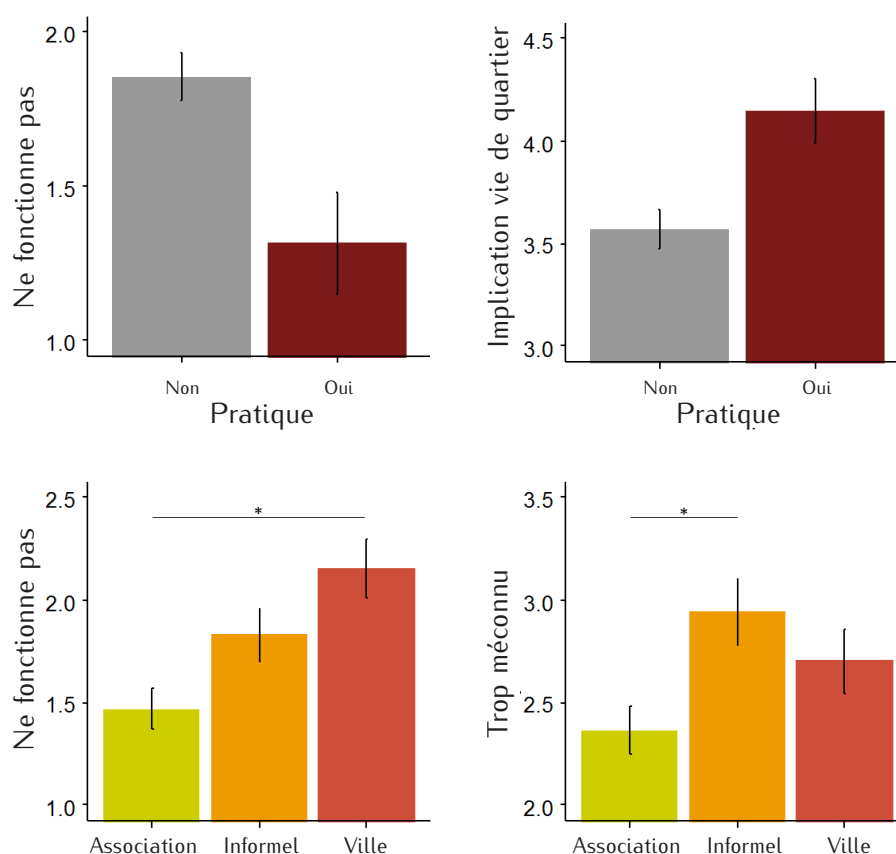


FIGURE 4.9 – Variables significatives des deux modèles

Ainsi, même si le Pédibus semble hautement dépendant de facteurs liés à l'environnement urbain, il est fort probable que lorsque ce dernier a un impact modéré (par exemple, distances raisonnables, trajets accessibles aux piétons dans un type de voirie à modération de vitesse, fonctionnant sur un mode de partage physique entre chaussée et trottoir), d'autres variables, davantage sociologiques puissent devenir prédominantes. De fait, existe-t-il un profil spécifique d'utilisateurs du Pédibus ?

4.3.3 Typologie des familles enquêtées

C'est pour répondre à cette interrogation que nous avons réalisé une analyse en composantes principales (ACP) intégrant les habitudes modales des enfants pour se rendre à l'école et les points de vue des parents en faveur de la marche à pied ou de l'automobile, permettant de générer une typologie des répondants. L'avantage de cette approche réside dans le fait de considérer les réponses des personnes enquêtées indépendamment de leur lieu d'habitation, et donc de s'affranchir, au moins partiellement, de la considération spatiale. Ainsi, notre analyse a permis de distinguer cinq profils à l'aide de quatre dimensions, expliquant 65,22% de la variance des données insérées dans le modèle. Ces cinq groupes correspondaient significativement à certains critères et ont été nommés en conséquence (Tableau 4.10). Les paragraphes suivants décrivent et rendent compte de la typologie et de la proportion de chacun des profils par école (Figure 4.15).

Les Pédibus engagés

Le premier groupe, appelé les *Pédibus engagés*, est principalement présent dans l'école de Montriond (25% des enquêtés de cette école), bien qu'il soit possible d'en retrouver également à Vers-chez-les-Blanc (10%), Entre-Bois (8%) et Floréal (5%). Il correspond à des classes aisées à fort capital culturel et social et est plutôt sur-représenté par des mères au foyer, résidant entre 500 et 1000m de l'école. Ce groupe se caractérise par une sur-représentation des enfants qui se rendent à l'école en Pédibus, qu'il soit officiel ou informel, et présentant des parents satisfaits de son fonctionnement. Certains se sont impliqués dans le Pédibus pour gagner du temps, car il "*réduit le nombre de trajets*". D'autres déclarent s'être impliqués au nom d'une qualité environnementale au sens éco-responsable, mais aussi pour faciliter "*la sociabilisation de la famille*" et pour "*développer une solidarité*" entre les habitants du quartier. La famille valorise la réputation de celui-ci pour sa dynamique culturelle, la qualité de son cadre de vie, sa sécurité, et apprécie la convivialité et la solidarité du voisinage. Socialement actifs dans la dynamique du quartier, les parents sont investis dans la maison de quartier, les associations de parents d'élèves, de vie enfantine, écologiques, socio-culturelles et sportives. Ils déclarent aimer discuter sur le chemin de l'école avec les autres parents. De plus ce groupe est le seul à déclarer culpabiliser lorsqu'ils font moins d'un km en voiture.

"Pédibus Montriond est très connu, très visible. Je suis membre de l'association pédibus, car mon enfant pratique et je suis conductrice donc je suis automatiquement membre." (Mère, universitaire, profession intermédiaire, école de Montriond, Lausanne, 2016)

Les parents ont choisi leur lieu d'habitation pour la dynamique du quartier et la qualité du cadre de vie. Le terme "engagés" s'explique par un intérêt sans partage pour les pratiques sociales en faveur du Pédibus et leur quartier. Ce dispositif bénéficie en effet de l'ensemble des adjectifs positifs : pratique, agréable, rapide, sûr et flexible (Figure 4.10). À l'inverse, la voiture obtient uniquement des adjectifs négatifs (contraignant, stressant, dangereux), en partie partagés avec les transports en commun (inutiles). Toutefois, ce caractère exclusif vaut aussi de ne pas attribuer certains bénéfices à la marche à pied non organisée, cette dernière semblant n'avoir aucune vertu sur la santé. Quant au vélo il est jugé pratique et rapide.

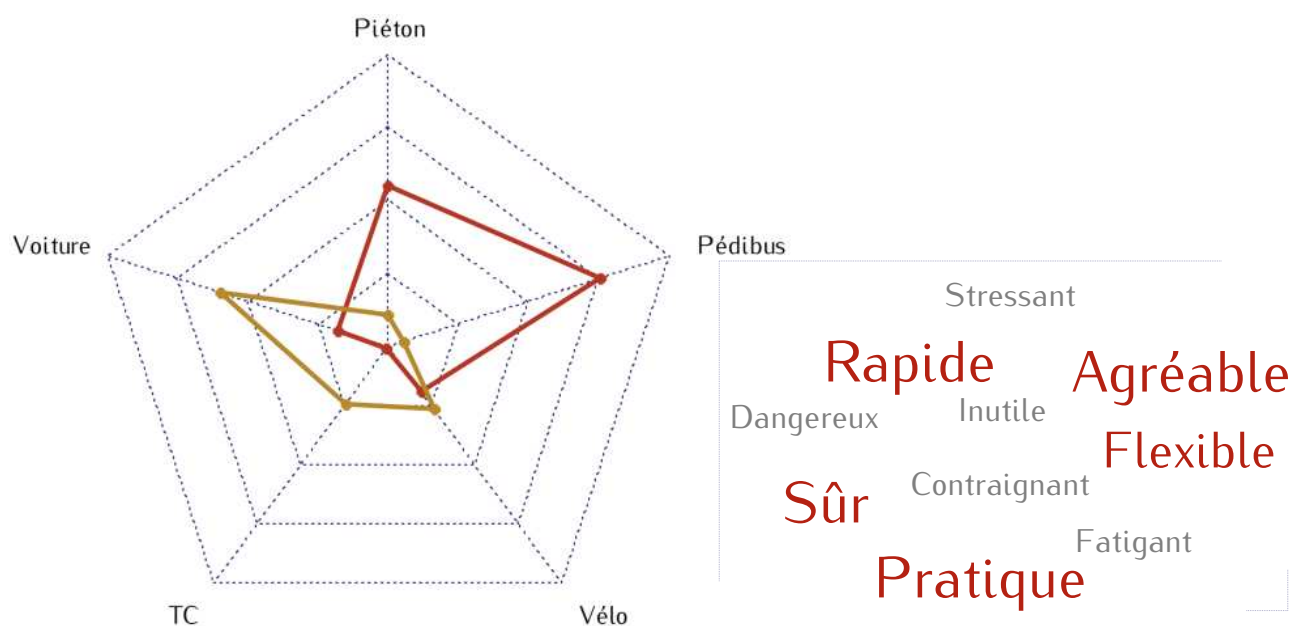


FIGURE 4.10 – Représentations graphiques de statistiques des Pédibus engagés : "Radar" et nuage de mots associés au Pédibus

Modes de déplacement **plus** et **moins** partagé par le profil mentionné en comparaison à l'ensemble des enquêtés. Le nuage de mot correspond aux adjectifs **positivement** et **négativement** associés au Pédibus. TC : Transport en commun.

Les Ultra-piétons

Le deuxième groupe a été appelé les *Ultra-piétons*, et est davantage présent à Floréal (55%), Montriond (26%) et Entre-Bois (19%) que dans le quartier de Vers-chez-les-Blanc (5%). Comme pour les *Pédibus engagés*, il correspond à des classes aisées à fort capital culturel. Ces familles déclarent avoir un revenu brut mensuel entre 6000 et 7600 CHF (soit 5100 et 6500€) et sont locataires d'un appartement. Les mères universitaires sont sur-représentées au sein de ce groupe. La différence avec le premier groupe réside dans le fait que les familles ne souhaitent pas s'impliquer dans le Pédibus considérant la distance domicile-école trop faible (inférieure à 500m).

"Comme l'école est très proche, ils peuvent y marcher déjà sans accompagnement" (Mère, universitaire, profession intellectuelle, école de Floréal, Lausanne, 2016).

Les *Ultra-piétons* se déplacent principalement à pied et en transports en commun. Cette école est desservie par une unique ligne de Pédibus gérée par la coordinatrice du Pédibus pour la Ville de Lausanne. Les parents ne sont généralement pas titulaires du permis de conduire par rapport aux autres profils et jugent l'automobile inutile, stressante, fatigante, dangereuse et contraignante (Figure 4.11).

"Les embouteillages dans le sud de Lausanne me dégoutent de prendre la voiture." (Mère, universitaire, dirigeante, école de Floréal, Lausanne, 2016)

À l'inverse, les déplacements piétons seraient porteurs de vertus, tant pragmatiques (gain de temps pour aller à l'école, sûre et flexible) que symboliques (agréables). De plus, aucun autre mode de transport ne bénéficie du moindre adjectif positif. Enfin, les enfants vont à l'école à pied par un trajet que les parents ont jugé accessible et sûr. Ils sont satisfaits des aménagements (passages piétons et trottoirs) et de la vitesse de circulation.

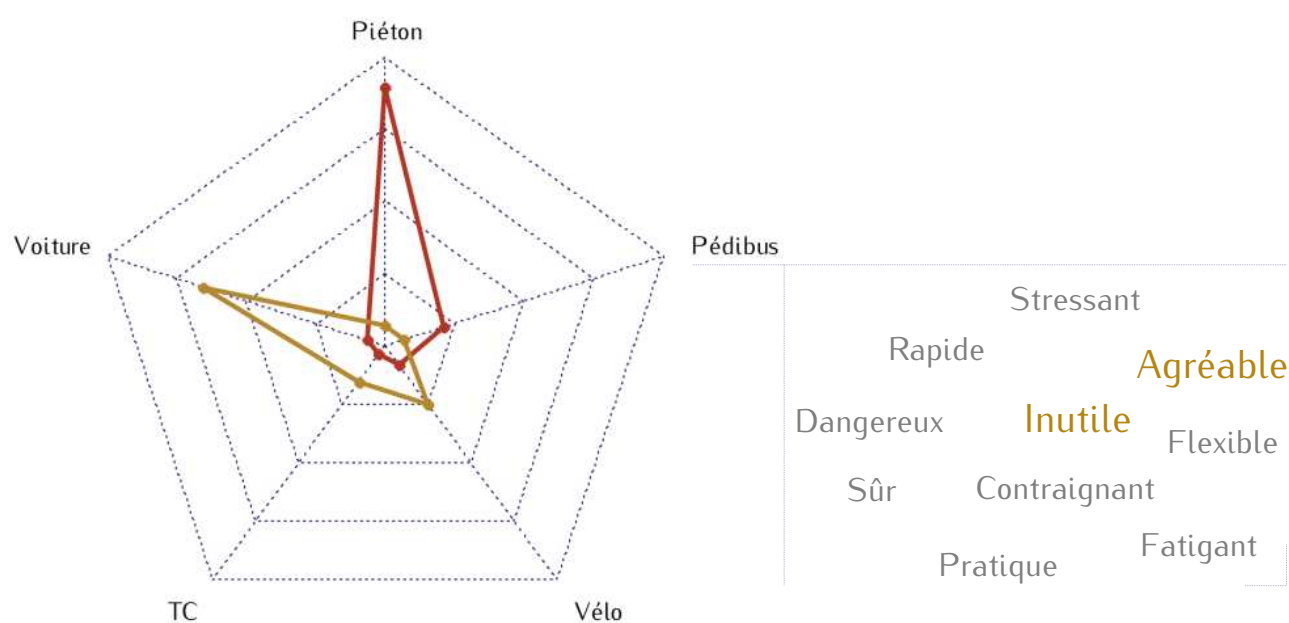


FIGURE 4.11 – Représentations graphiques de statistiques des Ultra-piétons : "Radar" et nuage de mots associés au Pédibus

Modes de déplacement **plus** et **moins** partagé par le profil mentionné en comparaison à l'ensemble des enquêtés. Le nuage de mot correspond aux adjectifs **positivement** et **négativement** associés au Pédibus. TC : Transport en commun.

Les Piétons indifférents à l'usage du Pédibus

Les *Piétons indifférents à l'usage du Pédibus* représentent notre troisième groupe, équitablement réparti entre les quartiers d'Entre-Bois (38%), Montriond (31%), Floréal (24%) et Vers-chez-les-Blanc (20%). C'est le seul groupe qui est sur-représenté par des classes populaires à faible capital économique et culturel. Ces familles déclarent avoir un revenu brut mensuel entre 4400 et 6000 CHF (soit 3700 et 5100€) et habitent à moins de 500m de l'école où sont scolarisés les enfants, justifiant que les trajets soient réalisés de manière piétonne, jugée plus pratique (Figure 4.12), en plus de bénéficier de trajets jugés accessibles (par exemple par l'état et la largeur des trottoirs). Le terme "indifférent" s'explique en premier lieu en comparaison aux autres profils. En effet, il s'agit du seul groupe à ne pas présenter une position explicite pour ou contre un mode de déplacement, suggérant un rapport plutôt passif quant à leurs choix modaux et leurs représentations. Par exemple, ils ne sont impliqués ni dans des associations ni dans le Pédibus, et semblent ne pas porter d'intérêt pour ce dispositif. Également, aucune aspiration résidentielle n'apparaît significative, si ce n'est qu'ils n'ont pas choisi leur lieu d'habitation pour la qualité du cadre de vie.

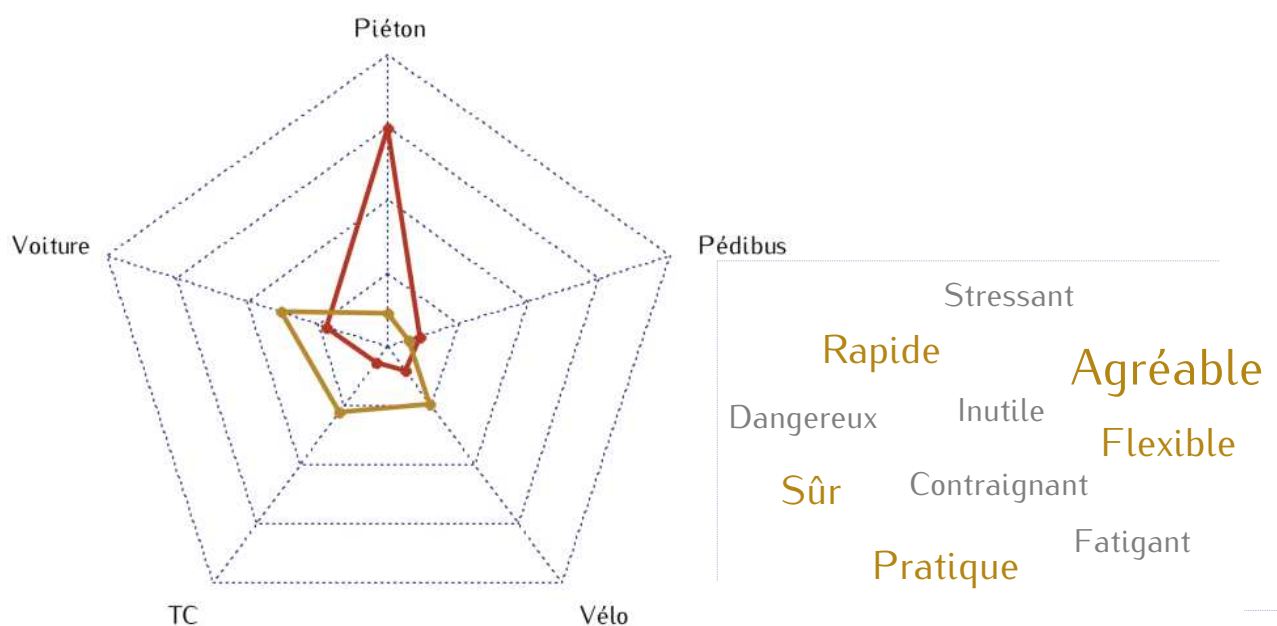


FIGURE 4.12 – Représentations graphiques de statistiques des piétons indifférents à l'usage du Pédibus : "Radar" et nuage de mots associés au Pédibus

Modes de déplacement **plus** et **moins** partagé par le profil mentionné en comparaison à l'ensemble des enquêtés. Le nuage de mot correspond aux adjectifs **positivement** et **négativement** associés au Pédibus. TC : Transport en commun.

Les Pragmatiques

Le quatrième groupe a été appelé les *Pragmatiques* et est sur-représenté à l'école située dans le quartier de Vers-chez-les-Blanc (19%) comparativement à Entre-Bois (8%), Floréal (8%) et Montriond (5%). Il se caractérise par des familles de classe aisée à fort capital économique, propriétaires d'une maison individuelle située à plus d'un km de leur école. Les parents accordent à leurs enfants une autonomie dans leurs déplacements scolaires, car ils s'y rendent seuls en transport en commun, qui est jugé pratique, agréable, rapide et sûr. Lorsque les enfants étaient plus jeunes, ils se déplaçaient en Pédibus. Certains parents qualifient le Pédibus de stressant, causés par les contraintes organisationnelles (Figure 4.13). Ce groupe a un rapport plutôt pragmatique ou fonctionnel à l'égard des choix modaux, en partie dépendant du degré d'insatisfaction en matière d'accessibilité du trajet domicile-école et du manque de passages piétons.

"Jusqu'en 2014, ils [enfants] devaient changer de bus [...] nous faisons alors Pédibus. Depuis le 64 fait une boucle 4 fois par jour. Plus besoin de Pédibus !" (Mère, universitaire, profession intellectuelle, école de Vers-chez-les-Blanc, Lausanne, 2016)

Ce groupe est significativement présent à l'école de Vers-chez-les-Blanc qui n'est plus desservie par le Pédibus faute de volontaires. Situé dans le périurbain, ce nouveau quartier se caractérise par un habitat individuel et une large part de surfaces boisées. Comme pour les quartiers où se situent les écoles de Montriond et de Floréal, celui-ci est composé d'une population aisée ayant un revenu annuel médian significativement supérieur à la moyenne lausannoise. Plus encore, il accueille significativement plus de familles avec enfants.

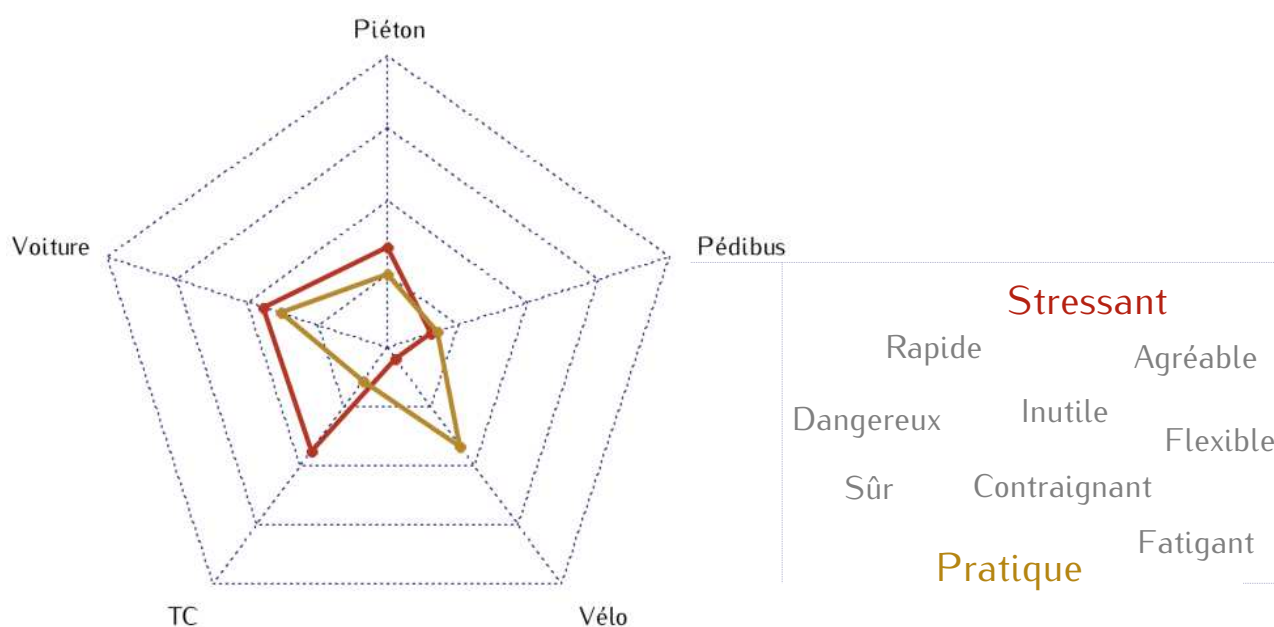


FIGURE 4.13 – Représentations graphiques de statistiques des Pragmatiques : "Radar" et nuage de mots associés au Pédibus

Modes de déplacement **plus** et **moins** partagé par le profil mentionné en comparaison à l'ensemble des enquêtés. Le nuage de mot correspond aux adjectifs **positivement** et **négativement** associés au Pédibus. TC : Transport en commun.

Les Automobilistes fervents

Les *Automobilistes fervents* caractérisent le dernier groupe, massivement présent dans le quartier de Vers-chez-les-Blanc (46%), mais aussi présent à Entre-Bois (27%) et moins dans les quartiers du centre urbain (Montriond : 13%; Floréal : 8%). Ce groupe est sur-représenté par des classes très aisées à fort capital économique, plus que culturel. Les pères de famille sont plutôt des dirigeants et les ménages sont propriétaires de leur maison mitoyenne. Comme le groupe des *Pragmatiques*, s'ils ont choisi d'habiter leur quartier pour accéder à la propriété dans un espace résidentiel étalé, vert et calme, les *Automobilistes fervents* utilisent exclusivement l'automobile pour déposer les enfants à l'école et se rendre sur le lieu du travail. Habitué à l'automobile, ils la considèrent comme flexible, sûre, pratique, rapide, agréable, meilleure pour la sécurité de leurs enfants dans l'accompagnement scolaire (Figure 4.14). À l'inverse, ils ont des représentations défavorables à l'égard des transports actifs (vus comme fatigants, contraignants, stressants, dangereux) et du Pédibus, considéré comme inutile, bien qu'ils ne l'aient jamais pratiqué. Les trajets domicile-école sont jugés insatisfaisants et inaccessibles avec une vitesse de circulation et un sentiment d'insécurité jugés trop élevés marqués par l'absence de trottoir.

"En principe le Pédibus assure la sécurité des enfants, mais pas dans notre quartier, car il n'y a pas de trottoir !" (Mère, universitaire, profession intellectuelle, école de Vers-chez-les-Blanc, Lausanne, 2016)

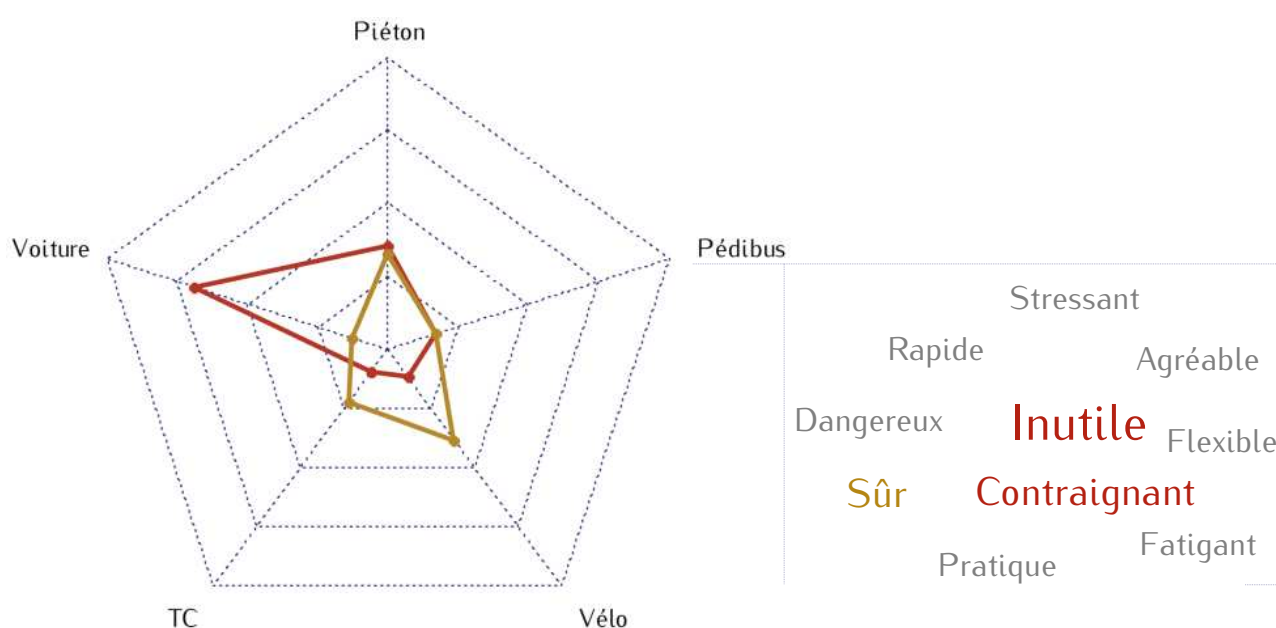
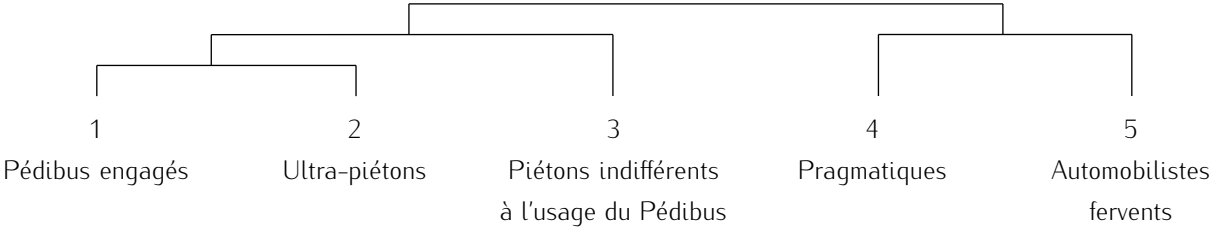


FIGURE 4.14 – Représentations graphiques de statistiques des Automobilistes fervents : "Radar" et nuage de mots associés au Pédibus

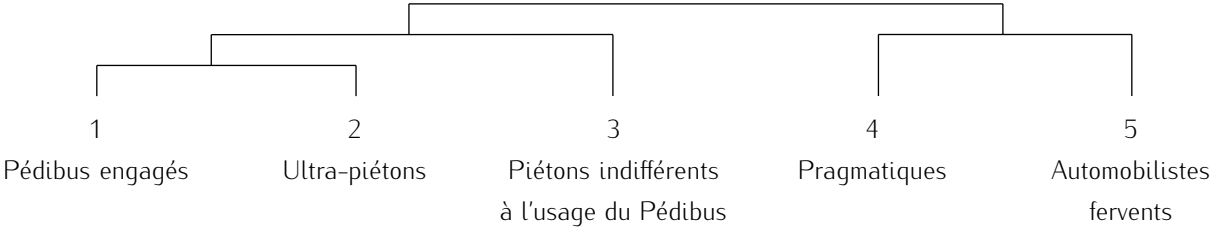
Modes de déplacement **plus** et **moins** partagé par le profil mentionné en comparaison à l'ensemble des enquêtés. Le nuage de mot correspond aux adjectifs **positivement** et **négativement** associés au Pédibus. TC : Transport en commun.

Tableau 4.10 – Déterminants des cinq profils

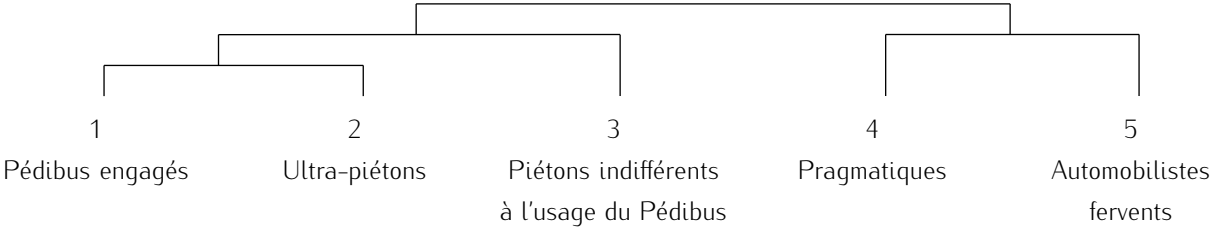
	1 2 3 4 5 Pédibus engagés Ultra-piétons Piétons indifférents à l'usage du Pédibus Pragmatiques Automobilistes fervents				
Habitudes modales					
Mode de déplacements des enfants vers école*	Pédibus	Marche à pied	Marche à pied	TC	Voiture
Mode de déplacements des parents vers travail	-	Marche à pied, TC		Marche à pied	Voiture
Accompagnement des enfants à l'école	Oui	Non (Enfant trop grand)			Oui
Caractéristiques du ménage					
Revenu mensuel brut (CHF)	6000 – 7600		4400 – 6000		
Situation professionnelle du père					Dirigeant
Situation professionnelle de la mère	Mère au foyer		Travailleur non qualifié		Profession intellectuelle et d'encadrement
Niveau d'étude de la mère	Université		École primaire, collège		Université
Membre d'association	68%		12%		
Nombre d'enfants	1,94				
Abonnement TC	Sur demande	Toujours			Pas du tout
Possession automobile	Sur demande			Toujours	
Possession du permis de conduire	78%				



Aspirations résidentielles					
Type de logement		Appartement		Maison individuelle	Maison mitoyenne
Statut		Locataire		Propriétaire	Propriétaire
Choix résidentiel	Qualité du cadre de vie (parcs, squares, jardins)	Accès aux TC	Qualité du cadre de vie (parcs, squares, jardins)	Accès à la propriété	Accès à la propriété
Sentiment d'appartenance au quartier		4,35/5			
Participation à la vie du quartier		4,10/5			
École					
Établissement scolaire	Montriond	Floréal		Vers-chez-les-Blanc	Vers-chez-les-Blanc
Distance domicile-école (mètre)	500-1000	0-500	0-500	≥ 1000	≥ 1000
Perception du trajet domicile-école (échelle de 1 "insatisfaisant" à 5 "très satisfaisant")					
Sentiment de sécurité		3,91		2,94	
Vitesse de circulation		3,24		2,48	
État et la largeur des trottoirs		3,98		3,97	
Accessibilité à pied vers l'école		4,54		4,36	
Présence de passage piéton		4,25		3,28	
Offre des transports publics depuis votre domicile				4,16	
				3,10	



Implications dans le Pédibus et raisons					
Implication dans le Pédibus	Actuellement	Jamais	Jamais	Auparavant	Jamais
Raisons de s'impliquer	Gain de temps, Écoresponsable, Développer la solidarité	-	-	-	-
Raisons de ne pas s'impliquer	Organisation privée entre voisins	École est trop proche		Enfant trop grand	N'existe pas près de mon domicile
Satisfaction du fonctionnement du Pédi- bus	4,53/5	-	-	-	-
Adjectifs qualifiant différents modes de déplacements					
Sûr (+)	Pédibus	Marche à pied		TC	Voiture
Pratique (+)	Pédibus - Vélo	Marche à pied	Marche à pied	TC	Voiture
Flexible (+)	Pédibus	Marche à pied			Voiture
Rapide (+)	Pédibus - Vélo	Marche à pied		TC	Voiture
Agréable (+)	Pédibus	Marche à pied		TC	Voiture
Inutile (-)	TC	Voiture	Vélo		Pédibus
Stressant (-)	Voiture	Voiture		Pédibus	Marche à pied - Vélo
Contraignant (-)	Voiture	Voiture			Marche à pied - Pédibus
Fatigant (-)		Voiture			Marche à pied
Dangereux (-)	Voiture	Voiture	TC		Marche à pied



Points de vue sur des arguments en faveur de l'automobile ou de la marche à pied (échelle de 1 "en désaccord" à 5 "en accord")				
Je préfère la voiture, car je suis habitué(e)*	1,25	1,27		2,58
Je préfère la voiture pour la sécurité de mes enfants*	1,25	1,07		2,64
Faut plus de stationnements près des écoles pour déposer mes enfants*		1,07	3,56	2,85
Je culpabilise lorsque je prends ma voiture pour faire moins d'un kilomètre*	4,04	2,83		
Aller à l'école à pied permet de gagner du temps pour les parents*		4,11		2,54
J'aime discuter avec les parents sur le chemin de l'école*	4,25			

Variables significativement **plus** et **moins** partagées par le profil mentionné en comparaison à l'ensemble des enquêtés. Les variables dichotomiques significatives ne sont mentionnées que pour la composante qui caractérise la classe, l'autre possibilité étant nécessairement significativement moins représentée. Les mots inscrits correspondent aux modalités significativement associées à chacun des profils. Les pourcentages indiquent la proportion d'individus concernés par une variable spécifique. Les scores sur 5 caractérisent la note moyenne attribuée par le profil sur une variable spécifique lorsqu'elle est significativement différente des autres profils. Seules les informations statistiquement significatives sont indiquées ($p \leq 0,05$). * : correspond aux variables intégrées dans la réalisation de l'analyse en composantes principales. TC : Transport en commun.

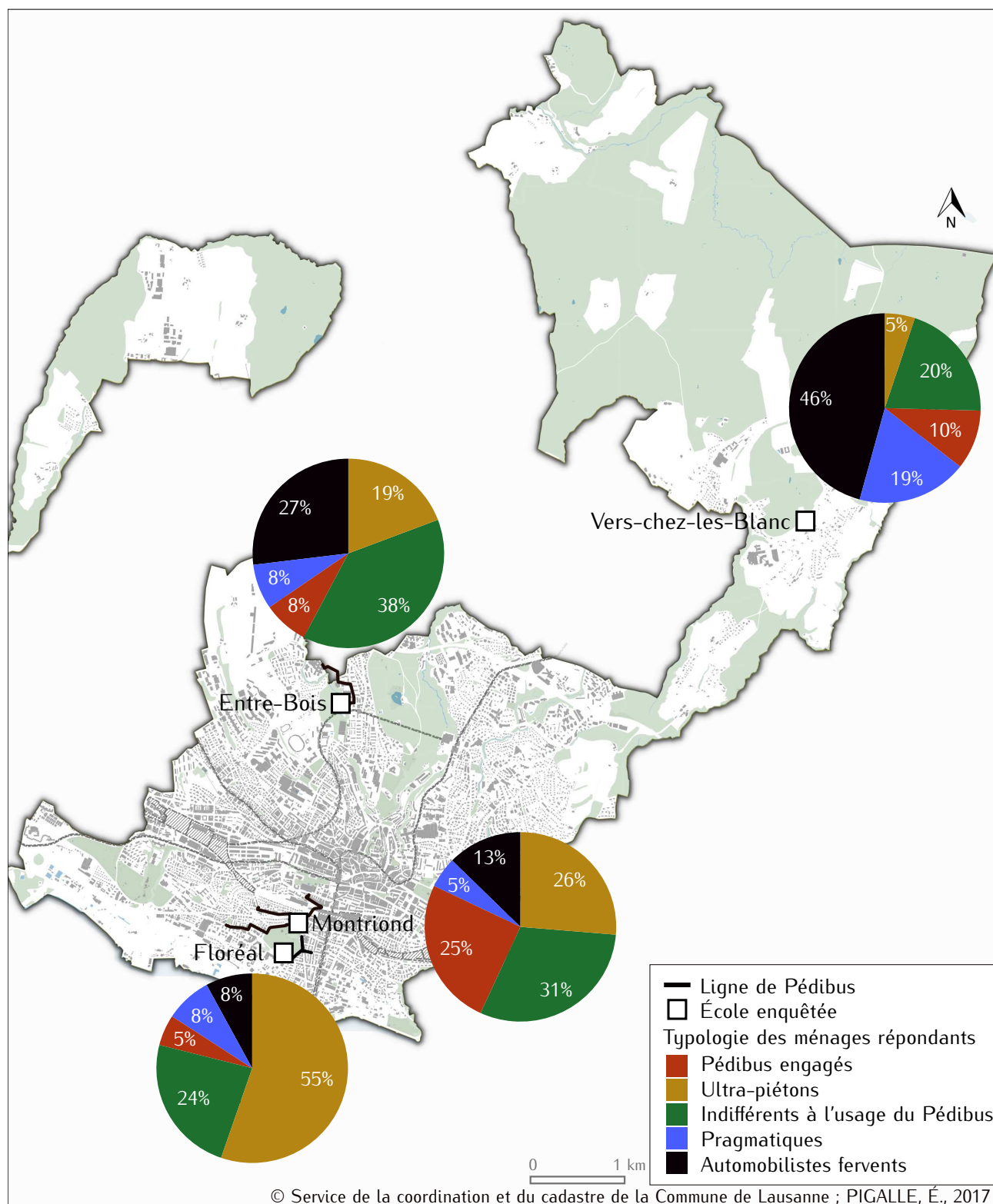


FIGURE 4.15 – Répartition spatiale des cinq profils des ménages répondants selon les quatre écoles primaires lausannoises enquêtées

Sur le plan géographique, trois constats peuvent être formulés. Premièrement, une opposition entre périurbain et centre urbain est observable dans les choix résidentiels et modaux et leurs représentations. Ce résultat met en évidence des relations déjà étudiées sur les comportements de mobilité quotidienne et résidentielle (Carpentier-Postel 2017). D'un côté, les familles du périurbain ont choisi d'accéder à la propriété dans un espace résidentiel individuel vert et calme et ont recours aux transports en commun ou à l'automobile. Les aménagements, en faveur de l'automobile, limitent les déplacements piétons et donc l'adaptation de certains modes de vie. Cela justifie l'insatisfaction des trajets domicile-école des *Pragmatiques* et des *Automobilistes fervents* en matière d'accessibilité, alimenté d'un sentiment d'insécurité élevé contrairement aux trois autres profils. Parmi eux, les profils des *Pédibus engagés* et des *Ultra-piétons* sont plus fréquents dans un environnement urbain relativement dense, qui bénéficie d'une proximité des activités quotidiennes, plus accessibles et favorables à la pratique du transport actif (Ewing & Cervero, 2010).

Deuxièmement, et de manière attendue, l'environnement résidentiel influence la pratique du transport actif (Race *et al.*, 2017). L'usage de l'automobile et des transports en commun augmente au fur et à mesure que la distance s'allonge entre le domicile et l'école, induisant dans le même temps une diminution des déplacements piétons (Stark *et al.*, 2018). Si le périurbain apparaît être un environnement favorable aux enfants en leur accordant une place de jeux à l'extérieur, la dispersion spatiale allonge les distances domicile-école et domicile-travail. Elle peut aussi affecter la perception des risques sur le chemin des écoliers. Ainsi, l'accompagnement des enfants à l'école devient une charge pour ces parents d'autant plus lorsqu'ils sont tous deux actifs (Thomas, 2015). De fait, le caractère spatio-temporellement organisé du Pédibus, qui pourrait être souhaité par ces familles, devient dépendant de contraintes qui ne peuvent que majorer ses aspects négatifs, et restreindre tout déplacement pédestre.

Enfin, si la question de l'environnement résidentiel est incontournable, elle ne permet pas d'expliquer à elle seule la pratique ou non du Pédibus. Ce dispositif reste marginal dans les écoles d'Entre-Bois et de Floréal (une ligne pour chaque école) comparativement à celle de Montriond (trois lignes). Si les parents de l'école d'Entre-Bois sont plutôt *indifférents à l'usage du Pédibus*, les parents de Floréal considèrent que la distance domicile-école est trop faible pour s'y impliquer. Pourtant cette école est située à moins de 500m de celle de Montriond et comprenait auparavant trois lignes de Pédibus (Figure 4.16). La différence pourrait s'expliquer par le fait que les parents de l'école de Montriond ont exprimé une volonté d'agir collectivement en se regroupant en association. En effet, ces deux écoles sont régies par un type de gestion des Pédibus distincts : sous l'égide de la coordinatrice du Pédibus à la Ville de Lausanne pour Floréal, et par une association regroupant 64 bénévoles actifs dans la promotion du dispositif pour Montriond (e.g. implantation de panneaux Pédibus, journées événementielles "à pied à l'école"). Sans nier les réels efforts de la Ville, il semblerait que ce déplacement scolaire organisé soit plus vigoureux quand il est géré sous forme associative (chapitre 3) que lorsqu'il est mis en place par une logique descendante (Depeau 2012, p. 110). Ainsi, dans ce dernier cas, il se pourrait que les habitants soient plus enclins à considérer ce dispositif comme un service public que comme un engagement bénévole :

"Dès fois il y a des confusions, des gens qui arrivent en séances et qui disent « bon c'est quand que je passe mon permis ? » ou alors « vous allez transporter mon enfant par bus ? »" (Coordinatrice chargée du Pédibus, Ville de Lausanne, 2016)

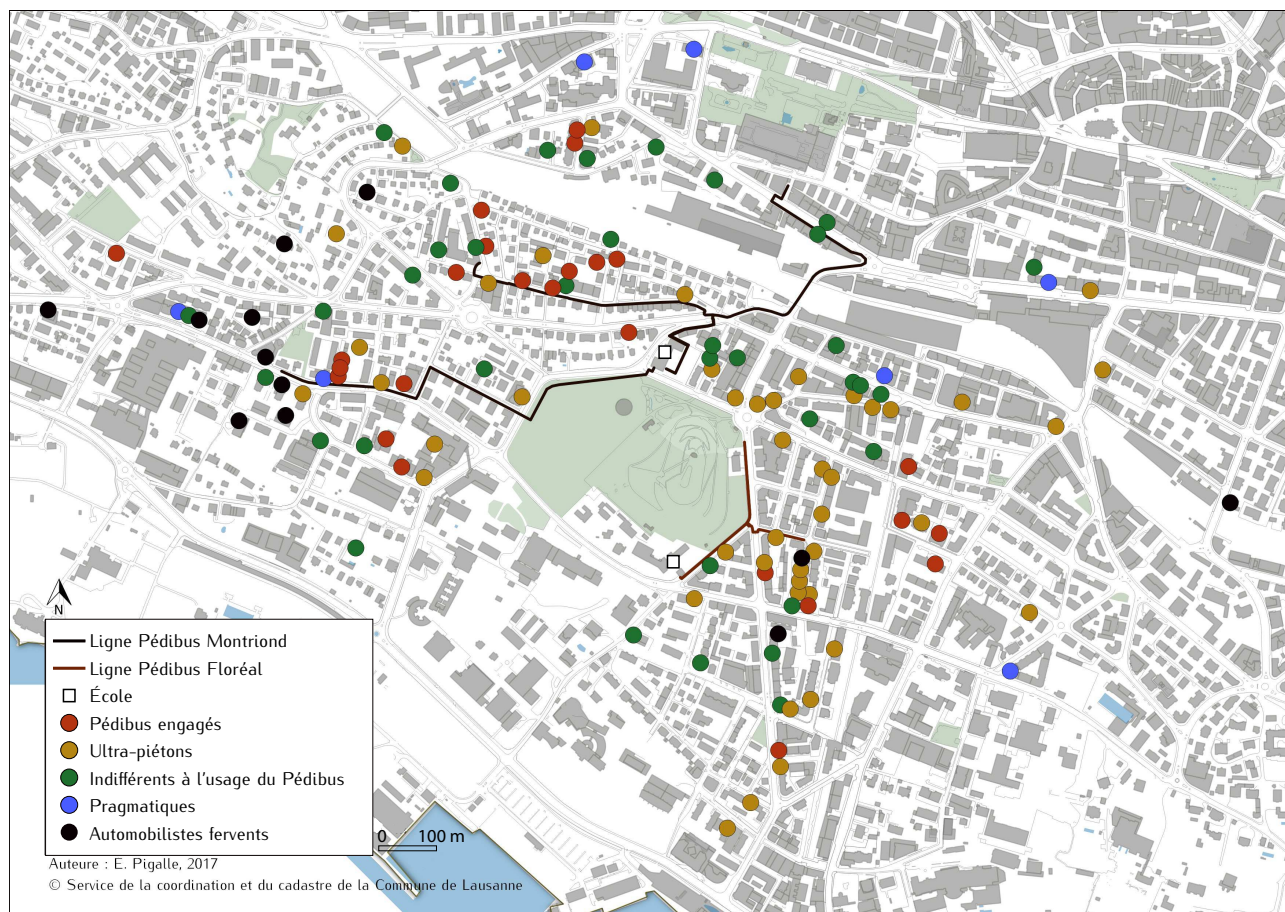


FIGURE 4.16 – Répartition de la typologie des écoles de Montriond et de Floréal

Au regard de ces trois principaux résultats, le profil des *Ultra-piétons* semble avoir des dispositions sociales pour la marche qui ne sont pas les mêmes que celles favorisant l'engagement collectif dans le dispositif de Pédibus. Ce résultat fort mérite d'être discuté, car sans nier l'influence de l'environnement urbain, il semblerait que cette logique d'action collective soit également soumise à un environnement social spécifique, dépendante des arbitrages familiaux éducatifs et résidentiels incitant à adopter certains modes de vie et à les mettre en pratique dans un espace spatial donné.

4.4 DISCUSSION

Pour conclure ce chapitre, nous procéderons en quatre temps. Lors du premier, nous proposerons une synthèse des principaux résultats de ce chapitre. Le second sera accentué sur l'opposition qui existe entre le profil des *Pédibus engagés* et celui des *Ultra-piétons*, permettant de mettre en évidence des dispositions sociales favorables à l'engagement collectif qui se distingueraient de celles en faveur de la pratique de la marche à pied autonome non-organisée. Dans un troisième temps, nous porterons un regard sur ce qui différencie les familles impliquées dans le Pédibus selon si elles sont dans le centre urbain ou dans le périurbain. Enfin, nous mettrons en perspective la question du choix stratégique des mères à s'impliquer dans ce dispositif sous l'angle des logiques éducatives du mode de fonctionnement familial.

4.4.1 Synthèse des résultats

Concernant nos résultats, l'enquête par questionnaire auprès des parents lausannois a montré que la pratique du Pédibus était relativement marginale par rapport à la marche et à l'usage de l'automobile, ce qui confirme des résultats antérieurs (Brenac, 2013). La marche à pied constitue le premier mode de déplacement vers l'école pour les courts trajets (inférieurs à un km). Puis plus la distance domicile-école augmente moins les enfants pratiquent la marche ou le Pédibus, tandis que l'accompagnement des enfants en automobile augmente. Plus encore, nos résultats ont montré que le Pédibus était quasi inexistant à l'école de Vers-chez-les-Blanc, or d'autres cas ont rapporté l'inverse dans le périurbain (Depeau, 2012 ; Depeau *et al.*, 2017).

Également, plusieurs facteurs influençant la pratique du Pédibus ont été identifiés. D'abord, il semblerait que la signalisation du Pédibus participe à sa visibilité puisque la majorité des parents l'ont découvert par ce biais. Ensuite, certains critères environnementaux n'incitent pas à sa pratique, tels que la distance domicile-école (trop faible comme trop élevée) et une perception insatisfaisante de la sécurité par les parents (liée à la vitesse de circulation automobile élevée et au manque d'aménagement en faveur du piéton). Par ailleurs, certains critères sociaux semblent également concernés (revenu, CSP et implication dans des associations en faveur de l'environnement et l'éducation ; Easton & Ferrari, 2015 ; Stark *et al.*, 2018).

Nous avons vu que les personnes impliquées étaient principalement des mères au foyer, de CSP supérieures, disposant d'une certaine flexibilité temporelle (Depeau, 2013), sensibles aux arguments environnementaux et sanitaires (Brenac, 2013, p. 96) et impliquées dans des associations liées à l'éducation et à la sensibilisation environnementale. D'autres travaux, qui vont dans le même sens, ont déjà montré que ce dispositif de Pédibus était un déplacement majoritairement organisé par des mères de famille (Collins & Kearns, 2010 ; Depeau, 2012, p. 79), dont le travail à temps partiel leur permet d'être plus disponibles pour accompagner et aller chercher leurs enfants à l'école (Klößner 1998). De fait, ces résultats laissent présager que les parents résidant dans les espaces moins favorisés manqueraient davantage de temps pour s'impliquer dans le Pédibus, car

ils seraient soumis à des horaires de travail fixes, comparativement aux espaces aisés, davantage flexibles (Collins & Kearns, 2005 ; McDonald, 2008 ; Motte-Baumvol *et al.*, 2017). Selon le contexte socio-culturel (Kaufmann & Flamm, 2003), l'organisation familiale des déplacements peut s'avérer complexe pour les mères (Walser & Vodoz, 2008). Elles peuvent renoncer à une activité professionnelle, ne plus travailler qu'à temps partiel pour être disponibles pour l'enfant ou encore accepter des offres d'emplois sous-qualifiées (Klöckner, 1998). Ce résultat affine l'analyse du déploiement socio-spatial du chapitre précédent qui avait montré que le Pédibus est essentiellement présent dans les quartiers aisés et de CSP supérieures.

Par ailleurs, l'aspect contraignant du dispositif explique que de nombreux parents ont justifié ne pas pouvoir s'impliquer bénévolement dans son organisation : indisponibilité, manque de temps à consacrer au Pédibus (Smith *et al.*, 2015), manque d'intérêt ou encore suite à des difficultés d'organisation et "*d'abus des conducteurs*". Pour exemple, certaines lignes sont devenues inactives, car les enfants ont grandi et qu'aucun parent ne s'est porté volontaire pour reprendre la ligne. De fait, ce ramassage scolaire, motivé, organisé et collectif, s'inscrit dans une dynamique changeante, ce qui justifie sa fragilité et son caractère non durable (Kingham & Ussher, 2005). Plus encore, nous avons vu que les facteurs influençant la pratique du Pédibus étaient bien plus larges qu'un simple déplacement piéton domicile-école. Les parents ont exprimé des besoins en matière de politiques parascolaires ou encore d'aménagements urbains. Ces résultats témoignent des limites de la politique locale en faveur des déplacements en actifs jugée insuffisante.

Enfin, cinq profils de ménages répondants ont été identifiés à partir des habitudes modales des enfants et des représentations des parents en faveur de la marche à pied et de l'automobile : trois majoritairement piétons (*Pédibus engagés*, *Ultra-piétons* et *indifférents à l'usage du Pédibus*), un où le rapport à l'égard des choix modaux est plutôt pragmatique et où les enfants se déplacent aujourd'hui en transports en commun (*Pragmatiques*) et le dernier où ils sont déposés à l'école en automobile (*Automobilistes fervents*). Bien que cette typologie ne soit pas basée sur le lieu d'habitation des familles, il a été possible de remarquer une certaine association entre les profils et les écoles. Ainsi, les *Pédibus engagés* sont principalement à Montriond quand les *Ultra-piétons* sont davantage à Floréal, dans le centre urbain. Concernant les *Pragmatiques* et les *Automobilistes fervents*, ils sont majoritairement associés à l'école de Vers-chez-les-Blanc située dans le périurbain. Enfin, les *Piétons indifférents à l'usage du Pédibus* ne sont pas significativement rattachés à une école en particulier.

Deux résultats majeurs ont ainsi pu être identifiés. Le premier est la nette dichotomie des habitudes modales entre les écoles situées dans le centre urbain et le périurbain, respectivement piétons et automobilistes. Cependant, si l'école du périurbain se caractérise par un usage intensif de l'accompagnement en automobile, et ce peu importe la distance domicile-école, certains enfants privilégient la marche à pied. *"Il y a là la démonstration de la faisabilité de la marche [...] comme mode de transport pour les déplacements scolaires."* (Torres & Lewis, 2010). Le deuxième conforte l'idée selon laquelle, si la question de la distance domicile-école est incontournable, elle ne permet pas d'expliquer à elle seule la pratique ou non du Pédibus. Une vision intégrant les arbitrages de localisation résidentielle, les rythmes familiaux, mais aussi le degré de sensibilité à certains arguments environnementaux semble pouvoir davantage contribuer à expliquer l'implication des parents dans ce dispositif. Le cas de l'école de Montriond montre que la pratique du Pédibus ne semble pas s'inscrire uniquement dans une logistique de la vie quotidienne, mais qu'il s'agit plutôt d'un marqueur identitaire fort. En effet, elle semble relever avant tout d'un mode de vie revendiqué au nom de la sécurité, de l'éducation et du bien-être des enfants.

4.4.2 Dispositions sociales respectives des Pédibus engagés et des Ultra-piétons

Nous avons vu que les dispositions sociales des profils des *Pédibus engagés* et des *Ultra-piétons* se distinguaient : le premier témoigne d'une volonté de s'engager collectivement (observable avec le Pédibus), quand le second préfère la marche à pied autonome non organisée. Leurs principales différences sont restituées dans les trois points suivants.

Premièrement, les *Pédibus engagés* expriment une réelle volonté d'agir collectivement autour d'une action commune. Ils cherchent à pallier les problèmes d'insécurité sur le chemin de l'école et à éduquer leurs enfants aux règles de la circulation routière pour qu'ils acquièrent une autonomie dans leurs déplacements. À l'inverse, le profil des *Ultra-piétons* déclare ne pas gagner à entreprendre cette action selon leurs intérêts personnels (*"peu d'avantage à pratiquer pleinement le Pédibus, car garderie quatre jours par semaine"* ; *"nous nous occupons avec plaisir de nos enfants"* ; *"j'aime emmener ma fille à l'école"*) ou encore selon le développement de l'enfant (*"je veux que les enfants développent leur autonomie"*).

Deuxièmement, si les *Pédibus engagés* et les *Ultra-piétons* ont une représentation négative de l'automobile, le caractère *engagé* ou *militant* (Depeau, 2012, p. 115) réside finalement dans une telle exclusion des autres modes de transports que même la marche à pied n'obtient pas certaines vertus accordées au Pédibus, qui devraient en toute logique être partagées.

Troisièmement, la symbolique accordée à ce dispositif est particulièrement forte puisque la part des parents du groupe des *Pédibus engagés* à l'école de Montriond revendiquent sa paternité et son appellation (cf. chapitre 3), justifiant qu'ils déclarent participer davantage à la vie du quartier que les *Ultra-piétons*. Cette relation entre implication dans la vie locale et mobilisation collective citoyenne pourrait s'expliquer par le

choix résidentiel. Si les *Ultra-piétons* ont choisi d'habiter leur quartier pour l'accès aux transports et aux services de proximité du centre urbain, les *Pédibus engagés* l'ont choisi pour sa dynamique sociale et collective, la qualité de son cadre de vie ou encore sa mixité, et ce, avant même de s'impliquer dans le Pédibus pour développer la "solidarité entre voisins" et la "sociabilisation de la famille". Cette coopération citoyenne locale maximiserait les capacités d'actions collectives des habitants du quartier (Kingham & Ussher 2007) en renforçant "certaines formes de convivialité et de solidarité (recherchées ou attendues au départ) dans l'environnement résidentiel" (Depeau, 2007). Le Pédibus peut alors être perçu comme un "acte civique", "un acte de progrès dans un quartier qui en même temps et de manière implicite (sans acte délibéré de la part des parents) vient renforcer les identités sociales et spatiales des familles." (Depeau, 2007) De fait, il participerait à modifier leur rapport à l'espace et à l'environnement (Depeau, 2012). Ainsi, le territoire deviendrait un lieu d'expression pour projeter un mode de vie idéal (Vermeersch, 2007). Ceci expliquerait que la vitalité des Pédibus soit variable d'un lieu à l'autre. Dès lors nous proposons de porter un regard sur les *Pédibus engagés* de l'école de Vers-chez-les-Blanc située dans le périurbain, qui représentent 18% des familles de ce profil, en les comparant à ceux de l'école de Montriond.

4.4.3 Les Pédibus engagés dans le centre urbain et le périurbain

La principale différence entre les *Pédibus engagés* dans l'école du centre urbain et celle du périurbain réside dans le fait que le Pédibus est géré de manière informelle à celle de Vers-chez-les-Blanc.

"Notre Pédibus est en fait indépendant, né de notre propre initiative [...] Nous essayons de créer une vie de quartier." (Mère de famille, école de Vers-chez-les-Blanc, Lausanne, 2016)

Si à l'école de Montriond, une dynamique associative existe déjà, impliquant des volontaires suffisamment nombreux pour avoir développé plusieurs lignes de Pédibus, à Vers-chez-les-Blanc, les parents déclarent avoir davantage de difficultés ("*abus des conducteurs*"; "*les mamans ont laissé tomber le Pédibus, car il reposait toujours sur les mêmes*"; "*mes voisins ne voulaient pas prendre d'engagement fixe*").

Le principe de l'action collective à l'école de Montriond semble surtout chargé de valeurs symboliques (Depeau, 2007, p. 164). Les parents qui participent à la promotion de ce dispositif excluent de leurs discours tout autre mode de transport motorisé dans leurs modes de vie urbains, les rendant comparables à la *figure du militant* déjà décrite (Depeau, 2012, p. 115). Socialement actifs dans la dynamique du quartier (Depeau, 2012, p. 82), ces parents sont investis dans la maison de quartier, les associations de parents d'élèves, de vie infantine, écologiques, socio-culturelles et sportives (Huguenin-Richard, 2010). Par ailleurs, ils apprécient le Pédibus pour son aspect social, permettant d'échanger avec les autres parents sur le chemin de l'école. Ces parents le revendiquent comme une des clés pour penser l'éducation des enfants au développement durable et à la circulation routière.

À l'inverse, les parents de Vers-chez-les-Blanc ont une image du Pédibus plus fonctionnelle. S'ils se sont impliqués dans ce dispositif, c'est pour gagner du temps dans les allers-retours domicile-école (corroborant Smith *et al.*, 2015), et moins pour échanger avec les autres parents sur le chemin de l'école. Aussi, ils ont une représentation plutôt positive à l'égard de l'automobile, qu'ils utilisent pour se rendre sur leur lieu de travail. De telles perspectives mettent en évidence de potentielles tensions entre pratique et représentation d'une part et ancrage résidentiel choisi d'autre part. Leur idéal n'est pas d'habiter en ville, mais plutôt de trouver un équilibre entre cadre de vie vert, calme et sécurisé.

Par conséquent, il semblerait que le Pédibus soit étroitement lié à la dynamique sociale et collective du quartier où d'ailleurs il existe parmi d'autres formes de sociabilisation comme les fêtes de quartier. Effectivement, nos résultats ont montré que les valeurs attendues, recherchées au départ semblent être étroitement liées à l'histoire du quartier qui faciliterait l'action collective bénévole, les représentations, donc plus largement les modes de vie des familles. Ainsi, le Pédibus serait soumis à un possible "*effet de quartier*", le situant à l'interface entre l'espace géographique et l'espace social, reposant sur les représentations. En effet, nos résultats ont montré qu'il avait tendance à se déployer dans les quartiers aisés (corroborant les résultats de S. Depeau, 2012, p. 79), où l'homogénéisation est forte (Depeau, 2012), et que seule une population spécifique semblait le pratiquer. Pour S. Depeau, le Pédibus résulte d'une dynamique bien plus complexe.

"S'impliquer dans un dispositif sanitaire et environnemental signifierait implicitement s'affirmer dans le jeu des positions d'habitants en même temps que dans le jeu des positions libérale et environnementale."
(Depeau, 2012, p. 111).

L'auteur évoque un signe de "*distinction sociale*", de "*réaffirmation de soi*" (Depeau, 2012, p. 111). Il ne s'agirait plus nécessairement de posséder (accession d'un bien), mais plutôt d'agir (Depeau, 2012, p. 111), d'autant plus dans un contexte de promotion du Pédibus, où "*leur publicisation et leur médiatisation participent à ces formes de normalisation de comportements dits « soutenables » et donc « désirables »*". Les exemples de La Duranne à Aix-en-Provence et de Montriond à Lausanne en témoignent, comprenant également un milieu associatif actif laissant penser que "*le sentiment d'appartenance des parents impliqués reste plus communautaire que social malgré l'attrait et le besoin de mixité sociale dans leur quartier.*" (Depeau, 2007, p. 164) Le Pédibus serait alors un reflet, une matérialité de cette interaction individu-environnement qui contribuerait, alimenterait le phénomène de gentrification (Depeau, 2007, p. 163).

"Sensibles aux questions de transports, d'accessibilité et de sûreté urbaine, leurs valeurs en termes de cadre résidentiel rencontrent les valeurs éducatives et contribuent progressivement à donner une dynamique au quartier par rapport à laquelle le groupe de parents non engagés dans les pédibus se sent impuissant. Sentiment d'impuissance qui d'une certaine manière participe au processus de distinction sociale du fait des effets provoqués par l'autocensure des parents non impliqués." (Depeau, 2007, p. 164)

De fait, la pratique du Pédibus s'intégrerait davantage dans une pratique sociale, communautaire, que dans un simple déplacement pédestre domicile-école. Il s'agirait d'une façon d'exister et d'intégrer un groupe social spécifique, partageant certaines valeurs, mais restant relativement fermé et homogène. Ceci laisse suggérer un possible "*effet de quartier*" qui conduirait les parents à rechercher des représentations positives de soi intégrées dans un processus identitaire et des aspirations familiales liées à la mobilité quotidienne des enfants (Holdsworth, 2013; Jensen, Sheller, & Wind, 2015; Kaufmann & Widmer, 2005; McLaren, 2016; Murray, 2009; Pooley *et al.*, 2011).

4.4.4 Le postulat d'un mode de fonctionnement de la structure familiale

Ainsi, la dynamique du Pédibus ne serait pas exclusivement soumise à des caractéristiques urbaines. Comme l'indique également S. Depeau sur la base des travaux de V. Kaufmann et d'É. Widmer (2005), le mode de fonctionnement des familles joue un rôle (Depeau, 2008b). Ces deux auteurs proposent trois styles d'interaction conjugale interdépendants qui façonneraient la *motilité* de l'enfant : un axe *autonomie/fusion* qui renvoie au degré de partage des ressources individuelles des membres de la famille contrôlées par le groupe familial ; un axe *ouverture/fermeture* à l'environnement qui porte sur les échanges avec l'extérieur ; un axe *régulation* qui renvoie à la coordination du groupe familial, pouvant être *statutaire* ou *contractuel* (Kaufmann & Widmer, 2005). De fait, nous avons tenté d'identifier le style d'interaction conjugal des *Pédibus engagés* issus de notre typologie selon ces trois axes.

Sur le plan du rapport à l'*autonomie*, les parents ont justifié la pratique du Pédibus pour que leurs enfants acquièrent une indépendance dans leurs déplacements scolaires. Or, ce mode de déplacement est "*spatialement, temporellement et socialement contrôlé*" (Depeau, 2013) par les adultes, ce qui laisse peu de place à l'expérimentation. De fait, la pratique du Pédibus semble davantage correspondre à un style d'interaction conjugal reposant sur la *fusion* relevant d'un "*caractère communautaire*" (Kaufmann & Widmer, 2005). En contrôlant les déplacements scolaires, les parents excluent une mobilité indépendante de leurs enfants, faisant écho au caractère "*embullé*" de ce dispositif qui retarderait en fait l'acquisition d'autonomie face à la circulation routière par les enfants (Depeau, 2008a). Bien entendu, il n'est toutefois pas certain que les familles aient l'intention de "*construire chez leurs enfants une dépendance aux moyens familiaux de mobilités*" (Kaufmann & Widmer, 2005). Cependant, chez certains parents le Pédibus se restreint à un noyau de quelques familles voisines, voire entre les membres d'une même famille.

"Chez nous à pied seul veut dire maman et les deux garçons donc un Pédibus familial non organisé."
(Mère, universitaire, dirigeante, école de Vers-chez-les-Blanc, Lausanne, 2016)

Sur le plan du rapport à l'environnement, les parents paraissent ouverts sur le monde extérieur. L'organisation du Pédibus, en reposant exclusivement sur la disponibilité et la motivation de volontaires, oblige les parents et les enfants à s'organiser entre-eux et à échanger sur le chemin de l'école. Par conséquent, il semblerait peu probable que les parents aient une méfiance à l'égard des autres parents impliqués. Ceci peut en partie tenir au caractère communautaire et à l'homogénéité sociale des parents qui sont impliqués dans ce dispositif. Ce point laisserait suggérer une ouverture sur l'extérieur, dans la mesure où cet extérieur social partage un certain nombre de caractéristiques socio-culturelles avec l'intérieur. Cette caractéristique peut ici faire écho au style "Compagnonnage" décrit par É. Widmer (2004), correspondant à un profil recherchant le contact avec le monde extérieur au nom de la solidarité et des valeurs environnementales. Paradoxalement, en tant que déplacement spatialement contrôlé, pratiquer le Pédibus peut aussi relever d'un style fermé. Les parents conservent en quelque sorte la clôture familiale, elle est simplement transférée au voisinage. À la lumière de l'accompagnement en automobile qui permet de conserver cette clôture familiale au-delà des murs du domicile, les déplacements en Pédibus sont comparables avec une responsabilité qui va être transférée à d'autres parents du quartier. De fait, nous pourrions caractériser le fonctionnement familial comme étant simultanément ouvert et fermé.

Concernant le mode de régulation normatif, nous pouvons le qualifier de "*statutaire*", car les déplacements en Pédibus illustrent clairement une volonté des parents de contrôler, réguler, normer pour éviter les risques causés par l'automobile. Cette représentation apparaît être une bonne illustration d'un style familial qui relèverait d'un fonctionnement éducatif excluant une mobilité indépendante de l'enfant et conservant la clôture familiale (Kaufmann & Widmer 2005). Ce déplacement semble ainsi s'apparenter au style de socialisation qualifié d' "*autoritaire*" selon la typologie classique de Baumrind (1971, cité par Kaufmann & Widmer, 2005).

Ainsi, le Pédibus peut être perçu tantôt comme un vecteur d'indépendance et d'acquisition de l'autonomie (bien que remis en question ; Depeau, 2008a, p. 200), tantôt comme une solution à une certaine réticence dans cet octroi d'indépendance, permettant un compromis visant à assurer la sécurité des déplacements scolaires quotidiens des plus jeunes en maintenant un contrôle sur leurs déplacements et leur socialisation. Ceci n'est pas sans rappeler les aires de jeu sécurisées et la "*ville garantie*" (Breviglieri, 2015).

"Although WSBs offer children some agency as vulnerable road users, they are highly structured initiatives that ultimately seek to control children as opposed to traffic, and have only a limited ability to address congestion and automobile dependence (restricted, as they are, to primary schools)." (Kearns et al., 2003)

De ce fait, nous pouvons émettre l'hypothèse que les parents impliqués dans le dispositif de Pédibus, et correspondant à la description précédente, se sentiront davantage concernés par les stratégies de communication qui sont fondées sur le principe du libre choix modal, mettant l'accent sur la responsabilité individuelle. Par conséquent, l'usage du pronom "vous" ("vous inculquez à vos enfants") pourrait avoir un impact plus conséquent, puisque ces familles se considéreraient comme le principal, sinon le seul, vecteur de l'éducation de leurs enfants.

Dans ce contexte, un auteur va plus loin en termes de critiques, écrivant que le Pédibus participerait à :

"promote paranoia among parents that they are not acting responsibly unless they are always with their children outside the home and to make them feel irresponsible if they are unable to do so or to delegate someone to act in their place" (Hillman, 1999).

Cette stratégie de communication en faveur du Pédibus se traduirait en réalité comme étant un moyen *"de mieux traquer"*, surveiller, contrôler les déplacements des enfants, offrant l'occasion de sécuriser des déplacements tout en s'inscrivant dans un processus identitaire de construction de l'organisation familiale.

Ainsi, l'implication dans ce dispositif de mobilité résulterait d'une stratégie éducative assurant une position et une visibilité des enfants, mais surtout des parents en mettant en évidence leur rôle dans l'éducation quotidienne. Cette valeur éducative vient consolider l'identité et le rôle de "bons" parents responsables, comme il a déjà pu être observé avec l'accompagnement en automobile et la culture de la "bonne mère" de famille impliquée dans un rôle d'éducation (Dowling, 2000).

CHAPITRE 5

CONCLUSION GÉNÉRALE

"Il y a problème, dirons-nous, quand des acteurs sociaux perçoivent des écarts entre ce qui est, ce qui pourrait être ou ce qui devrait être. (...) (ii) Cette découverte d'un problème s'accompagne de procédures d'étiquetage qui le qualifient comme relevant de la sphère de compétence des autorités publiques. Enfin, (iii) l'intervention de la société politique est attendue – y compris l'option de ne rien faire."

(Padioleau, 1982, p. 25)

Au cours de ce travail de thèse, nous avons proposé d'étudier un objet, le Pédibus. Nous avons opté pour une approche compréhensive qui tenait sur trois dimensions : politique, spatiale et sociale. L'originalité de ce cadre d'analyse résidait dans l'emprunt de travaux à trois familles pour répondre à trois objectifs qui ont ponctué ce manuscrit :

1. Pour saisir les représentations collectives cristallisées, nous avons emprunté à l'analyse cognitive des politiques publiques sensible au cadrage des problèmes publics à l'agenda. Comme méthode, nous avons mobilisé l'analyse discursive pour accéder au référentiel de la politique publique en faveur de la marche à pied sur le chemin des écoliers (chapitre 2);
2. Pour saisir l'action publique dans sa matérialité, et non plus seulement dans ses discours et son référentiel, nous avons proposé une analyse historique et socio-spatiale du déploiement des lignes de Pédibus en empruntant à l'urbanisme et l'aménagement de l'espace (chapitre 3);
3. Pour saisir les représentations individuelles vis-à-vis du Pédibus et les pratiques, nous avons emprunté à la sociologie, afin de comprendre les freins et les motivations des parents à s'impliquer dans ce dispositif pour se rendre à l'école (chapitre 4).

5.1 SYNTHÈSE DES RÉSULTATS

5.1.1 Le Pédibus en discours, regards croisés en France et en Suisse romande

Au sein du chapitre 2, nous avons pu mettre en évidence ce qu'il se dit sur l'objet Pédibus pour saisir les enjeux de sa promotion et appréhender les stratégies mises en œuvre pour tenter de le pérenniser tant en France qu'en Suisse romande. C'est au prisme d'une approche transversale internationale que nous avons appréhendé la méthode d'analyse du discours sur le Pédibus à partir d'un corpus de 93 sites Web.

Les "*mondes lexicaux*" entre les deux pays sont apparus comme relativement similaires, en particulier sur la définition et le fonctionnement du Pédibus. Les discours associés à l'objet cherchent à informer les parents des fléaux de la société contemporaine (*e.g.* obésité, insécurité routière, pollution), à les dissuader d'accompagner les enfants en voiture à l'école tout en les incitant à adopter d'autres comportements de déplacement. À l'inverse, certaines différences ont pu être observées. Les acteurs suisses sont davantage identifiables, les Pédibus sont visibles, recensés et s'inscrivent dans des opérations événementielles nationales et internationales, quand en France les acteurs paraissent plus isolés et variables, et les actions sporadiques. Par exemple, l'opération "Marchons vers l'école" co-financée par la Région PACA et l'Agence de l'environnement et de la maîtrise de l'énergie (ADEME) n'a pas été renouvelée. Par ailleurs, nous avons observé une spécificité aux discours français, ces derniers portaient sur la responsabilité au sens juridique du terme, soit sur la protection du risque d'accident sur le chemin de l'école.

Dans un second temps, l'analyse des registres discursifs des deux corpus a permis d'identifier comment était construit ce problème public. Les arguments du Pédibus sont basés sur des histoires causales, les rendant cohérents, évidents, difficilement réfutables, et donc légitimes. Cette stratégie de communication visant à sensibiliser et inciter les parents à changer leurs comportements de déplacement passe par un ton culpabilisant et des chartes d'engagement tout en mettant l'accent sur la responsabilité individuelle (Reigner, Hernandez, & Brenac, 2009; Salles, 2009), la pédagogie (Pautard, 2015), la morale (Reigner, 2015, 2016) et le civisme (Roudil, 2018). Il s'agit en somme de discours prescripteurs de "bons comportements".

Aussi, nous avons pu conclure que l'objet Pédibus illustre ce nouvel art de gouverner les conduites individuelles et collectives au travers de l'instrument communicationnel et informatif (Lascoumes & Le Galès, 2004), ce qui corrobore d'autres objets étudiés dans la littérature (Chelle, 2012; Dubuisson-Quellier, 2016; François & Neveu, 1999; Reigner, 2016; Roudil, 2015; 2018).

5.1.2 L'action publique dans sa matérialité à Aix-en-Provence et à Lausanne

Lors du chapitre 3, nous avons proposé d'observer la distribution effective des Pédibus pour retracer leur histoire puis identifier les caractéristiques spatiales et sociales des quartiers dans lesquels ils se déploient.

Nos résultats ont montré que la dynamique d'introduction des Pédibus était propre à chaque ligne (corroborant des travaux antérieurs ; Depeau, 2012). Pourtant, ils partagent une caractéristique puisqu'ils ont été mis en place en réponse à des problèmes d'aménagements soulevés par des parents d'élèves. Pour exemples, l'élargissement de trottoirs, la création de passages piétons ou de zones à modération des vitesses de circulation des véhicules ont fait partie des requêtes formulées, tout comme le souhait d'augmenter le nombre de places de stationnement et de dépose-minute pour limiter la congestion automobile et le stationnement sauvage aux abords des écoles qui majorent le sentiment d'insécurité des parents. Par ailleurs, ces problématiques causées par l'accompagnement en automobile semblent encore persister dans certaines écoles même si le Pédibus n'y existe plus, en particulier à Aix-en-Provence où la plupart des lignes sont inactives, corroborant le fait qu'elles soient difficiles à pérenniser (Kingham & Ussher, 2005). Seules trois lignes étaient actives à Aix-en-Provence au moment de l'enquête, desservant une unique école située dans le nouveau quartier de La Duranne. Inversement, 15 lignes de Pédibus étaient actives à Lausanne. Par ailleurs, la particularité lausannoise repose sur une double gérance en matière de gestion des Pédibus, partagée entre la coordinatrice pour la Ville et l'Association Pédibus Montriond.

En ce qui concerne le déploiement des Pédibus, nous rapportons une divergence partielle avec des résultats antérieurs. S. Depeau (2012, p. 109) a observé un déploiement préférentiel des Pédibus dans les "*zones urbaines à faible niveau de compacité*", en périphérie rennaise. Quant à nous, nous avons observé qu'ils étaient essentiellement présents dans le centre urbain lausannois à forte et moyenne densité. Ce dispositif ne semble pas nécessaire dans d'autres tissus urbains, en particulier dans les grands ensembles caractérisés par une stricte séparation des voies en fonction des modes et où la pratique de la marche à pied est importante. En ce sens, les itinéraires de Pédibus se situent majoritairement dans des voies empruntées par l'automobile, majoritairement limitées à 30km/h. Par ailleurs, nos observations corroborent la littérature sur d'autres points puisqu'il existerait des espaces sociologiquement favorables au développement du Pédibus, essentiellement présents dans des quartiers résidentiels aisés (Brenac, 2013 ; Collins & Kearns, 2005), composés de ménages de CSP supérieures.

Nos résultats nous ont permis de conclure que, si le Pédibus ne fait pas l'objet d'une politique d'aménagement (les acteurs municipaux faisant essentiellement de la communication), il a permis dans certains cas de soulever l'enjeu des aménagements des espaces publics. De plus, nous avons conclu que le déploiement des Pédibus serait soumis à des caractéristiques tant urbaines que sociologiques, posant la question d'un possible "*effet de quartier*" qui maximiserait les capacités d'action en faveur de l'engagement collectif tel que le Pédibus.

5.1.3 Les représentations individuelles qui fondent la pratique à Lausanne

Le dernier chapitre empirique a eu pour objectif de cerner les représentations des parents afin d'identifier les facteurs susceptibles de favoriser ou d'inhiber la pratique du Pédibus, mais également pour mettre en évidence des profils spécifiques d'usagers vis-à-vis de l'objet.

Nous avons pu ici remarquer que, exceptée à l'école de Montriond gérée par une association, la pratique du Pédibus était marginale. Si l'accompagnement en automobile était plus répandu au sein de l'école située dans le périurbain, la marche à pied était prédominante dans le centre urbain dense et la première couronne lausannoise. Aussi, nous avons rapporté des effets de distance domicile-école et d'âge de l'enfant, qui réduisent la pratique du Pédibus lorsqu'ils augmentent. De plus, nous avons observé que la découverte du dispositif était principalement due à la signalisation du Pédibus, quand les répondants de l'école située dans le quartier populaire l'ont découvert au travers de brochures de communication. Par ailleurs, notre enquête a permis d'identifier que le gain de temps représente la première raison d'implication des parents dans un tel dispositif. En revanche, la difficulté à concilier les horaires avec l'emploi, la prise de responsabilité et d'engagement dans une organisation collective, et la perception du danger sur le chemin de l'école sont les facteurs les plus dissuasifs (Smith *et al.*, 2015).

Dans un second temps, une typologie des familles a été élaborée à partir des habitudes modales des enfants et des représentations des parents en faveur de la marche à pied et de l'automobile. Cinq groupes ont été définis : trois majoritairement piétons (*Pédibus engagés*, *Ultra-piétons* et *Indifférents à l'usage du Pédibus*), un où le choix du mode de déplacement repose quasi exclusivement sur des considérations fonctionnelles (*Pragmatiques*) et le dernier où les enfants sont déposés à l'école en automobile (*Automobilistes fervents*). Il est intéressant de noter que notre typologie va au-delà des seules considérations spatiales. Nous avons en effet observé que les dispositions spécifiques à l'usage du Pédibus n'étaient pas restreintes au seul centre urbain, mais se manifesteraient différemment dans le périurbain. En effet, les familles qui y sont impliquées ont davantage un regard fonctionnel que social. Enfin, nos résultats ont montré qu'il existerait des dispositions sociales différentes entre les familles qui privilégient la marche à pied autonome non-organisée et celles engagées dans le dispositif de Pédibus. En ce sens, le profil des *Pédibus engagés* est significativement sur-représenté par des mères au foyer disposant d'une certaine flexibilité temporelle (Depeau, 2013), sensibles aux arguments environnementaux et sanitaires (Brenac, 2013, p. 96) et généralement membres d'association (Depeau, 2012). Cette distinction entre déplacements pédestres autonomes et organisés serait fondée sur le souhait de mener des actions collectives. La dimension symbolique accordée à l'objet et le caractère *engagé* ou *militant* des usagers seraient déterminants.

5.1.4 Les motivations suggérées par les promoteurs et déclarées par les usagers

Nous avons pu observer que les discours promotionnels en France et en Suisse romande présentaient de fortes similarités thématiques (chapitre 2). Pour légitimer le Pédibus, les promoteurs ont mobilisé des arguments négatifs relatifs à l'accompagnement en automobile, et mis l'accent sur les bienfaits du Pédibus en termes de sécurité et de santé des enfants (Figure 5.1)

En nous basant sur les retours de questionnaires des usagers du Pédibus (chapitre 4), nous remarquons quelques convergences entre les représentations individuelles des parents et les discours promotionnels. C'est le cas pour les considérations liées au risque d'accident associé à l'automobile et à l'apprentissage des règles de circulation par les enfants. À l'inverse, deux points mettent en évidence des divergences (Figure 5.1). Premièrement, même si les thématiques abordées sont comparables, leur hiérarchie est sensiblement différente. Nous avons vu que le principal argument des promoteurs du Pédibus était d'inciter les automobilistes à ne plus accompagner les enfants en voiture à l'école. Or, ses usagers ont clairement explicité leur implication dans ce dispositif pour des questions de gain de temps (Smith *et al.*, 2015) et non comme une alternative à l'automobile ou pour des raisons sanitaires. Ce gain de temps révèle l'importance de la rationalisation temporelle qui nécessite une organisation des déplacements synchronisée entre les membres du ménage et le voisinage. Nos entretiens avec les acteurs locaux vont aussi dans ce sens. Ils parlent davantage de gain de temps et de "convivialité", ce qui est aussi le cas de la presse avec le Pédibus de Malakoff : *"Assez vite, il s'est confirmé que les motivations des parents étaient plus pratiques qu'écologiques."* (Le Monde, 2013) Deuxièmement, certaines considérations abordées par les usagers sont marginales dans les discours promotionnels, en particulier la notion de plaisir ou le désir de générer une cohésion au sein des habitants d'un même quartier.

Ainsi, il semble exister un décalage entre les motivations suggérées pour promouvoir le Pédibus et les motifs des usagers pour participer à ce dispositif. Bien que le présent travail n'ait pas vocation à évaluer l'impact de cette stratégie de communication en faveur du Pédibus, il nous est possible d'émettre l'hypothèse que les répercussions de cette stratégie soient au mieux modestes. En ce sens, il apparaît douteux d'attendre de ce dispositif des effets, étant donné que la littérature scientifique ne lui accorde que peu d'effets qui sont exprimés dans les discours promotionnels (chapitre 1). Les études montrent plutôt des résultats hétérogènes : positifs sur l'activité physique (Heelan, Abbey, Donnelly, Mayo, & Welk, 2009), mais insuffisants en matière de prévention de l'obésité (Moodie, Haby, Galvin, Swinburn, & Carter, 2009). Plus encore, le Pédibus participerait à un retard d'apprentissage de l'autonomie à la sécurité routière (Depeau, 2008b) et son lien avec la sécurité routière n'est pas établi. Le Pédibus reste en plus marginal (Brenac, 2013), difficile à pérenniser (Kingham & Ussher, 2005) et est essentiellement présent dans les espaces favorisés. Ainsi, ce bilan mitigé entre discours et efficacité pourrait témoigner des limites de politiques publiques essentiellement fondées sur des stratégies de communication (Reigner, 2016).

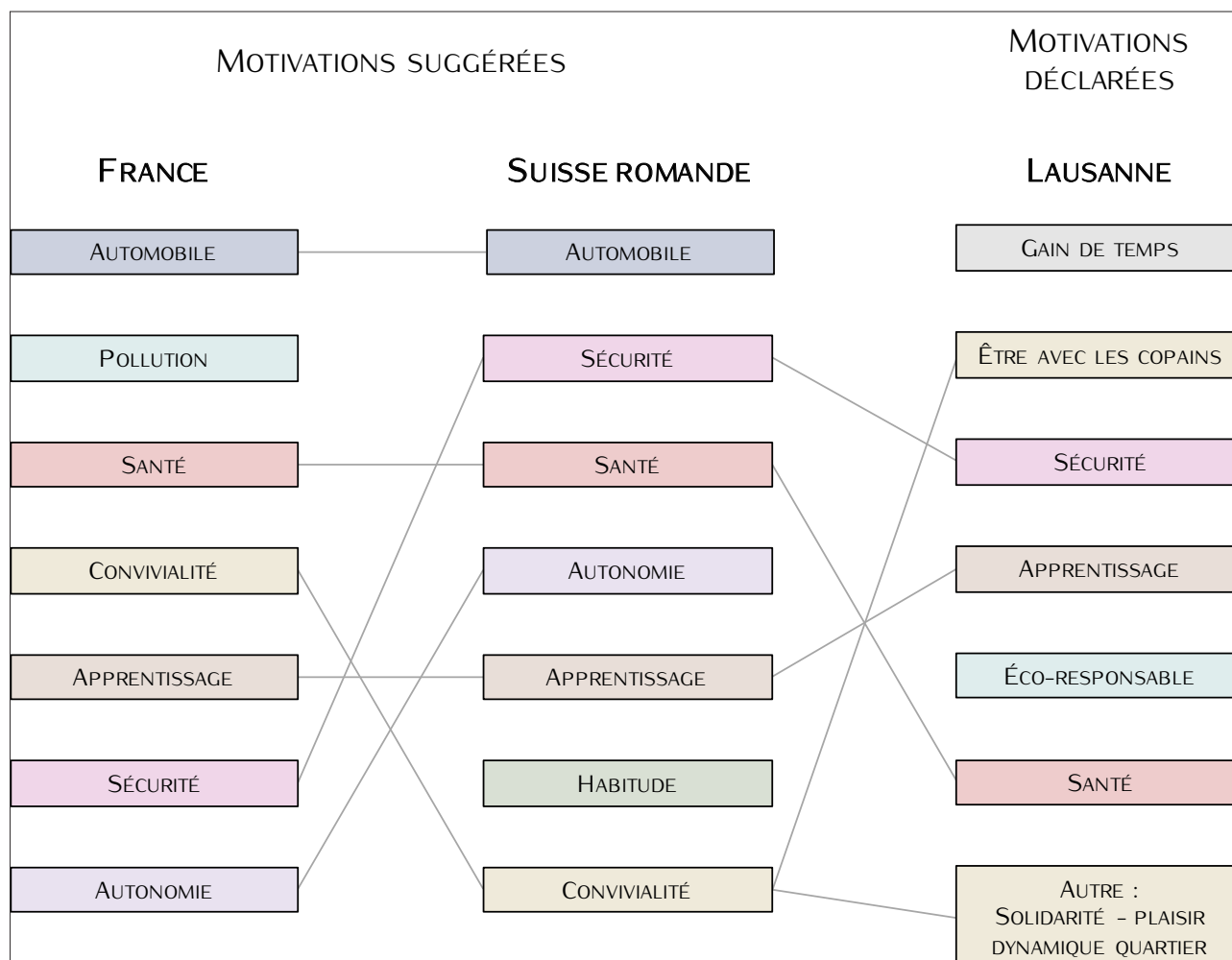


FIGURE 5.1 – Motivations suggérées et motivations déclarées à l'égard du Pédibus

Pour la suite de cette conclusion, nous proposons une structure en deux temps, capitalisant les principaux résultats de ce manuscrit. Le premier questionnera la notion d'institutionnalisation du Pédibus, quand le second sera focalisé sur la relation entretenue entre ce dispositif et l'automobile.

5.2 FAUT-IL INSTITUTIONNALISER L'ACCOMPAGNEMENT À PIED DES ENFANTS À L'ÉCOLE ?

Le Pédibus, comme nous l'avons indiqué au début de ce manuscrit, est un dispositif qui a connu une forte médiatisation et une mise à l'agenda. Toutefois, à la vue des résultats que nous avons pu apporter, la question peut être soulevée du bien fondé d'institutionnaliser un tel outil. En particulier lorsque les responsables politiques municipaux renoncent à l'idée même d'engagement pour se dissoudre dans une pratique d'accompagnement légère en ressources humaines et financières et de légitimation par de la communication et des campagnes de sensibilisation.

5.2.1 Un système tripartite, le leur du partage des responsabilités ?

Si l'habitant est la clé pour résoudre des problèmes publics causés par l'automobile, les discours politiques et scientifiques s'accordent à dire que l'organisation du Pédibus dépend d'un système d'acteurs tripartite impliquant municipalité, école et parents, correspondant à la gouvernance "*équilibrée*" préalablement proposée (Depeau, 2012, p. 109 ; Villa-González, Barranco-Ruiz, Evenson, & Chillón, 2018).

La municipalité est responsable des aménagements de l'espace public et a la charge de "*signaler les espaces circulatoires des pédibus*" (Depeau, 2007, p. 163). L'école collabore également en informant et en mettant à disposition des salles pour les réunions ou encore en proposant des projets pédagogiques aux enfants pour organiser un Pédibus. Enfin, le bon fonctionnement du Pédibus repose exclusivement sur la volonté des parents. À ce trio s'ajoutent d'autres acteurs, comme les associations qui jouent un rôle dans les campagnes de sensibilisation, mais aussi les acteurs privés tels que les bureaux de conseils, d'experts de l'éco-mobilité ou encore les assureurs que nous avons pu identifier lors de notre analyse de discours (chapitre 2 ; Figure 5.2). Dans ce contexte, l'institutionnalisation du Pédibus pourrait alors correspondre à un partage des responsabilités, mais la question essentielle qui se pose reste la suivante : les promoteurs du Pédibus souhaitent-ils réellement partager la responsabilité de développer le Pédibus ?

Plusieurs résultats indiquent que la réponse à cette question tend à être négative. Nous avons vu que les politiques locales pour favoriser la marche à pied organisée vers l'école faisaient essentiellement de la communication (chapitre 3). Pourtant, les parents ont exprimé des attentes et des besoins en matière d'aménagements tels que la création de trottoirs, de zones à modération de la circulation ou encore d'aménagements en faveur du vélo (chapitre 4) dont la municipalité a la compétence. Ainsi, si cette dernière a la possibilité d'agir directement sur l'environnement urbain pour favoriser le transport actif, elle ne prévoit pas d'aménagement en faveur du Pédibus. En effet, la construction des problèmes publics est marquée par ce référentiel d'action contemporain qui passe par la pédagogie et la responsabilité individuelle (chapitre 2) où les parents doivent résoudre des problèmes publics. Ceci expliquerait que l'usage du Pédibus serait un moyen pour les parents de rendre compatible la marche à pied des enfants vers l'école avec un système de circulation toujours favorable à l'automobile.

Par ailleurs, nos observations rapportent que l'implication de la puissance publique, en plus d'être modeste, ne représente pas réellement une garantie du bon fonctionnement des Pédibus, mais pourrait au contraire induire des effets ambivalents.

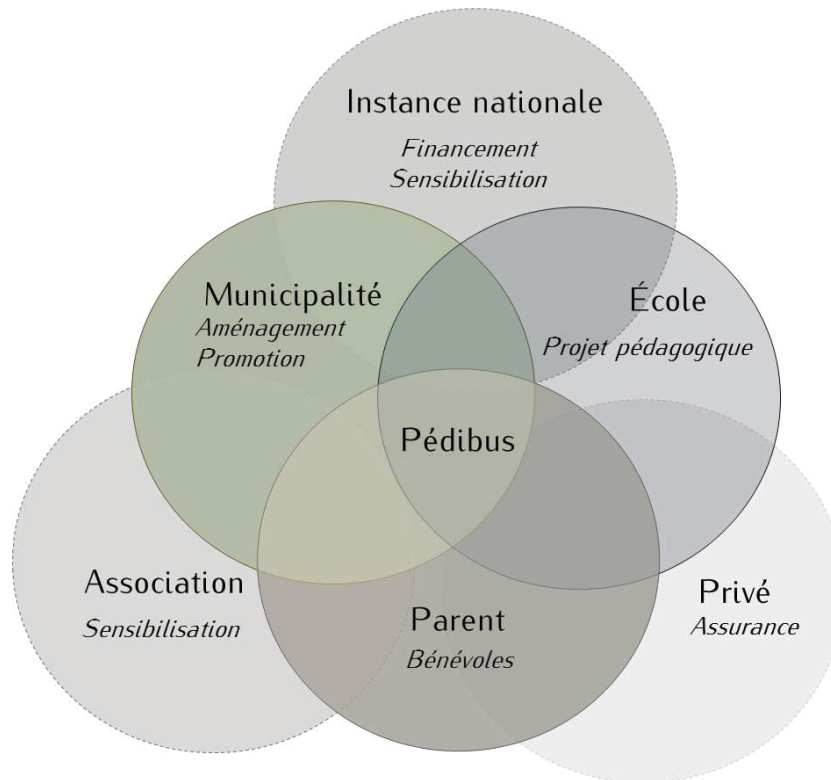


FIGURE 5.2 – Pédibus, un partage des responsabilités?

5.2.2 Les effets ambivalents de l'institutionnalisation

Au cours de nos chapitres 3 et 4, nous avons pu observer deux catégories de Pédibus à Lausanne se différenciant par leur type de gestion, par la Ville (descendante) et de manière associative (ascendante). Toutefois, nos mêmes résultats ont rapporté des Pédibus à deux vitesses. Quand ceux sous l'égide de l'association semblent fonctionnels et inscrits dans la durée, ceux sous gouvernance municipale sont davantage fragiles (corroborant les résultats de S. Depeau, 2012). Ces résultats peuvent être expliqués en trois points.

D'abord, il semble exister une certaine divergence entre les priorités des usagers et celles des politiques municipales. Ces dernières ont tendance à imposer le Pédibus matin et soir, ce qui ne correspond pas aux besoins des familles. En effet, la plupart des enfants ne se rendent pas à leur domicile après l'école, ils se retrouvent dans le parc ou se rendent à des activités extra-scolaires. De plus, les politiques municipales attendent du Pédibus qu'ils s'inscrivent dans une certaine pérennité. Toutefois, ce système ne peut fonctionner que s'il est adapté, tant à l'âge des enfants, qu'aux lieux d'habitations des parents, ce qui le rend nécessairement transitoire et non durable. De fait, chaque année scolaire doit voir certaines lignes de Pédibus se fermer, s'ouvrir, se déplacer, pour coller au plus proche des besoins des familles.

C'est ce qui justifie que les Pédibus gérés par les parents-référents et coordonnés par la Ville de Lausanne semblent plus fragiles et difficiles à pérenniser, faute de flexibilité. Par ailleurs, il est possible que le fait de ne pas tenir compte des avis des habitants crée un risque de désappropriation, menant à un résultat contraire à celui recherché.

Ensuite, les acteurs publics de la Ville de Lausanne impliqués dans la mise en place de ce dispositif s'appuient fortement sur des acteurs-usagers de terrain que sont les parents et/ou les associations de quartier. Pour exemple, la Présidente de l'Association Pédibus Montriond a par le passé été recrutée par la Ville en tant que coordinatrice chargée du Pédibus. Cela peut être perçu par les acteurs associatifs bénévoles comme une forme d'ingérence. Dans la mesure où les Pédibus n'ont pas nécessité à être institutionnalisés pour fonctionner (en témoigne les Pédibus informels que nous avons rapportés lors du chapitre 4), et où plus encore la définition originelle du dispositif suggère qu'il reste informel (Engwicht, 1992), cette intervention de la Ville peut être contestée puisque perçue comme étant opportuniste, faisant potentiellement perdre à l'action publique sa légitimité. Ceci pourrait particulièrement s'appliquer lorsque les responsables politiques locaux renoncent à l'idée même d'engagement pour se dissoudre dans une pratique d'accompagnement légère en ressources humaines et financières et de légitimation par des campagnes de communication et de sensibilisation.

Enfin, rappelons que le Pédibus géré de manière associative correspond à une réelle implication des usagers (ce qui est affiché comme désiré au travers des campagnes de communication) alors que ceux gérés par la Ville sont davantage assimilés à un service public. Pour exemple, l'argument du gain de temps (ressource "*rare et précieuse*"; Amar, 2016, p. 113) intégré dans les discours communicationnels et partagé par les usagers (Smith *et al.*, 2015), peut contribuer à "*s'affranchir des contraintes sociales et temporelles*" pour les parents (Depeau, 2007, p. 164) en se désengageant et se déresponsabilisant de l'accompagnement de leurs enfants (Hillman, 2006). En ce sens, les stratégies de communication pourraient laisser croire aux usagers que les politiques locales prennent en charge l'accompagnement des enfants.

Ces résultats nous laissent postuler que l'institutionnalisation du Pédibus pourrait contribuer à son déclin : "*l'équilibre des rôles entre acteurs [...] est menacé, la vitalité du bus pédestre est remise en question.*" (Depeau, 2012, p. 110)

5.3 ET SI LE PÉDIBUS N'ÉTAIT PAS UNE ALTERNATIVE À L'AUTOMOBILE ?

Cette question peut sembler absurde tant le Pédibus est présenté comme une solution visant à progressivement substituer des déplacements en automobile par des déplacements à pied. En effet, les politiques en faveur de la marche à pied basées sur de la communication justifient le Pédibus en mobilisant des arguments sécuritaires, sanitaires ou encore écologiques, tous reliés à une réduction de l'usage automobile. Rappelons toutefois que la définition originelle du Pédibus, proposée par l'australien D. Engwicht (1992), ne se résu- mait pas à l'automobile, mais correspondait à un système d'organisation intergénérationnelle permettant aux enfants une appropriation de la rue et un attachement au quartier. Plusieurs éléments peuvent remettre en cause la justification centrale de ces campagnes de communication présentant le Pédibus comme solution alternative à l'accompagnement en automobile. Il semblerait que le Pédibus s'apparenterait plutôt à une "rus- tine" lorsque les politiques publiques locales n'arrivent pas ou ont renoncé à réguler le système automobile.

5.3.1 L'automobile dans l'espace public, un problème pour les enfants piétons

Sur la base de nos observations, nous avons pu rapporter une étroite relation entre la présence de l'automobile et celle du Pédibus (chapitre 3). Tout d'abord, si nous nous intéressons au contexte historique d'apparition des Pédibus étudiés, nous remarquons qu'ils ont systématiquement été mis en place en réponse à des problèmes générés par une présence automobile dans l'espace public vécue comme problématique pour les déplacements des enfants piétons. Ceci explique probablement le fait que ce dispositif soit absent des espaces où l'automobile est également absente. C'est le cas des tissus de types grands ensembles à Aix-en-Provence et à Lausanne, et des secteurs entièrement piétonnisés comme le centre-ville historique d'Aix-en-Provence. Inversement, le Pédibus est particulièrement présent dans des secteurs résidentiels qui comprennent des rues de la ville dense empruntées par l'automobile. Ces voies fonctionnent sur un mode de partage physique de la voirie où la chaussée est affectée aux véhicules motorisés et le trottoir aux piétons. Ce sont majoritairement des rues bidirectionnelles à une voie limitée à 30km/h. En plus d'être bordées de trottoirs plutôt accessibles, les chaussées comprennent également des places de stationnement latérales.

Au-delà de nos résultats, certaines données disponibles dans la littérature viennent renforcer notre propos. Ainsi, le cas de la ville de Pontevedra située en Galice (Espagne), où dès 1999 le Maire a fait le choix de requalifier l'espace public du centre-ville en réduisant considérablement la place de l'automobile. Du point de vue de l'aménagement, un plan de circulation et de stationnement a été élaboré. Le stationnement voirie a été supprimé au profit de places de stationnement souterraines payantes dans le centre-ville, et de places gratuites à l'extérieur. Les trottoirs ont été supprimés, des espaces végétalisés et des aires de jeux ont été créés ou encore du mobilier urbain comme des bancs ont été installés. Dans les espaces où l'automobile est présente, les trottoirs ont été élargis et la vitesse de circulation limitée à 20 et 30km/h. Dans le même temps, les Pédibus ont disparu du centre-ville (Vázquez, Faro de Vigo, 2009).

"En arrière-plan de ce projet, le maire, qui dit diriger la ville de Pontevedra en bon père de famille, tenait également à mettre en pratique sa philosophie. "Il faut rendre leur enfance aux enfants en leur faisant confiance, en leur donnant l'opportunité d'être autonomes", énonce-t-il. Plutôt que de mettre en place un pédibus où les enfants attendent le passage du groupe pour le rejoindre, Miguel Fernández Lores a préféré miser sur une indépendance totale." (Koch, Lettre du Cadre Territorial, 2014)

Un autre exemple, issu de la presse en Suisse alémanique rapporte que *"les parents [restent] inquiets malgré les Pédibus"*. Le dispositif n'est cependant pas remis en cause et pourrait même représenter un "bon" outil, sous réserve de soutenir une politique d'aménagement en faveur de la marche à pied. En ce sens, les journalistes expliquent qu'il existe de fortes différences entre les aménagements favorables aux piétons en Suisse romande et alémanique, justifiant que :

"seuls 10% environ des enfants alémaniques sont amenés par leurs parents en voiture à l'école au moins une fois par semaine alors que ce chiffre atteint 50% chez les petits Suisses romands. Le constat est d'autant plus parlant que le système de Pédibus est encore pratiquement inexistant en Suisse alémanique." (ATS, 2017)

Ainsi, il semblerait que la présence de Pédibus soit le signe de quartier insuffisamment aménagé pour la marche à pied et où l'accompagnement par un adulte est considéré comme nécessaire.

Bien que le Pédibus soit un objet contextualisé avec une inscription culturelle, ces observations restent néanmoins intéressantes et mériteraient d'être approfondies. En effet, il semblerait qu'il n'y ait de Pédibus que parce que la présence de l'automobile dans l'espace public est vécue comme problématique pour les déplacements des enfants piétons. Cependant, le cas de l'école Les Floralies à Aix-en-Provence a montré que le Pédibus seul était insuffisant. Alors, il serait possible de penser que l'intégrer dans une démarche planifiée qui prévoit des aménagements en faveur de la marche à pied serait davantage satisfaisant. De fait, il serait intéressant de voir si la mise en accessibilité de certains espaces publics sur le chemin des écoliers (dans le cadre de Plan de Déplacement Établissement Scolaire par exemple) s'accompagne ou non d'un renouvellement de Pédibus.

De fait, une question essentielle peut être formulée : quel est en réalité l'objectif du Pédibus ?

Ces considérations viennent ainsi questionner la définition même du Pédibus, et nous émettons l'hypothèse qu'il n'a pas vocation à diminuer la présence de l'automobile, ce qui ferait de ce dispositif un parfait exemple de non-action publique, un *"écran de fumée"* (Brenac, 2013, p. 98). Deux exemples peuvent renforcer ce postulat, le premier basé sur les politiques d'aménagement en faveur de la marche à pied, le second sur la mise en place de patrouilleurs scolaires.

Premièrement, ce dispositif est généralement mis en place de manière ponctuelle, principalement sous forme communicationnelle, et associé à des bénéfices *"modestes et volatils"* (*Ibid.* p. 95). À l'inverse, et comme nous l'avons rapporté précédemment, les aménagements en faveur de la mobilité active contribuent à majorer les déplacements piétons. D'ailleurs, Collins et Kearns (2005) avaient déjà indiqué que des mesures d'apaisement

de la circulation automobile seraient plus efficaces pour réduire la congestion aux abords de l'école que la promotion du Pédibus. Cependant, comme nous l'avons évoqué dans le chapitre 3, l'aménagement de zones à modération du trafic ne semble pas être une condition suffisante pour maximiser les déplacements piétons (Huguenin-Richard, 2010), et en l'occurrence la pratique du Pédibus. Ceci s'expliquerait en particulier car ces mesures n'interviennent pas suffisamment sur la perception de la dangerosité perçue par les parents (Fyhri & Hjorthol, 2009), expliquant pourquoi ils continuent à participer à l'accompagnement de leurs enfants via le Pédibus :

"La modération de la circulation apparaît comme étant efficace pour limiter ponctuellement les vitesses dans les quartiers, par ce biais, elles agissent sur le bruit dû au trafic et sur sa dangerosité. Ces mesures sont cependant sans effets sur le volume du trafic. Pour cette raison, elles restent largement sans effets sur l'attitude des parents à l'égard de l'indépendance spatiale de leur progéniture." (Kaufmann & Flamm, 2003, p. 28)

De fait, si le Pédibus n'est pas associé à des aménagements suffisants, qui eux sont déterminants pour la pratique de la marche (Ewing & Cervero, 2010), nous ne sommes pas certains que la promotion seule du Pédibus puisse influencer sa pratique.

"the continued promotion of WSBs in Auckland should proceed with recognition that supervised walking is neither the sole answer to children's mobility needs, nor a panacea for the ills of auto-dominated environments (Engwicht, 2003)." (Collins & Kearns, 2010)

Deuxièmement, des études en Amérique du Nord ont rapporté que les espaces qui bénéficient d'un service de patrouilleurs scolaires pour assurer les traversées piétonnes aux abords des écoles favorisent la pratique de la marche à pied (Rothman, Macpherson, Ross, & Buliung, 2018) et du Pédibus (Turner, Chriqui, & Chaloupka, 2013). Or, nos observations de terrain indiquent plutôt que la mise en place de patrouilleurs viendrait limiter la présence du Pédibus. Par exemple, la Ville de Genève a décidé d'investir dans des services de patrouilleurs pour améliorer la sécurité aux abords des écoles : 68 passages piétons bénéficient donc de la présence de patrouilleurs scolaires¹ contre 12 passages piétons² à Lausanne. Dans le même temps, et toute proportion gardée, les systèmes de Pédibus semblent quasi-absents à Genève en comparaison à Lausanne qui bénéficie nettement moins de services de patrouilleurs (sept lignes de Pédibus³ pour une ville plus importante en superficie que Lausanne qui en compte 15). Il serait donc intéressant d'étudier plus en détail ce service public pour déterminer s'il est complémentaire au Pédibus (études Nord-Américaines) ou au contraire s'il aurait tendance à supplanter ou du moins à limiter l'intérêt de ce dispositif (Lausanne et Genève).

1. Ville de Genève. (2017, 10 avril). Patrouille scolaire. Repéré à <http://www.ville-geneve.ch/themes/structures-accueil-enfance-activites-extrascolaires/securite-chemin-ecole/patrouille-scolaire/>

2. Ville de Lausanne. (2016, 7 décembre). La police de Lausanne réunit les patrouilleurs adultes pour les remercier des services rendus aux enfants. Repéré à <http://www.lausanne.ch/lausanne-officielle/administration/securite-et-economie/police-de-lausanne/presse/communiqués/2016/Accueil-des-patrouilleurs-scolaires.html>

3. ATE. (n.d.). Lignes. À l'école. À pied. Accompagné. Repéré à <http://www.pedibus-geneve.ch/pedibus-a-geneve>

Ainsi, nous suggérons que le Pédibus permettrait aux acteurs municipaux d'éviter d'avoir à réaliser des aménagements en faveur de la marche à pied. Pourtant, ce sont bien les municipalités qui ont la compétence de l'aménagement de l'espace public et par voie de conséquence la possibilité d'agir directement sur l'environnement bâti, soit à terme sur l'activité physique (Hollein *et al.*, 2017 ; Rothman *et al.*, 2018 ; Villa-González *et al.*, 2018).

Plus encore, un troisième exemple peut être mentionné, reposant sur nos observations du chapitre 4 et mettant en relation Pédibus, garderie, emploi et genre. En effet, nous pouvons supposer que la pratique du Pédibus soit également le reflet de politiques parascolaires inadaptées. Pour illustrer notre propos, il est possible de remarquer que les systèmes de garderie sont fortement présents en France et davantage marginaux en Suisse romande (Friedli, 2006 ; Vielle, 1995), contribuant potentiellement à expliquer les divergences observées entre nos deux terrains d'étude. Par ailleurs, notons qu'un rapport de 2008 (*"Genre et bien-être : travail, famille et politiques publiques"*) a recommandé aux municipalités suisses de promouvoir le Pédibus pour résoudre des inégalités sociales, car ce dispositif relèverait *"autant de la politique familiale et des écoles d'une ville que de son service de la mobilité."* (Walser & Vodoz, 2008, p. 45) Il semblerait que l'augmentation de la prise en charge parascolaire en matière de structures d'Accueil pour enfants en milieu scolaire⁴ pourrait participer à la perte de vitalité des Pédibus, voire à son extinction, ces derniers se retrouvant dénués de leur principale raison d'être : leur caractère fonctionnel en matière de gain de temps et son aspect "pratique" d'après les usagers :

"Peu d'avantage à pratiquer pleinement le Pédibus, car garderie quatre jours par semaine."

En somme, si le Pédibus n'a pas les propriétés nécessaires pour réduire la présence automobile, alors cette politique publique en faveur de la promotion de la marche à pied des enfants vers l'école autour de ce dispositif peut être questionnée. En l'occurrence, la pratique du Pédibus permet-elle réellement un report modal de l'automobile vers la pratique piétonne ?

4. "L'accueil parascolaire pour les élèves de 1re à 6e année primaire permet, pour les parents qui le demandent, une prise en charge « à la carte » le matin, à midi et en fin d'après-midi. Ces structures se situent dans le cadre ou à proximité de l'école." Ville de Lausanne. Accueil parascolaire. Lausanne. Repéré à <http://www.lausanne.ch/thematiques/scolarité-lausanne/journee-ecolier/accueil-parascolaire.html>

5.3.2 Pédibus et report modal, ou quand les piétons deviennent piétons ?

Si les politiques publiques montrent clairement le désir d'associer l'essor du Pédibus au déclin de l'automobile, rien n'est moins sûr. En effet, notre typologie laisse à penser que les usagers du Pédibus correspondent d'une part à des individus préalablement piétons, d'autre part à des individus sensibles à certains arguments sanitaires et environnementaux.

Dans ce contexte, certaines études se sont focalisées sur l'usage en particulier des nouvelles technologies de l'information et de la communication pour influencer le report modal en réduisant les limites organisationnelles du Pédibus, avec par exemple l'enregistrement automatique des bénévoles présents. Il est en effet connu que ces outils (*smartphone*) modifieraient le rapport des individus à la mobilité quotidienne (Aguilera & Rallet, 2016). La première a rapporté que parmi les 20% d'élèves de l'école primaire de Tirso de Molina à Cordoue (Espagne) qui ont participé au Pédibus, 38% auraient délaissé totalement ou partiellement les transports motorisés au profit de la marche (Pérez-Martín, Pedrós, Martínez-Jiménez, & Ma Varo-Martínez, 2017). Quant à la seconde, elle a observé que les déplacements en Pédibus se sont substitués majoritairement à des déplacements piétons (56,3%⁵ ; Pérez-Martín, Pedrós, Martínez-Jiménez, & Varo-Martínez, 2018), montrant un report modal modeste. Les familles se disaient enthousiastes, car cette méthode leur a permis de diminuer les difficultés dans l'organisation familiale et de gagner du temps en évitant les allers-retours domicile-école quotidiens. Ces deux études concluent à une méthodologie peu coûteuse et reproductible pour augmenter le nombre d'enfants qui s'impliquent dans ce dispositif. Notons toutefois que les accompagnateurs impliqués dans ces études étaient rémunérés, ne correspondant plus que partiellement à un dispositif de Pédibus tel que nous l'avons étudié.

Un second exemple peut porter sur le site Web "PetitBus" qui est une application visant à aider à la mise en place de Pédibus avec une géolocalisation des membres de la "communauté" en tant que "super parent" ou "gentil accompagnateur" (Figure 5.3). Le co-fondateur de cette application nous avait contacté, car s'il arrive aisément à faire venir les gens sur la plate-forme, engager les parents durablement semble plus difficile.

"Les actions de communication et d'information ont des limites, car, seules, elles ne suffiraient pas à provoquer le changement. Des mesures incitatives telles que le développement de l'offre alternative ne seraient pas assez puissantes non plus, les individus étant trop ancrés dans des habitudes et des manières de faire." (Rocci, 2010)

5. En réponse à la question suivante : "Has the participation of your child in the walking school bus meant that he/she has replaced being driven to school by walking to school ?"



FIGURE 5.3 – Extrait du site Web PetitBus
Source : Disponible sur : <https://www.petitbus.com/heros.html>

5.3.3 Le postulat du "libre choix modal" en question

Contrairement, aux usagers du Pédibus, préalablement piétons, les personnes ciblées par les campagnes de communication (automobiliste, "*vous polluez*"), ne semblent pas être celles qui s'impliqueront dans un tel dispositif. En ce sens, il nous est ici possible de citer T. Buhler (2012), expliquant dans sa thèse que :

"L'habitude modale automobile s'oppose tout d'abord, et très fortement, aux instruments communicationnels mobilisés par les formes d'injonction les plus « explicites ». [...] une habitude modale forte d'usage de l'automobile tend à s'accompagner de modes « habituels » de représentation et de pensée. Ceux-ci tendent à faire ressentir à l'acteur-usager lui-même qu'il n'est pas, ou qu'il n'est plus, en situation de « choix de mode ». Quelles qu'en soient les qualités (graphiques, d'argumentaire ...), ces instruments « communicationnels » et « informationnels » iront donc convaincre, pour une bonne partie, les personnes « convaincues », celles qui se représentent la situation de choix, celles qui n'ont pas pu, pas su, pas voulu constituer d'habitude automobile forte." (Buhler, 2012, p. 269)

De fait, lire la présence de Pédibus comme une avancée en direction du transport actif est un raccourci qui a la forte probabilité d'être erroné. Plus encore, les familles enquêtées ayant recours à l'automobile, résidant majoritairement dans le périurbain, ont déclaré être en incapacité de répondre à ces injonctions au changement de comportement. En plus d'avoir un fort sentiment d'insécurité, leur niveau de satisfaction du trajet domicile-école est particulièrement faible, lié à l'état et au manque de trottoirs, de passages piétons, de lisibilités, de signalétiques et d'accessibilité pour se rendre à pied à l'école (chapitre 4).

De fait, cette stigmatisation de l'habitant périurbain automobiliste qui passe par "*une forte médiatisation en même temps qu'à une relative absence de débat politique sur le cadrage du problème*" (Reigner et al., 2009) illustre qu'un certain nombre d'enjeux structuraux et sociaux sont évacués (*Ibid.*) dans les champs de préoccupation liée à la question de la sécurité et des déplacements. Dans ce contexte, le Pédibus résulterait principalement de logiques idéologiques peu adaptées, voire inadéquates aux logiques d'action individuelle, permettant de questionner la notion de libre choix modal. Ainsi ce cadrage pose un réel défi aux habitants puisque ces problèmes publics dépassent largement l'échelle locale, et que comme nous l'avons vu, la marge d'intervention des habitants est restreinte à l'échelle du quartier voire de l'îlot (Bacqué & Sintomer, 2001).

De fait, le dispositif de Pédibus tel qu'il est présenté dans les campagnes communicationnelles semble souffrir de nombreuses incohérences. En plus d'être promu comme impliquant de nombreux bénéfices qui ne lui sont visiblement pas attribuables (communication par les promoteurs vs. la littérature scientifique) et de cibler une population qui est en incapacité d'y répondre (habitants du périurbain où les distances et les aménagements ne permettent pas une pratique piétonne), il semble être une solution inadaptée pour répondre à son principal (sinon le seul) objectif : diminuer l'usage de l'automobile.

Alors qu'est-ce que le Pédibus ?

Aussi ordinaire qu'il puisse paraître au premier regard, le Pédibus a connu une forte médiatisation, une mise à l'agenda et un réel engouement de la part des parents. C'est ce qui a motivé l'étude de ce dispositif.

L'approche compréhensive adoptée dans cette thèse en Urbanisme et Aménagement de l'espace pour étudier l'objet a permis d'illustrer les tendances lourdes de l'action publique en termes de "gouvernement des conduites". Méthodologiquement, nous avons emprunté à trois familles de travaux, trois disciplines pour contribuer à alimenter les débats sur le cadrage des problèmes publics contemporains des politiques de mobilité et de déplacement (chapitre 2), en caractérisant les environnements urbain et sociologique dans lesquels se déploient les lignes de Pédibus (chapitre 3), et en identifiant les mécanismes décisionnels impliqués dans les comportements de déplacement tels que le Pédibus (chapitre 4).

L'adoption d'une posture critique et l'articulation de méthodes hybrides nous ont semblé prometteuses pour questionner un outil dépolitisé, difficilement contestable dès lors qu'il touche à des représentations sociales sensibles, en l'occurrence au bien-être de l'enfant.

En somme, trois points de vue se dégagent. Pour les parents, le dispositif de Pédibus serait perçu, d'une part, comme une solution pour gagner du temps dans l'accompagnement des enfants à l'école en se déresponsabilisant. D'autre part, et pour d'autres parents, le dispositif de Pédibus représenterait un moyen de récupérer une certaine part de contrôle sur la sécurité de leurs enfants. D'ailleurs, il n'y a de Pédibus que parce que la présence de l'automobile dans l'espace public est vécue comme problématique pour les déplacements des enfants piétons. Pour M. Hillman (1999, 2006), bien que le Pédibus soit présenté comme associé à de nombreux objectifs bénéfiques pour les enfants, il participerait à faire ressentir un sentiment d'irresponsabilité lorsque les parents n'accompagnent pas leurs enfants à l'école.

Pour les politiques publiques, il représenterait un engagement relativement léger en ressources humaines et financières. Il ne resterait plus alors qu'à accompagner et légitimer cette implication par de la communication et des campagnes de sensibilisation. Cela permettrait d'éviter d'avoir à résoudre certaines défaillances urbaines peu propices à la pratique de la marche à pied sur le chemin des écoliers.

"Walking School Buses do not challenge the views that streets are for cars and children are at risk in public space. They have similar effects to the provision of parks and playgrounds for children in that they serve to keep children out of the way of adults (Cunningham & Jones, 1999)" (Tranter & Malone, 2003).

Enfin, rappelons les propos d'une mère de famille qui vont dans ce sens :

"Il [Pédibus] enlève aux enfants la dernière chance d'aller à l'école tout seuls. Dans d'autres villes, c'est possible même pour les petits. Mais à Lausanne, on passe pour des irresponsables si on le fait. [...] Le Pédibus n'est peut-être pas la bonne réponse au problème de sécurité autour des écoles, mais il empêche le développement d'autres solutions : « on a déjà le Pédibus, pourquoi faire autre chose ? »"

BIBLIOGRAPHIE

- Abric, J.-C. (2001). L'approche structurale des représentations sociales : développements récents. *Psychologie et société*, 4(2), 81-104.
- Affichard, J., Champeil-Desplats, V., & Lyon-Caen, A. (1997). *Définir le service public, réguler un secteur concurrentiel : genèse de la loi d'orientation des transports intérieurs* (Institut International de Paris). Paris : La Défense, MELTT.
- Aguero-Valverde, J., & Jovanis, P. P. (2006). Spatial analysis of fatal and injury crashes in Pennsylvania. *Accident Analysis & Prevention*, 38(3), 618-625.
- Aguilera, A., & Rallet, A. (2016). Mobilité connectée et changements dans les pratiques de déplacement. *Réseaux*, 200(6), 17.
- Ahlport, K.N., Linnan, L., Vaughn, A., Evenson, K.R., & Ward, D.S. (2008). Barriers to and Facilitators of Walking and Bicycling to School : Formative Results From the Non-Motorized Travel Study. *Health Education & Behavior*, 35(2), 221-244.
- Akrich, M., Callon, M., & Latour, B. (2006). *Sociologie de la traduction : textes fondateurs*. Paris : Presses Des Mines.
- Amar, G. (2016). *Homo mobilis : une civilisation du mouvement* (FYP). Limoges : FYP.
- Aristote. (1967). *Rhétorique* (3e éd.). Traduction par M. Dufour, Paris : Les Belles Lettres.
- Arora, M., Stigler, M. H., & Srinath Reddy, K. (2011). Effectiveness of health promotion in preventing tobacco use among adolescents in India. *Global Health Promotion*, 18(1), 9-12.
- Aubin, D. (2011). L'évaluation des politiques de durabilité : un design basé sur les apprentissages et les cadres narratifs. *Reflets et perspectives de la vie économique, Tome L(1)*, 65-81.
- Autes, M. (1985). *La pauvreté, une approche plurielle*. Paris :ESF.
- Authier, J.-Y. (2007). 16. La question des "effets de quartier" en France. Variations contextuelles et processus de socialisation. Dans J.-Y. Authier, M.-H. Bacqué, & F. Guérin-Pace, *Le quartier : enjeux scientifiques, actions politiques et pratiques sociales* (pp. 206-216). Paris : La Découverte.
- Authier, J.-Y., Bacqué, M.-H., & Guérin-Pace, F. (Éds). (2007). *Le quartier : enjeux scientifiques, actions politiques et pratiques sociales*. Paris : éditions de la Découverte.
- Avenel, C. (2005). La mixité dans la ville et dans les grands ensembles. *Informations sociales*, (125), 62-71.
- Babb, C., Olaru, D., Curtis, C., & Robertson, D. (2017). Children's active travel, local activity spaces and wellbeing : A case study in Perth, WA. *Travel Behaviour and Society*, 9(Supplement C), 81-94.
- Bachiri, N., Vandersmissen, M.-H., & Després, C. (2008). Localisation résidentielle et déplacements des adolescents de Québec, Canada. *Recherche Transports Sécurité*, 101.
- Bacqué, M.-H., & Sintomer, Y. (2001). Gestion de proximité et démocratie participative. *Les Annales de la Recherche Urbaine*, 90(1), 148-155.
- Barbier, R. (2002). La fabrique de l'usager. Le cas de la collecte sélective des déchets. *Flux*, (48-49), 35-46.
- Barraud de Lagerie, P., & Pilmis, O. (2016). À la recherche de la "bonne formule". La lutte contre l'obésité, entre régulation des entreprises et gouvernement des consommateurs. Dans S. Dubuisson-Quellier, *Gouverner les conduites* (pp. 335-364). Paris : Presses de Sciences Po.
- Barrey, S., Dubuisson-Quellier, S., Gojard, S., & Plessz, M. (2016). Les effets du gouvernement sur les conduites. Dans S. Dubuisson-Quellier, *Gouverner les conduites* (pp. 399-448). Paris : Presses de Sciences Po.
- Barthes, A., & Lange, J.-M. (2017). Researchers' positions and construction of curricula of education for sustainable development in France. *Journal of Curriculum Studies*, 1-17.
- Bassand, M., & Brulhardt, M.-C. (1980). *Mobilité spatiale : bilan et analyse des recherches en Suisse*. Saint-Saphorin (Lavaux) : Georgi.
- Bauman, Z. (2000). *Liquid Modernity*. Cambridge : Polity Press.
- Baumrind, D. (1971). Current patterns of parental authority. *Developmental Psychology*, 4(1, Pt.2), 1-103.
- Beauregard, R. A. (1993). Representing Urban Decline : Postwar Cities as Narrative Objects. *Urban Affairs Quarterly*, 29(2), 187-202.
- Beauvois, J.-L., & Joule, R.-V. (2014). *Petit traité de manipulation à l'usage des honnêtes gens*. Grenoble : Presses Universitaires de Grenoble.

- Bergeron, H., Boubal, C., & Castel, P. (2016). Sciences du comportement et gouvernement des conduites. La diffusion du marketing social dans la lutte contre l'obésité. Dans S. Dubuisson-Quellier, *Gouverner les conduites* (pp. 157-192). Paris : Presses de Sciences Po.
- Bergeron, H., Castel, P., & Dubuisson-Quellier, S. (2014). Gouverner par les labels. Une comparaison des politiques de l'obésité et de la consommation durable. *Gouvernement et action publique*, (3), 7-31.
- Bergeron, H., Castel, P., & Nouguez, É. (2011). Un entrepreneur privé de politique publique. La lutte contre l'obésité, entre santé publique et intérêt privé. *Revue française de science politique*, 61(2), 201-229.
- Berlivet, L. (2004). Une biopolitique de l'éducation pour la santé : La fabrique des campagnes de prévention. Dans D. Fassin & D. Memmi, *Le gouvernement des corps* (pp. 37-75). Paris : éditions de l'école des hautes études en sciences sociales.
- Blomberg, R. D., Cleven, A., Thomas, D., & Peck, R. (2008). *Evaluation of the Safety Benefits of Legacy Safe Routes to School Programs*. Washington : NHTSA.
- Boissonnade, J. (2015). *La ville durable controversée : les dynamiques urbaines dans le mouvement critique*. Paris : Pétra.
- Boltanski, L., & Chiapello, E. (1999). *Le nouvel esprit du capitalisme*. Paris : Gallimard.
- Bonhomme, M. (2009). De l'argumentativité des figures de rhétorique. *Argumentation et Analyse du Discours*, (2).
- Bonhomme, M., & Stalder, P. (2006). Analyse sémiolinguistique des pages d'accueil des sites politiques suisses sur Internet. *Mots. Les langages du politique*, (80), 11-23.
- Bourdieu, P. (1979). *La distinction : critique sociale du jugement*. Paris : éditions de Minuit.
- Bourdieu, P. (1997). *Méditations pascaliennes*. Paris : Le Seuil.
- Brenac, T. (2008). Insécurité routière des jeunes piétons : processus d'accidents et stratégies de prévention. *Territoire en mouvement*, (1), 14-24.
- Brenac, T. (2013). Pédibus. Dans H. Reigner, T. Brenac, & F. Hernandez, *Nouvelles idéologies urbaines : dictionnaire critique de la ville mobile, verte et sûre* (pp. 95-99). Rennes : Presses universitaires de Rennes.
- Breton, E., Richard, L., Gagnon, F., Jacques, M., & Bergeron, P. (2011). Une stratégie d'advocacy pour favoriser l'adoption d'une politique publique provinciale en matière de réduction du tabagisme. *Global Health Promotion*, 18(1), 95-97.
- Breviglieri, M. (2015). L'enfant des villes. Considérations sur la place du jeu et la créativité de l'architecte face à l'émergence de la ville garantie. *Ambiances*.
- Bringolf-Isler, B., Grize, L., Mäder, U., Ruch, N., Sennhauser, F. H., & Braun-Fahrlander, C. (2008). Personal and environmental factors associated with active commuting to school in Switzerland. *Preventive Medicine*, 46(1), 67-73.
- Broberg, A., & Sarjala, S. (2015). School travel mode choice and the characteristics of the urban built environment : The case of Helsinki, Finland. *Transport Policy*, (37), 1-10.
- Brown, W. (2007). *Les habits neufs de la politique mondiale : néolibéralisme et néo-conservatisme*. Paris : Prairies ordinaires.
- Buhler, T. (2012). *Éléments pour la prise en compte de l'habitude dans les pratiques de déplacements urbains : Le cas des résistances aux injonctions au changement de mode de déplacement sur l'agglomération lyonnaise*. Thèse de doctorat en Aménagement de l'espace, urbanisme. INSA de Lyon.
- Buhler, T. (2015). *Déplacements urbains : sortir de l'orthodoxie : plaidoyer pour une prise en compte des habitudes*. Lausanne : Presses polytechniques et universitaires romandes.
- Carpentier-Postel, S. (2017). *Pour une approche comportementale de l'espace géographique*. Mémoire d'Habilitation à Diriger des Recherches. Université d'Avignon et des Pays de Vaucluse.
- Castells, M. (1996). *The rise of the network society. The information age*. Oxford : Blackwell.
- Charaudeau, P. (2007). Analyse du discours et communication. L'un dans l'autre ou l'autre dans l'un? *Semen. Revue de sémiolinguistique des textes et discours*, (23).
- Charaudeau, P. (2012). Le discours de manipulation entre persuasion et influence sociale. *Langue et manipulation*, 27-43.
- Charaudeau, P. (2017). Le discours de manipulation entre persuasion et influence sociale. Dans *Acte du colloque de Lyon. redis : revista de estudos do discurso* (Vol. 6, pp. 12-37). Lyon.
- Charmes, É. (2005). Entre ouverture et fermeture : les rapports à autrui dans les tissus périurbains. Dans B. Haumont & A. Morel, *La Société des voisins : Partager un habitat collectif* (pp. 109-121). Paris : Les éditions de la MSH.

- Chelle, É. (2012). *Gouverner les pauvres : politiques sociales et administration du mérite*. Rennes : Presses universitaires de Rennes.
- Chillón, P., Evenson, K. R., Vaughn, A., & Ward, D. S. (2011). A systematic review of interventions for promoting active transportation to school. *The International Journal of Behavioral Nutrition and Physical Activity*, 8, 10.
- Cochoy, F., Canu, R., & Calvignac, C. (2014). Load story : la logistique piétonne à Toulouse. *Mondes Sociaux*.
- Colin, C. (2010). Entretien avec Daniel Guillaume, Premier maire-adjoint de Champs-sur-Marne. *Flux*, (1), 137-139.
- Collins, D. C. A., & Kearns, R. A. (2005). Geographies of inequality : Child pedestrian injury and walking school buses in Auckland, New Zealand. *Social Science & Medicine*, 60, 61-69.
- Collins, D., & Kearns, R. A. (2010). Walking school buses in the Auckland region : A longitudinal assessment. *Transport Policy*, 17(1), 1-8.
- Comby, J.-B. (2013). Faire du bruit sans faire de vagues. Une analyse sociologique de la communication de l'état sur les questions climatiques. *Communication. Information médias théories pratiques*, 31(2).
- Comby, J.-B., & Grossetête, M. (2013). La morale des uns ne peut pas faire le bonheur de tous. Individualisation des problèmes publics, prescriptions normatives et distinction sociale. Dans P. Coulangeon & J. Duval, *Trente ans après La Distinction de Pierre Bourdieu* (pp. 341-535). Paris : La Découverte.
- Cranois, A. (2017). *De l'automobilité à l'électromobilité : des conservatismes en mouvement ? La fabrique d'une politique publique rurale entre innovations et résistances*. (Thèse en Aménagement de l'espace, Urbanisme). Paris Est.
- Cunningham, C. J., & Jones, M. A. (1999). The Playground : A Confession of Failure ? *Built Environment*, 25(1), 11-17.
- Curtis, C., Babb, C., & Olaru, D. (2015). Built environment and children's travel to school. *Transport Policy*, 42(Supplement C), 21-33.
- De Vos, J. (2015). The influence of land use and mobility policy on travel behavior : A comparative case study of Flanders and the Netherlands. *Journal of Transport and Land Use*, 8(1), 171-190.
- Depeau, S. (2003). *L'enfant en ville. Autonomie de déplacement et accessibilité environnementale* (Thèse de doctorat en psychologie). Descartes-Paris 5, Paris.
- Depeau, S. (2007). De la mobilité quotidienne des enfants au cadre résidentiel des parents : Se déplacer autrement pour construire autrement ses rapports à l'espace. Le cas des pédibus à Rennes. Dans T. Ramadier, S. Carpentier, C. Després, C. Enaux, K. Hamza, A. Fortin, ... S. Martin-Roy, *Les mobilités quotidiennes : Représentation et pratiques. Vers l'identité de déplacement* (Rapport final du programme ATIP CNRS Jeunes Chercheurs 2005, pp. 139-166). Strasbourg : Rapport final du programme ATIP CNRS Jeunes Chercheurs 2005.
- Depeau, S. (2008a). Nouvelles façons de marcher des enfants en milieu urbain : le rôle du pédibus dans l'expérience du déplacement. Dans M.-A. Granié & J.-M. Auberlet, *Le piéton et son environnement : Quelles interactions ? Quelles adaptations ?* (Vol. Actes n°115, pp. 61-72). Arcueil : Collections de l'INRETS.
- Depeau, S. (2008b). Nouvelles façons de se déplacer vers l'école ou l'expérimentation du pédibus dans un quartier rennais. Quelles incidences sur l'apprentissage de l'autonomie de déplacement des enfants et leurs rapports à l'espace ? *Recherche Transports Sécurité*, 25(101), 281-298.
- Depeau, S. (2008c). Radioscopie des territoires de la mobilité des enfants en milieu urbain. Comparaison entre Paris intra-muros et banlieue parisienne. *Enfances, Familles, Générations*, (8).
- Depeau, S. (2012). Les bus pédestres dans les périphéries urbaines rennaises : dynamiques et fonctions dans les rapports à l'espace des familles. Dans M. Dumont, *Trames de mobilités collectives : nouvelles expériences publiques du déplacement dans les périphéries urbaines. Analyse comparative dans les territoires de l'ouest* (PUCA/MEDDM, pp. 37-113). Paris : Rapport final, Programme "L'avenir des périphéries urbaines. La mobilité et le péri urbain", 2009-2012.
- Depeau, S. (2013). Mobilité des enfants et des jeunes sous conditions d'immobilité ? Ce que circuler signifie. *e-migrinter*, (11), 103-115.
- Depeau, S. (2017). Children in Cities : The Delicate Issue of Well-Being and Quality of Urban Life. Dans G. Fleury-Bahi, E. Pol, & O. Navarro, *Handbook of Environmental Psychology and Quality of Life Research* (pp. 345-368). Cham : Springer.
- Depeau, S., Chardonnel, S., André-Poyaud, I., Lepetit, A., Jambon, F., Quesseveur, E., Gombaudo, J., Allard, T., & Choquet, C.-A. (2017). Routines and informal situations in children's daily lives. *Travel Behaviour and Society*, 9, 70-80.
- Depeau, S., & Ramadier, T. (2014). Une psychologie environnementale critique est-elle possible ? Dans D. Marchand, S. Depeau, & K. Weiss, *L'individu au risque de l'environnement* (pp. 111-141). Paris : éditions In press.

- Doise, W., Clémence, A., & Lorenzi-Cioldi, F. (1992). *Représentations sociales et analyses de données*. Grenoble : Presses Universitaires de Grenoble.
- Drevon, G. (2016). *Mobilité quotidienne et stratégies d'adaptation spatio-temporelles des ménages*. (Thèse de doctorat en Géographie). Université Grenoble Alpes, Grenoble.
- Dubuisson-Quellier, S. (2016a). Conclusion / Le gouvernement des conduites : Instruments et acteurs. Dans *Gouverner les conduites* (pp. 449-472). Paris : Presses de Sciences Po.
- Dubuisson-Quellier, S. (2016b). *Gouverner les conduites*. Paris : Presses de Sciences Po.
- Dubuisson-Quellier, S. (2016c). Gouverner (par) les conduites des consommateurs. Le cas de la politique publique de consommation durable. Dans *Gouverner les conduites* (pp. 195-228). Paris : Presses de Sciences Po.
- Dubuisson-Quellier, S. (2018). *La Consommation engagée* (2e éd.). Paris : Presses de Sciences Po.
- Dubuisson-Quellier, S., & Gaertner, L. (2016). Comment gouverner les acteurs du gouvernement des conduites ? Le cas de la régulation des pratiques de greenwashing dans la publicité. Dans S. Dubuisson-Quellier, *Gouverner les conduites* (pp. 299-334). Paris : Presses de Sciences Po.
- Dubuisson-Quellier, S., & Gojard, S. (2016). Why are Food Practices not (More) Environmentally Friendly in France? The role of collective standards and symbolic boundaries in food practices. *Environmental Policy and Governance*, 26(2), 89-100.
- Dumain, A., & Rocher, L. (2017). Des pratiques citoyennes en régime industriel : les courts-circuits du compost. *Flux*, 2(108), 22-35.
- Dumont, M., & Mühl, D. von der. (2006). De la rue à la ville apaisée : l'éclairage comparé des expériences péri/suburbaines suisses et françaises. *Flux*, (66-67), 50-61.
- Dupuy, G. (1999). *La dépendance automobile : symptômes, analyses, diagnostic, traitements*. Paris : Anthropos.
- Durkheim, E. (1898). Représentations individuelles et représentations collectives. *Revue de Métaphysique et de Morale*, 6(3), 273-302.
- Easton, S., & Ferrari, E. (2015). Children's travel to school—the interaction of individual, neighbourhood and school factors. *Transport Policy*, 44(Supplement C), 9-18.
- Elvik, R. (2001). Area-wide urban traffic calming schemes : a meta-analysis of safety effects. *Accident Analysis & Prevention*, 33(3), 327-336.
- Engwicht, D. (1992). *Towards an eco-city : calming the traffic*. Sydney, NSW : Envirobook.
- Ewing, R., & Cervero, R. (2010). Travel and the built environment. *Journal of the American Planning Association*, 76(3), 265-294.
- Ewing, R., & Cervero, R. (2017). "Does Compact Development Make People Drive Less?" The Answer Is Yes. *Journal of the American Planning Association*, 83(1), 19-25.
- Fijalkow, Y. (2017). *Dire la ville c'est faire la ville : La performativité des discours sur l'espace urbain*. Villeneuve d'Ascq : Presses Universitaires du Septentrion.
- Fischler, C. (1987). La symbolique du gros. *Communications*, 46(1), 255-278.
- Foucault, M. (1994). "La gouvernementalité", cours du 01/02/1978. Dans *Dits et écrits, tome 3* (pp. 635-657). Paris : Gallimard.
- Foucault, M. (2014). *Les mots et les choses. Une archéologie des sciences humaines*. Paris : Gallimard.
- François, B., & Neveu, E. (1999). *Espaces publics mosaïques Acteurs, arènes et rhétoriques des débats publics contemporains*. Rennes : Presses universitaires de Rennes.
- Frank, L. D., Andresen, M. A., & Schmid, T. L. (2004). Obesity relationships with community design, physical activity, and time spent in cars. *American Journal of Preventive Medicine*, 27(2), 87-96.
- Friedli, M. N. (2006). *L'influence de la politique familiale sur la fécondité des femmes en Italie, France, Suède et en Suisse : Une étude comparative* (Mémoire de licence en science politique). Université de Genève, Genève.
- Fyhri, A., & Hjorthol, R. (2009). Children's independent mobility to school, friends and leisure activities. *Journal of Transport Geography*, 17(5), 377-384.
- Galatanu, O. (2003). La sémantique des possibles argumentatifs et ses enjeux pour l'analyse de discours. Dans I. Iñarrea Las Heras & M. J. Salinero Cascante, *El texto como encrucijada : estudios franceses y francófonos* (Vol. 2, pp. 213-226). Logroño : Universidad de La Rioja.

- Gallez, C. (2015). *La mobilité quotidienne en politique. Des manières de voir et d'agir*. Mémoire d'Habilitation à Diriger des Recherches. Université Paris-Est, Champs-sur-Marne.
- Gallez, C., & Kaufmann, V. (2009). Aux racines de la mobilité en sciences sociales : contribution au cadre d'analyse socio-historique de la mobilité urbaine. Dans M. Flonneau & V. Guigueno, *De l'histoire des transports à l'histoire de la mobilité ?* (pp. 41-55). Rennes : Presses universitaires de Rennes.
- Garraud, P. (2014). Agenda/émergence. Dans L. Boussaguet, S. Jacquot, & P. Ravinet, *Dictionnaire des politiques publiques* (4e éd., pp. 58-67). Paris : Presses de Sciences Po.
- Gerber, P., & Carpentier, S. (2016). *Mobilités et modes de vie : Vers une recomposition de l'habiter*. Rennes : Presses universitaires de Rennes.
- Godillon, S. (2012). *La rénovation urbaine, une opportunité de réduire les inégalités socio-spatiales d'être impliqué dans un accident dans les espaces publics* (Thèse de doctorat en Géographie aménagement). Université Paris 1 Panthéon-Sorbonne, Paris.
- Godillon, S. (2016). Conflits autour de la "pacification" du trafic automobile. Analyse des politiques de modération de la vitesse à Paris. *L'Espace Politique. Revue en ligne de géographie politique et de géopolitique*, (30).
- Godin, C. (2014). Politique : quand le récit remplace le réel. *Cités*, (57), 121-138.
- Golsorkhi, D., & Huault, I. (2006). Pierre Bourdieu : critique et réflexivité comme attitude analytique. *Revue française de gestion*, 165(6), 15-34.
- Habermas, J. (1987). *Théorie de l'agir communicationnel*. Paris : Fayard.
- Handy, S., Cao, X., & Mokhtarian, P. L. (2006). Self-Selection in the Relationship between the Built Environment and Walking : Empirical Evidence from Northern California. *Journal of the American Planning Association*, 72(1), 55-74.
- Hassenteufel, P. (2010). Les processus de mise sur agenda : sélection et construction des problèmes publics. *Informations sociales*, 1(157), 50-58.
- He, S. Y., & Giuliano, G. (2017). Factors affecting children's journeys to school : a joint escort-mode choice model. *Transportation*, 44(1), 199-224.
- Heelan, K. A., Abbey, B. M., Donnelly, J. E., Mayo, M. S., & Welk, G. J. (2009). Evaluation of a walking school bus for promoting physical activity in youth. *Journal of physical activity & health*, 6, 560-567.
- Hilgartner, S., & Bosk, C. L. (1988). The Rise and Fall of Social Problems : A Public Arenas Model. *American Journal of Sociology*, 94(1), 53-78.
- Hillman, M. (1993). *Children, transport and the quality of life*. London, University of Westminster : Policy Studies Institute.
- Hillman, M. (1999). The Impact of Transport Policy on Children's Development. Dans *Canterbury safe routes to schools project seminar* (Vol. 29). Canterbury Christ Church University College, UK.
- Hillman, M. (2006). Children's rights and adults' wrongs. *Children's Geographies*, 4(1), 61-67.
- Hollein, T., Vašíčková, J., Bucksch, J., Kalman, M., Sigmundová, D., & Dijk, J. P. van. (2017). School physical activity policies and active transport to school among pupils in the Czech Republic. *Journal of Transport & Health*, 6(Supplement C), 306-312.
- Hsu, H.-P., & Saphores, J.-D. (2014). Impacts of parental gender and attitudes on children's school travel mode and parental chauffeuring behavior : results for California based on the 2009 National Household Travel Survey. *Transportation*, 41(3), 543-565.
- Huguenin-Richard, F. (2010). La mobilité des enfants à l'épreuve de la rue : Impacts de l'aménagement de zones 30 sur leurs comportements. *Enfances, Familles, Générations*, (12), 66.
- Huré, M. (2014). La différenciation des modèles standards urbains. Le cas de la réception d'un système de vélos en libre-service à Barcelone. *Gouvernement et action publique*, (4), 115-143.
- Huyghe, M. (2014). Pédibus. *Forum Vies Mobiles*. [Dictionnaire]. Repéré à <http://fr.forumviesmobiles.org/reperes/pedibus-2553>
- Jensen, S. U. (2008). How to obtain a healthy journey to school. *Transportation Research Part A : Policy and Practice*, 42(3), 475-486.
- Kaufmann, V. (2000). *Mobilité quotidienne et dynamiques urbaines, la question du report modal*. Lausanne : Presses Polytechniques et Universitaires Romandes.
- Kaufmann, V. (2002). *Re-thinking mobility : contemporary sociology*. Aldershot, Hampshire, England ; Burlington, VT : Ashgate.
- Kaufmann, V. (2008). *Les paradoxes de la mobilité : bouger, s'enraciner*. Lausanne : Presses polytechniques et universitaires romandes.

- Kaufmann, V. (2014). *Retour sur la ville : motilité et transformations urbaines*. Lausanne : Presses polytechniques et universitaires romandes.
- Kaufmann, V., & Flamm, M. (2003). *Famille, temps et mobilité : Etat de l'art et tour d'horizon des innovations*. Rapport de recherche, CNAF, Institut pour la ville en mouvement.
- Kaufmann, V., & Jemelin, C. (2004). La motilité, une forme de capital permettant d'éviter les irréversibilités socio-spatiales. Dans *Colloque de géographie sociale Espaces et Sociétés aujourd'hui, Rennes* (p. 10). Lausanne.
- Kaufmann, V., Ravalet, E., & Dupuit, E. (2015). *Motilité et mobilité : mode d'emploi*. Neuchâtel : Alphil Presses universitaires suisses.
- Kaufmann, V., & Widmer, É. (2005). L'acquisition de la motilité au sein des familles. *Espaces et sociétés*, 1(120-121), 199-217.
- Kaufmann, V., & Widmer, É. (2006). Motility and family dynamics : Current issues and research agendas. *Zeitschrift für Familienforschung*, 18(1), 111-129.
- Kearns, R. A., Collins, D. C. A., & Neuwelt, P. M. (2003). The walking school bus : extending children's geographies ? *Area*, 35(3), 285-292.
- Kingham, S., & Ussher, S. (2005). Ticket to a sustainable future : An evaluation of the long-term durability of the Walking School Bus programme in Christchurch, New Zealand. *Transport Policy*, 12(4), 314-323.
- Kingham, S., & Ussher, S. (2007). An assessment of the benefits of the walking school bus in Christchurch, New Zealand. *Transportation Research Part A : Policy and Practice*, 41(6), 502-510.
- Klöckner, D. (1998). Analyse des pratiques d'accompagnement des enfants et de leurs conséquences. *Recherche - Transports - Sécurité*, (59), 17-29.
- Kong, A. S., Sussman, A. L., Negrete, S., Patterson, N., Mittleman, R., & Hough, R. (2009). Implementation of a walking school bus : lessons learned. *The Journal of School Health*, 79(7), 319-325.
- Lafaye, C., & Thévenot, L. (1993). Une justification écologique ? Conflits dans l'aménagement de la nature. *Revue Française de Sociologie*, 34(4), 495-524.
- Lang, D., Collins, D., & Kearns, R. (2011). Understanding modal choice for the trip to school. *Journal of Transport Geography*, 19(4), 509-514.
- Larsen, K., Gilliland, J., Hess, P., Tucker, P., Irwin, J., & He, M. (2009). The Influence of the Physical Environment and Sociodemographic Characteristics on Children's Mode of Travel to and From School. *American Journal of Public Health*, 99(3), 520-526.
- Lascoumes, P. (2014). Normes. Dans L. Boussaguet, S. Jacquot, & P. Ravinet, *Dictionnaire des politiques publiques* (4e éd., pp. 391-397). Paris : Presses de Sciences Po.
- Lascoumes, P., & Le Galès, P. (2004). *Gouverner par les instruments*. Paris : Presses de Sciences Po.
- Lascoumes, P., & Le Galès, P. (2012). *Sociologie de l'action publique* (2e édition). Paris : A. Colin.
- Lévy, J. (2000). Les nouveaux espaces de la mobilité. Dans M. Bonnet & D. Desjeux, *Les territoires de la mobilité* (pp. 155-170). Paris : PUF.
- Lévy, J.-P., Roudil, N., Flamand, A., & Belaïd, F. (2014). Les déterminants de la consommation énergétique domestique, The determinants of domestic energy consumption. *Flux*, (96), 40-54.
- Lewis, I. M., Watson, B., White, K. M., & Tay, R. (2007). Promoting Public Health Messages : Should We Move Beyond Fear-Evoking Appeals in Road Safety ? *Qualitative Health Research*, 17(1), 61-74.
- Lewis, P., & Torres, J. (2010). Les parents et les déplacements entre la maison et l'école primaire : quelle place pour l'enfant dans la ville ? *Enfances, Familles, Générations*, (12), 44.
- Leyens, J., & Scaillet, N. (2012). Les stéréotypes. Dans J.-P. Leyens, N. Scaillet, & E. Drozda-Senkowska, *Sommes-nous tous des psychologues ?* (pp. 105-123). Wavre (Belgique) : Mardaga.
- Lofland, L. H. (1998). *The public realm : exploring the city's quintessential social territory*. New York : Aldine de Gruyter.
- Loitz, C. C., & Spencer-Cavaliere, N. (2013). Exploring the barriers and facilitators to children's active transportation to and from school from the perspectives of practitioners. *Journal of Physical Activity & Health*, 10(8), 1128-1135.
- Lopes, F., Cordovil, R., & Neto, C. (2014). Children's independent mobility in Portugal : effects of urbanization degree and motorized modes of travel. *Journal of Transport Geography*, 41, 210-219.

- Mackett, R. L. (2013). Children's travel behaviour and its health implications. *Transport Policy*, 26, 66-72.
- Maingueneau, D. (1993). Analyse du discours et archive. *Semen. Revue de sémio-linguistique des textes et discours*, (8).
- Maingueneau, D. (2016). *Les termes clés de l'analyse du discours*. (S.l.) : Le Seuil.
- Malucelli, F., Nonato, M., & Tresoldi, E. (2017). Optimization based planning of Pedibus lines : an arc based approach. *Transportation Research Procedia*, 27, 760-767.
- Mangin, D. (2004). *La ville franchisée : formes et structures de la ville contemporaine*. Paris : Villette.
- Marchand, P., & Ratinaud, P. (2017). Entre distinctivité et acceptabilité. *Réseaux*, (204), 71-95.
- Marneffe, C. (2006). Les dangers des programmes de prévention des abus sexuels à l'adresse des enfants. *La lettre de l'enfance et de l'adolescence*, 3(3), 33-40.
- Martin, D., & Royer-Rastoll, P. (1990). *Représentations sociales et pratiques quotidiennes*. Paris : L'Harmattan.
- Maslow, A. H. (1954). The Instinctoid Nature of Basic Needs. *Journal of Personality*, 22(3), 326-347.
- Massot, M.-H., & Orfeuil, J.-P. (2005). La mobilité au quotidien, entre choix individuel et production sociale. *Cahiers internationaux de sociologie*, (118), 81-100.
- Matthey, L. (2014). L'urbanisme qui vient. Usage des valeurs et du storytelling dans la conduite contemporaine des projets urbains (un exemple suisse). *Cybergeog : European Journal of Geography, Débats, Les valeurs de la ville*.
- Matthey, L. (2015). *Building up stories : sur l'action urbanistique à l'heure de la société du spectacle intégré*. Genève : A-Type éditions.
- McDonald, N. C. (2007). Active Transportation to School : Trends Among U.S. Schoolchildren, 1969-2001. *American Journal of Preventive Medicine*, 32(6), 509-516.
- McDonald, N. C. (2008). Children's mode choice for the school trip : the role of distance and school location in walking to school. *Transportation*, 35(1), 23-35.
- McDonald, N. C. (2012). Is there a gender gap in school travel ? An examination of US children and adolescents. *Journal of Transport Geography*, 20(1), 80-86.
- McKee, R., Mutrie, N., Crawford, F., & Green, B. (2007). Promoting walking to school : results of a quasi-experimental trial. *Journal of Epidemiology and Community Health*, 61(9), 818-823.
- McMillan, T. E. (2007). The relative influence of urban form on a child's travel mode to school. *Transportation Research Part A : Policy and Practice*, 41(1), 69-79.
- Mehdizadeh, M., Mamdoohi, A., & Nordfjaern, T. (2017). Walking time to school, children's active school travel and their related factors. *Journal of Transport & Health*, 6(Supplement C), 313-326.
- Mendoza, J. A., Levinger, D. D., & Johnston, B. D. (2009). Pilot evaluation of a walking school bus program in a low-income, urban community. *BMC Public Health*, 9(1), 122.
- Mendoza, J. A., Watson, K., Baranowski, T., Nicklas, T. A., Uscanga, D. K., & Hanfling, M. J. (2011). The Walking School Bus and Children's Physical Activity : A Pilot Cluster Randomized Controlled Trial. *Pediatrics*, (128), e537-e544.
- Mendoza, J. A., Watson, K., Chen, T.-A., Baranowski, T., Nicklas, T. A., Uscanga, D. K., & Hanfling, M. J. (2012). Impact of a pilot walking school bus intervention on children's pedestrian safety behaviors : A pilot study. *Health & Place*, 18(1), 24-30.
- Merlin, P., & Choay, F. (2010). *Dictionnaire de l'urbanisme et de l'aménagement*. Paris : PUF.
- Merom, D., Tudor-Locke, C., Bauman, A., & Rissel, C. (2006). Active commuting to school among NSW primary school children : implications for public health. *Health & Place*, 12(4), 678-687.
- Mignot, C. (2001). Mobilité urbaine et déplacement non motorisés. Paris : *La documentation Française*.
- Millot, M. (2003). *Développement urbain et insécurité routière : l'influence complexe des formes urbaines* (Thèse de doctorat en Transport). École nationale des ponts et chaussées.
- Mitra, R. (2013). Independent Mobility and Mode Choice for School Transportation : A Review and Framework for Future Research. *Transport Reviews*, 33(1), 21-43.

- Moodie, M., Haby, M., Galvin, L., Swinburn, B., & Carter, R. (2009). Cost-effectiveness of active transport for primary school children – Walking School Bus program. *International Journal of Behavioral Nutrition and Physical Activity*, 6, 63.
- Morency, C., & Demers, M. (2010). Active transportation as a way to increase physical activity among children. *Child : Care, Health and Development*, 36(3), 421-427.
- Moscovici, S. (1989). Des représentations collectives aux représentations sociales. Dans D. Jodelet, *Les représentations sociales* (pp. 62-86). Paris : Presses Universitaires de France.
- Motte-Baumvol, B., Bonin, O., & Belton-Chevallier, L. (2017). Who escort children : mum or dad ? Exploring gender differences in escorting mobility among parisian dual-earner couples. *Transportation*, 44(1), 139-157.
- Muller, P. (2000). *Les Politiques publiques*. Paris : Presses universitaires de France.
- Neumann, L. (1988). *Strasse und Verkehrssicherheit, Zusammenstellung bisheriger Erkenntnisse*. Stuttgart, Steierwald Schönharting und Partner, Innenministerium Baden-Württemberg.
- Neveu, É. (1999). Médias, mouvements sociaux, espaces publics. *Réseaux*, 17(98), 17-85.
- Neveu, É. (2011). *Une société de communication ?* (5e éd.). Paris : Montchrestien.
- Neveu, É. (2015). *Sociologie politique des problèmes publics*. Paris : Armand Colin.
- Newcomb, T. M., Turner, R. H., & Converse, P. E. (1970). *Manuel de psychologie sociale. L'interaction des individus*. (S.I.) : Presses universitaires de France.
- Newman, P. W., & Kenworthy, J. R. (1996). The land use – transport connection : An overview. *Land Use Policy*, 13(1), 1-22.
- Nicholson, L. M., Turner, L., Slater, S. J., Abuzayd, H., Chriqui, J. F., & Chaloupka, F. (2014). Developing a measure of traffic calming associated with elementary school students' active transport. *Transportation Research Part D : Transport and Environment*, 33, 17-25.
- Noguez, É. (2016). Gouverner la concurrence par les prix. La politique française des médicaments génériques. Dans S. Dubuisson-Quellier, *Gouverner les conduites* (pp. 229-262). Paris : Presses de Sciences Po.
- ONISR. (2016). La sécurité routière en France. Bilan de l'accidentalité de l'année 2016. Paris : L'Observatoire national interministériel de la sécurité routière.
- Orellana, M. H., & Kunert, S. (2013). Ethos de l'état et pathos communicationnel : les campagnes gouvernementales de lutte contre les violences faites aux femmes (Chili, France 2006-2010). *Semen. Revue de sémio-linguistique des textes et discours*, (36)
- Orellana, M. H., & Kunert, S. (2014). Du genre dans les discours institutionnels de lutte contre les violences faites aux femmes. *Synergies Italie*, (10).
- Organisation Mondiale de la Santé. (2010). Recommandations mondiales sur l'activité physique pour la santé. Genève : Organisation Mondiale de la Santé.
- Pabay, R., Gauvin, L., & Barnett, T. A. (2011). Longitudinal changes in active transportation to school in Canadian youth aged 6 through 16 years. *Pediatrics*, 128(2), e404-413.
- Padiou, J. G. (1982). *L'Etat au concret*. Paris : Presses universitaires de France.
- Page, A. S., Cooper, A. R., Griew, P., & Jago, R. (2010). Independent mobility, perceptions of the built environment and children's participation in play, active travel and structured exercise and sport : the PEACH Project. *International Journal of Behavioral Nutrition and Physical Activity*, 7, 17.
- Paulhiac, F. (2008). Le débat public, facteur de cohérence de l'action collective urbaine ? L'exemple des Plans de déplacements urbains en France. Dans M. Gauthier, M. Gariépy, & M.-O. Trépanier, *Le renouveau de la planification territoriale : débats publics, projets urbains et développement durable*. Montréal : Presses Universitaires de Montréal.
- Paulhiac, F., & Kaufmann, V. (2006). Transports urbains à Montréal : évolutions des référentiels et enjeux d'une politique durable. *Revue d'économie Régionale & Urbaine*, juin(1), 49.
- Pautard, E. (2015). La rhétorique pédagogique au service de l'acceptabilité sociale. Le verdissement des conduites individuelles en question. Dans J. Boissonade, *La ville durable controversée : les dynamiques urbaines dans le mouvement critique* (pp. 106-139). Paris : Pétra.
- Pavlov, I. P. (1927). *Conditioned reflexes : An investigation of the physiological activity of the cerebral cortex* (Vol. 17). Traduction par G. V. Anrep, London : Oxford University Press.

- Pérez-Martín, P., Pedrós, G., Martínez-Jiménez, P., & Varo-Martínez, M. (2018). Evaluation of a walking school bus service as an intervention for a modal shift at a primary school in Spain. *Transport Policy*, 64, 1-9.
- Pérez-Martín, Pedro, Pedrós, G., Martínez-Jiménez, P., & Ma Varo-Martínez, M. (2017). Evaluation of a Mobile App-Based Methodology Used to Boost Volunteer Participation in Walking School Buses. *Journal of Transport & Health*, 5, S34-S35.
- Potoglou, D., & Arslangulova, B. (2016). Factors influencing active travel to primary and secondary schools in Wales. *Transportation Planning and Technology*, 40(1), 80-99.
- Prezza, M., Pilloni, S., Morabito, C., Sersante, C., Alparone, F. R., & Giuliani, M. V. (2001). The influence of psychosocial and environmental factors on children's independent mobility and relationship to peer frequentation. *Journal of Community & Applied Social Psychology*, 11(6), 435-450.
- Race, D. L., Sims-Gould, J., Lee, N. C., Frazer, A. D., Voss, C., Naylor, P.-J., & McKay, H. A. (2017). Urban and suburban children's experiences with school travel – A case study. *Journal of Transport & Health*, 4, 305-315.
- Radaelli, C. (2014). Récits (policy narrative). Dans L. Boussaguet, S. Jacquot, & P. Ravinet, *Dictionnaire des politiques publiques* (4e éd., pp. 548-554). Paris : Presses de Sciences Po.
- Raulin, F., Lord, S., & Negron-Poblete, P. (2016). évaluation de la marchabilité de trois environnements urbains de la région métropolitaine montréalaise à partir de l'outil MAPPA. *VertigO – la revue électronique en sciences de l'environnement*, 16(2).
- Ravalet, E. (2012). Altermobilités. *Forum Vies Mobiles* [Dictionnaire]. Repéré à <http://fr.forumviesmobiles.org/reperes/altermobilités-448>
- Reigner, H. (2013). *Sous les pavés de la qualité urbaine. Gouvernement des territoires, gouvernement des conduites et formes renouvelées de la domination dans la ville néohygiéniste* (Mémoire d'Habilitation à Diriger des Recherches). Sciences Po, Paris.
- Reigner, H. (2015). Vers un gouvernement néohygiéniste des conduites ? Usages et usagers fantasmés des politiques de mobilité durable. Dans J. Boissonade, *La ville durable controversée : les dynamiques urbaines dans le mouvement critique*. Paris : Pétra.
- Reigner, H. (2016). Neoliberal Rationality and Neohygienist Morality. A Foucauldian Analysis of Safe and Sustainable Urban Transport Policies in France. *Territory, Politics, Governance*, 4(2), 196-215.
- Reigner, H., Brenac, T., & Hernandez, F. (2013). *Nouvelles idéologies urbaines : dictionnaire critique de la ville mobile, verte et sûre* (Vol. 1). Rennes : Presses universitaires de Rennes.
- Reigner, H., Hernandez, F., & Brenac, T. (2009). Circuler dans la ville sûre et durable : des politiques publiques contemporaines ambiguës, consensuelles et insoutenables. *Métropoles*, (5).
- Reinert, M. (1983). Une méthode de classification descendante hiérarchique : application à l'analyse lexicale par contexte. *Les cahiers de l'analyse des données*, 8(2), 187-198.
- Reinert, M. (2008). Mondes lexicaux stabilisés et analyse statistique de discours. Actes de la JADT 2008 : 9e Journées internationales d'Analyse statistique des Données Textuelles, 981-993.
- Rémy, J. (2000). Métropolisation et diffusion de l'urbain : les ambiguïtés de la mobilité. Dans M. Bonnet & D. Desjeux, *Les territoires de la mobilité* (pp. 171-188). Paris : PUF.
- Renauld, V. (2012). *Fabrication et usage des écoquartiers français : éléments d'analyse à partir des quartiers De Bonne (Grenoble), Ginko (Bordeaux) et Bottière-Chénaie (Nantes)* (Thèse de doctorat en Géographie, Aménagement, Urbanisme). INSA de Lyon, Lyon.
- Rivière, C. (2017). Du domicile à la ville : étapes et espaces de l'encadrement parental des pratiques urbaines des enfants. *Espaces et sociétés*, (168-169), 171-188.
- Roberts, I. (1995). Adult accompaniment and the risk of pedestrian injury on the school-home journey. *Injury Prevention*, 1(4), 242-244.
- Roberts, I., Marshall, R., & Norton, R. (1992). Child pedestrian mortality and traffic volume in New Zealand. *BMJ : British Medical Journal*, 305(6848), 283.
- Rocci, A. (2010). Changer nos comportements de mobilité, légitimité et acceptabilité de l'action publique. Dans H. Maksim, S. Vincent, C. Gallez, & V. Kaufmann, *L'action publique face à la mobilité* (pp. 93-117). Paris : L'Harmattan.
- Rocci, A. (2015). Comment rompre avec l'habitude ? *Espace populations sociétés*. (2015/1-2).
- Rothman, L., Macpherson, A. K., Ross, T., & Buliung, R. N. (2018). The decline in active school transportation (AST) : A systematic review of the factors related to AST and changes in school transport over time in North America. *Preventive Medicine*, 111, 314-322.
- Roudil, N. (2015). La ville durable à l'épreuve de la sobriété. Le citoyen entre injonction à "bien habiter" et normalisation des conduites en milieu urbain. Dans G. Christen, P. Hamman, M. Jehling, & M. Wintz, *Systèmes énergétiques renouvelables en France et en Allemagne, synergies et divergences* (pp. 95-115). Paris : Orizons.

- Roudil, N. (2017). Introduction, Cities, planning and energy : the challenges and issues at stake today. *Géographie, économie, société*, 20(2), 157-171.
- Roudil, N. (2018). *De la "ville sûre" à la "ville sobre" : normalisation des conduites habitantes et fabrique de la ville*. Mémoire d'Habilitation à Diriger des Recherches en Sociologie. école nationale supérieure d'architecture de Lyon.
- Rumpala, Y. (1999). Le réajustement du rôle des populations dans la gestion des déchets ménagers. Du développement des politiques de collecte sélective à l'hétérorégulation de la sphère domestique. *Revue française de science politique*, 49(4/5), 601-630.
- Salles, D. (2009). Environnement : La gouvernance par la responsabilité ? [VertigO] *La revue électronique en sciences de l'environnement*, (6).
- Salmon, C. (2013). *Storytelling : La machine à fabriquer des histoires et à formater les esprits*. Paris : La Découverte.
- Salmon, J., Salmon, L., Crawford, D.A., Hume, C., & Timperio, A. (2007). Associations among Individual, Social, and Environmental Barriers and Children's Walking or Cycling to School. *American Journal of Health Promotion*, 22(2), 107-113.
- Sauter, D. (2009). *Mobilität von Kindern und Jugendlichen : Fakten und Trends aus den Mikrozensen zum Verkehrsverhalten 1994, 2000 und 2005*. Berne : Bundesamt für Strassen ASTRA.
- Seraj, S., Sidharthan, R., Bhat, C., Pendyala, R., & Goulias, K. (2012). Parental Attitudes Toward Children Walking and Bicycling to School. *Transportation Research Record : Journal of the Transportation Research Board*, 2323, 46-55.
- Serif, M. (1965). Influences du groupe sur la formation des normes et des attitudes. Dans A. Levy, *Psychologie sociale : textes fondamentaux anglais et américains* (pp. 222-240). Paris : Dunod.
- Shokoohi, R., Hanif, N. R., & Dali, M. (2012). Influence of the Socio-Economic Factors on Children's School Travel. *Procedia - Social and Behavioral Sciences*, 50(Supplement C), 135-147.
- Sirard, J. R., Alhassan, S., Spencer, T. R., & Robinson, T. N. (2008). Changes in Physical Activity from Walking to School. *Journal of nutrition education and behavior*, 40(5), 324-326.
- Sirard, J. R., Riner, W. F., McIver, K. L., & Pate, R. R. (2005). Physical activity and active commuting to elementary school. *Medicine and Science in Sports and Exercise*, 37(12), 2062-2069.
- Skinner, B. F. (1953). *Science and human behavior*. New York : Macmillan.
- Smith, L., Norgate, S. H., Cherrett, T., Davies, N., Winstanley, C., & Harding, M. (2015). Walking School Buses as a Form of Active Transportation for Children – A Review of the Evidence. *Journal of School Health*, 85(3), 197-210.
- Sorokin, P. A. (1927). *Social mobility*. New York : Harper and Brother.
- Stamm, H., & Lamprecht, M. (2005). Structural and cultural factors influencing physical activity in Switzerland. *Journal of Public Health*, 13(4), 203-211.
- Stark, J., Beyer Bartana, I., Fritz, A., Unbehaun, W., & Hössinger, R. (2018). The influence of external factors on children's travel mode : A comparison of school trips and non-school trips. *Journal of Transport Geography*, 68, 55-66.
- Stewart, O. (2010). Findings from Research on Active Transportation to School and Implications for Safe Routes to School Programs. *Journal of Planning Literature*, 26(2), 127-150.
- Stone, D. A. (1989). Causal stories and the formation of policy agendas. *Political science quarterly*, 104(2), 281-300.
- Strazdins, L., Broom, D. H., Banwell, C., McDonald, T., & Skeat, H. (2011). Time limits ? Reflecting and responding to time barriers for healthy, active living in Australia. *Health Promotion International*, 26(1), 46-54.
- Su, J. G., Jerrett, M., McConnell, R., Berhane, K., Dunton, G., Shankardass, K., Reynolds, K., Chang, R., & Wolch, J. (2013). Factors influencing whether children walk to school. *Health & Place*, 22, 153-161.
- Thaler, R. H., & Sunstein, C. R. (2008). *Nudge : improving decisions about health, wealth, and happiness*. New Haven : Yale University Press.
- Thomas, M.-P. (2015). Suisse : la recherche d'un urbanisme pour la famille. Dans J. Torres & J.-P. Meloche, *Vivre en famille au cœur de la ville* (Les Presses de l'Université de Montréal, pp. 167-188). Montréal : PUM.
- Timperio, A., Ball, K., Salmon, J., Roberts, R., Giles-Corti, B., Simmons, D., Baur, L. A., & Crawford, D. (2006). Personal, family, social, and environmental correlates of active commuting to school. *American Journal of Preventive Medicine*, 30(1), 45-51.
- Timperio, A., Crawford, D., Telford, A., & Salmon, J. (2004). Perceptions about the local neighborhood and walking and cycling among children. *Preventive Medicine*, 38(1), 39-47.

- Torres, J. (2015). Familles et aménagement : une approche développementale. Dans J. Torres & J.-P. Meloche, *Vivre en famille au cœur de la ville* (Les Presses de l'Université de Montréal, pp. 139-153). Montréal : PUM.
- Torres, J., & Lewis, P. (2010). Proximité et transport actif : le cas des déplacements entre l'école et la maison. *Environnement Urbain / Urban Environment*, (Volume 4).
- Tranter, P. J., & Malone, K. (2003). Out of Bounds : insights from children to support a cultural shift towards sustainable and child-friendly cities. Dans *State of Australian Cities National Conference* (pp. 1-27). Parramatta, NSW.
- Turner, L., Chriqui, J. F., & Chaloupka, F. J. (2013). Walking School Bus Programs in U.S. Public Elementary Schools. *Journal of Physical Activity and Health*, 10(5), 641-645.
- Urry, J. (2000). *Sociology beyond societies : mobilities for the twenty-first century*. London ; New York : Routledge.
- Urry, J. (2007). *Mobilities*. Cambridge : Polity.
- Vaillancourt, J.-G. (2002). Action 21 et le développement durable. *VertigO*, 3(3).
- van der Ploeg, H. P., Merom, D., Corpuz, G., & Bauman, A. E. (2008). Trends in Australian children traveling to school 1971-2003 : Burning petrol or carbohydrates ? *Preventive Medicine*, 46, 60-62.
- Vandersmissen, M.-H. (2011). Déplacements d'accompagnement d'enfants en milieu urbain au Québec. Une expérience pénible ? *Articulo*, (7).
- Vermeersch, S. (2007). Liens territoriaux, liens sociaux : le territoire, support ou prétexte ? *Espaces et sociétés*, 3(126), 53-68.
- Vielle, P. (1995). La politique familiale en Suisse. *Revue des politiques sociales et familiales*, 39(1), 81-90.
- Villa-González, E., Barranco-Ruiz, Y., Evenson, K. R., & Chillón, P. (2018). Systematic review of interventions for promoting active school transport. *Preventive Medicine*, 111, 115-134.
- von Schack, A. (2003). *Lausanne à la recherche d'une mobilité durable. Analyse de trois projets liés à la problématique des déplacements urbains*. [Diplomarbeit der Philosophisch-naturwissenschaftlichen Fakultät], Geographisches Institut, Universität Bern. Manuscrit soumis pour publication.
- Walser, O., & Vodoz, L. (2008). *Rôles sociaux et mobilités quotidiennes. Du bien-être des mères de famille professionnellement actives*. Rapport final. Lausanne : C.E.A.T. [recherche menée dans le cadre de l'Action européenne COST A34].
- Wang, Y., & Lobstein, T. (2006). Worldwide trends in childhood overweight and obesity. *International journal of pediatric obesity*, 1(1), 11-25.
- Yarlagadda, A. K., & Srinivasan, S. (2008). Modeling children's school travel mode and parental escort decisions. *Transportation*, 35(2), 201-218.
- Zimmermann, M. B., Gübeli, C., Püntener, C., & Molinari, L. (2004). Overweight and obesity in 6-12 year old children in Switzerland. *Swiss Medical Weekly*, 134(35-36), 523-528.
- Zimmermann, M. B., Hess, S. Y., & Hurrell, R. F. (2000). A national study of the prevalence of overweight and obesity in 6-12 y-old Swiss children : body mass index, body-weight perceptions and goals. *European Journal of Clinical Nutrition*, 54(7), 568-572.

Autres ressources

France

Actu-Environnement. (2014). Mobilité douce : en avant les pédibus ! Repéré à https://www.youtube.com/watch?v=V7tee_E0zlg

ADEME. (2011). Vélobus pedibus tout le monde y gagne. Repéré à <https://www.dailymotion.com/video/xjr3cp>

ADEME Bretagne. (2007). Carapatte, Caracycle à pied ou à vélo vers l'école. Guide pratique pour réussir votre projet. ADEME. Repéré à <http://www.ademe.fr/carapatte-caracycle-a-pied-a-velo-vers-lecole>

ADEME. (2013). Plan de déplacements établissement scolaires : se déplacer autrement, on est tous gagnants ! ADEME. Repéré à <http://www.ademe.fr/plan-deplacements-etablissement-scolaires-deplacer-autrement-tous-gagnants>

ADEME (2016). Changer les comportements, faire évoluer les pratiques sociales vers plus de durabilité. L'apport des sciences humaines et sociales pour comprendre et agir (p. 183). Angers : ADEME. Repéré à <http://www.ademe.fr/changer-comportements-faire-evoluer-pratiques-sociales-vers-plus-durabilite>

ADEME. Le plan de déplacements établissement scolaire. Repéré à <http://www.ademe.fr/collectivites-secteur-public/integrer-lenvironnement-domaines-intervention/mobilite-transports/ameliorer-mobilite/plan-deplacements-etablissement-scolaire>

Association de parents d'élèves. VeloBuc – Pedibus – aller à l'école à pied. Repéré à <http://velobuc.free.fr/pedibus.html>

Association de parents d'élèves de l'école. Le pédibus de l'école Paul Bert. Repéré à <http://pedibus.saintsimon.free.fr/>

Association MOBI'dule. Carapattes / Caracycles, Pédibus/ Vélobus. Repéré à http://www.mobidule.org/carapattes_caracycles_pedibus_velobus_7.php

Bourdin, J.-J (2015, juin 5). A Chaville, le Pédibus ça marche [Reportage]. BFM avec RMC. Repéré à <http://rmc.bfmtv.com/objectif-terre-bougeons-nous/a-chaville-le-pedibus-ca-marche-892464.html>

Comité interministériel de la sécurité routière. (2018, janvier 9). Sauvons plus de vies sur nos routes. Repéré à <http://www.gouvernement.fr/partage/9885-comite-interministeriel-de-la-securite-routiere>

Conseil d'école – école élémentaire Les Floralies à Aix-en-Provence. Repéré à <http://www.ec-les-floralies.ac-aix-marseille.fr/>

CPIE du Pays d'Aix. Développer des dispositifs sur le territoire. Repéré à <http://www.cpie-paysdaix.com/sensibiliser-accompagner/formation-accompagnement/accompagnements-de-dispositifs/>

CPIE du Pays d'Aix. Marchons vers l'école. Repéré à <http://www.marchonsverslecole.com/>

Gros, F. (2018, février 15). Le Pédibus redémarre en avril : Moins d'automobilistes et plus de marcheurs... pour aller à l'école. *La Provence*.

INPES. Pédibus, marchons vers l'école – Programme national nutrition santé – Manger Bouger Professionnel. Repéré à <http://www.mangerbouger.fr/pro/le-pnns/labellisation-pnns/actions-ou-documents-labellises/pedibus-marchons-vers-l-ecole.html>

Kaliop. Le pédibus – Tous à pied – bougeons autrement. Repéré à <http://www.tousapied.org/le-pedibus/>

Koch, M. (2014, 23 octobre). Pontevedra, la ville qui marche. Lettre du Cadre Territorial. Repéré à <http://www.lettreducadre.fr/9945/pontevedra-la-ville-qui-marche-sans-voitures/>

Le Hars, A. (2016, septembre 7). Une deuxième ligne de Pédibus pour aller à l'école à pied lancée à Nice [Reportage]. France 3. Nice. Repéré à <https://france3-regions.francetvinfo.fr/provence-alpes-cote-d-azur/alpes-maritimes/nice/une-deuxieme-ligne-de-pedibus-pour-aller-l-ecole-pied-lancee-nice-1080357.html>

Les Enfants D'Abord. Nos actions d'entre-aide [Union des parents d'élèves de l'école Pierre-Gilles de Gennes à la Duranne]. Repéré à <http://leda.e-monsite.com/pages/nos-actions-d-entre-aides.html>

MAIF. (1998). Guides pratiques établissements d'enseignement – Le pédibus, bus piéton. Repéré à <https://www.maif.fr/associationsetcollectivites/etablissements-enseignement/guides-fonctionnement/pedibus.html>

Molette, P., & Landré, A. (2013). Tropes – Manuel de référence (version 8.4) [Logiciel]. Repéré à <http://www.tropes.fr>

News Press. (2014, mars 31). Semaine du développement durable : En région Centre, les petits trajets "Maison-Ecole-Maison" se font en CAR A PATTES ! Agence News Press. Repéré à http://www.newspress.fr/Communiqu_Fr_277245_791.aspx

Ouest France. (2018, février 27). Le pédibus accompagne les enfants en toute sécurité. *Journal Ouest France*. Repéré à <https://www.ouest-france.fr/normandie/ducey-les-cheris-50220/le-pedibus-accompagne-les-enfants-en-toute-securite-5595668>

Prioriterre. Mobilité durable mobilité scolaire : le Pédibus. Repéré à <http://www.prioriterre.org/ong/particuliers/a2189/mobilite-scolaire-le-pedibus.html>

R Development Core Team. (2011). R : A Language and Environment for Statistical Computing. Vienna, Austria : the R Foundation for Statistical Computing [logiciel]. Repéré à <http://www.R-project.org/>

Razemon, O. (2013, 5 septembre). Le pédibus peine à remplacer la voiture. *Le Monde.fr*. Repéré à https://www.lemonde.fr/mobilite/article/2013/09/05/le-pedibus-peine-a-remplacer-la-voiture_3471379_1653095.html

Razemon, O. (2010, 18 septembre). Ecolôbus, le ramassage scolaire... à pied. *Le Monde.fr*. Repéré à http://www.lemonde.fr/vous/article/2010/09/18/ecolobus-le-ramassage-scolaire-a-pied_1412924_3238.html

Réseau Mille-Pattes. (2009). Boîte à outils. Repéré à <http://www.reseaumillepattes.org/>

Roussel, J.-M. (2014). Vous souhaitez favoriser la pratique de l'écomobilité sur votre groupe scolaire ? Faites un PDES et suivez le guide... (p. 93). Cerema. Repéré à <http://www.paca.developpement-durable.gouv.fr/plans-de-deplacements-des-a7385.html>

Sortir du nucléaire. (2012). Le pédibus, pour des trajets scolaires "zéro énergie". Repéré à <http://www.sortirdunucleaire.org/Le-pedibus-pour-des-trajets>

StatCounter Global Stats (2012). StatCounter. Repéré à <http://gs.statcounter.com/search-engine-market-share>

Vázquez, R. (2009, 15 novembre). Hay que volver a la calle como escuela, a la ciudad como tribu que cuida a sus niños. *Faro de Vigo*. Repéré à <http://www.farodevigo.es/portada-pontevedra/2009/11/15/hay-volver-calle-escuela-ciudad-tribu-cuida-ninos/386565.html>

Ville d'Aix-en-Provence / DAST Infrastructures – EGIS. (2014). Plans d'accessibilité de la voirie et des espaces publics de la commune d'Aix en Provence. Aix-en-Provence.

Ville d'Aix-en-Provence. (2013, mars). Plan Local d'Urbanisme d'Aix-en-Provence. Le Projet d'Aménagement et de Développement Durables.

Ville de Bourg-lès-Valence. (2002). Le Pédibus. Repéré à <http://www.bourg-les-valence.fr/Education-et-jeunesse/Vie-scolaire-et-periscolaire/Le-Pedibus>

Ville et Eurométropole de Strasbourg. Pédibus : marcher ensemble vers l'école. Repéré à <http://www.strasbourg.eu/de/environnement-qualite-de-vie/deplacements/pedibus>

Suisse

Association des Parents d'élèves de Chancy. (2013). Pedibus. Repéré à <http://apechancy.ch/liens/pedibus.html>

ATE. (2016). 16e Journée internationale à pied à l'école. Repéré à <http://www.pedibus.ch/actualites/pedibus/16e-journee-internationale-a-pied-a-l-ecole>

ATE. Histoire du Pédibus. Repéré à <http://www.pedibus-geneve.ch/>

ATE. (2006). Le Pédibus...Petit guide, trucs et astuces. Repéré à <http://www.pedibus-geneve.ch/wp-content/uploads/pdf-guide-pedibus1.pdf?phpMyAdmin=efb80b9b692aadffb13174eb9419af3a>

ATS. (2017, septembre 22). Trajets scolaires : les parents inquiets malgré les Pédibus. *La Liberté*. Repéré à <https://www.laliberte.ch/news-agence/detail/trajets-scolaires-les-parents-inquiets-malgre-les-pedibus/409000>

Brunschwig (2007, août 25). Pédibus, une idée formidable qui contamine toute la Suisse romande. *24 Heures*. Repéré à <http://global.factiva.com/redir/default.aspx?P=s&an=TFHOUR0020070825e38p0002j&cat=a&ep=ASE>

Canton de Vaud. Ça marche ! Bouger plus, manger mieux. Repéré à <http://www.ca-marche.ch/projet/pedibus/>

Canton de Vaud. Encouragement à la création de lignes de pédibus. Unité de développement durable. Repéré à http://www.vd.ch/fileadmin/user_upload/themes/environnement/developpement_durable/guide_a21_communes/fiches/2_04_h-creation_lignes_pedibus.pdf

École primaire "Le petit prince". (2009). Pédibus. Repéré à <https://ecole-attalens.ch/informations/pedibus/>

- Luruena, R. (2017, septembre 17). Le Pédibus contre la tendance des Parents-Taxis. Repéré à <https://www.ate.ch/>
- Naef, P. J. (2017). Le Pédibus en Suisse : Usages, connaissances et représentations. *Mobilité d'Avenir*.
- Perrin, S. (1999a, mars 9). Finies les angoisses, le pédibus est là. *24 Heures*. Repéré à <http://www.action-commune.ch/pedibus.html>
- Perrin, S. (1999b, mars 9). On cherche volontaires pour escorter les petits sur le chemin des écoliers. *24 Heures*. Repéré à <http://www.action-commune.ch/pedibus.html>
- Vaud Famille. (2007). Piétons – Pédibus. Repéré à <http://www.vaudfamille.ch/N210481/pedibus.html>
- Ville de Bussigny. Bussigny Pedibus. Repéré à <https://www.bussigny.ch/index.php>
- Ville de Genève. (2017, avril 10). Patrouille scolaire. Repéré à <http://www.ville-geneve.ch/themes/structures-accueil-enfance-activites-extrascolaires/securite-chemin-ecole/patrouille-scolaire/>
- Ville de Lausanne. (2016, décembre 7). La police de Lausanne réunit les patrouilleurs adultes pour les remercier des services rendus aux enfants. Repéré à <http://www.lausanne.ch/lausanne-officielle/administration/securite-et-economie/police-de-lausanne/presse/communiques/2016/Accueil-des-patrouilleurs-scolaires.html>
- Ville de Lausanne. Accueil parascolaire. Repéré à <http://www.lausanne.ch/thematiques/scolarite-lausanne/journee-ecolier/accueil-parascolaire.html>
- Ville de Lausanne. Les tracés Pédibus. Repéré à <http://www.lausanne.ch/thematiques/scolarite-lausanne/journee-ecolier/pedibus/traces-pedibus.html>
- Ville de Lausanne. Mettre sur pied un Pédibus. Repéré à <http://www.lausanne.ch/thematiques/scolarite-lausanne/journee-ecolier/transports-et-mobilite.html>
- Ville de Lausanne, direction des travaux – Service d'urbanisme. (2006). Plan général d'affectation. Lausanne.
- Ville de Nyon. (2010). Pédibus à Nyon – Écoles – Éducation. Repéré à <https://www.nyon.ch/fr/vivre/ecoles-education/pedibus-a-nyon-2165-20199>

Tableau t.A1. Entretiens semi-directifs réalisés à Aix-en-Provence et à Lausanne	282
Tableau t.A2. Grille d'entretien	283
Figure f.A1. État des lieux des Pédibus en Région PACA, Marchons vers l'école, 2011	285
Figure f.A2. Calendrier des séances de rentrée Pédibus 2016-2017, Ville de Lausanne	286
Figure f.A3. Itinéraire de Pédibus à l'école du Bois Gentil (1/2) (Lausanne)	287
Figure f.A4. Itinéraire de Pédibus à l'école du Bois Gentil (2/2) (Lausanne)	288
Figure f.A5. Itinéraire de Pédibus à l'école de Chailly (1/2) (Lausanne)	289
Figure f.A6. Itinéraire de Pédibus à l'école de Chailly (2/2) (Lausanne)	290
Figure f.A7. Itinéraire de Pédibus à l'école d'Entre-Bois (1/2) (Lausanne)	291
Figure f.A8. Itinéraire de Pédibus à l'école d'Entre-Bois (2/2) (Lausanne)	292
Figure f.A9. Itinéraire de Pédibus à l'école de Floréal (1/2) (Lausanne)	293
Figure f.A10. Itinéraire de Pédibus à l'école de Floréal (2/2) (Lausanne)	294
Figure f.A11. Itinéraire de Pédibus à l'école de Florimond - Ligne rose (1/2) (Lausanne)	295
Figure f.A12. Itinéraire de Pédibus à l'école de Florimond - Ligne rose (2/2) (Lausanne)	296
Figure f.A13. Itinéraire de Pédibus à l'école de Florimond - Ligne verte (1/2) (Lausanne)	297
Figure f.A14. Itinéraire de Pédibus à l'école de Florimond - Ligne verte (2/2) (Lausanne)	298
Figure f.A15. Itinéraire de Pédibus à l'école de Mon-Repos 1 (1/2) (Lausanne)	299
Figure f.A16. Itinéraire de Pédibus à l'école de Mon-Repos 1 (2/2) (Lausanne)	300
Figure f.A17. Itinéraire de Pédibus à l'école de Mon-Repos - Ligne orange (1/2) (Lausanne)	301
Figure f.A18. Itinéraire de Pédibus à l'école de Mon-Repos - Ligne orange (2/2) (Lausanne)	302
Figure f.A19. Itinéraire de Pédibus à l'école de Montriond 1 (1/2) (Lausanne)	303
Figure f.A20. Itinéraire de Pédibus à l'école de Montriond 1 (2/2) (Lausanne)	304
Figure f.A21. Itinéraire de Pédibus à l'école de Montriond 2 (1/2) (Lausanne)	305
Figure f.A22. Itinéraire de Pédibus à l'école de Montriond 2 (2/2) (Lausanne)	306
Figure f.A23. Itinéraire de Pédibus à l'école de Montriond 3 (1/2) (Lausanne)	307

Figure f.A24. Itinéraire de Pédibus à l'école de Montriond 3 (2/2) (Lausanne)	308
Figure f.A25. Itinéraire de Pédibus à l'école de Pierrefleur – Ligne orange (1/2) (Lausanne)	309
Figure f.A26. Itinéraire de Pédibus à l'école de Pierrefleur – Ligne orange (2/2) (Lausanne)	310
Figure f.A27. Itinéraire de Pédibus à l'école de la Pontaise – Ligne verte (1/2) (Lausanne)	311
Figure f.A28. Itinéraire de Pédibus à l'école de la Pontaise – Ligne verte (2/2) (Lausanne)	312
Figure f.A29. Itinéraire de Pédibus à l'école de Prélaz – Ligne orange (1/2) (Lausanne)	313
Figure f.A30. Itinéraire de Pédibus à l'école de Prélaz – Ligne orange (2/2) (Lausanne)	314
Figure f.A31. Itinéraire de Pédibus à l'école Val d'Angrogne (1/2) (Lausanne)	315
Figure f.A32. Itinéraire de Pédibus à l'école Val d'Angrogne (2/2) (Lausanne)	316
Figure f.A33. Itinéraire de Pédibus à l'école Pierre Gilles De Gennes – Ligne jaune (1/2) (Aix-en-Provence)	317
Figure f.A34. Itinéraire de Pédibus à l'école Pierre Gilles De Gennes – Ligne jaune (2/2) (Aix-en-Provence)	318
Figure f.A35. Itinéraire de Pédibus à l'école Pierre Gilles De Gennes – Ligne bleue (1/2) (Aix-en-Provence)	319
Figure f.A36. Itinéraire de Pédibus à l'école Pierre Gilles De Gennes – Ligne bleue (2/2) (Aix-en-Provence)	320
Figure f.A37. Itinéraire de Pédibus à l'école Pierre Gilles De Gennes – Ligne rouge (1/2) (Aix-en-Provence)	321
Figure f.A38. Itinéraire de Pédibus à l'école Pierre Gilles De Gennes – Ligne rouge (2/2) (Aix-en-Provence)	322
Figure f.A39. Questionnaire destiné aux parents d'élèves, Lausanne	323
Figure f.A40. Lettre d'information destinée aux parents d'élèves accompagnant le questionnaire	334

Tableau t.A1 – Entretiens semi-directifs réalisés à Aix-en-Provence et à Lausanne

Fonction/expertise	Statut	Lieu	Date
Chef de Service, Études Prospectives & Mobilité, Direction Études d'Infrastructures	Institution	Mairie d'Aix-en-Provence	Décembre 2014
Directeur du CPIE du Pays d'Aix	Association	Aix-en-Provence	Décembre 2014
Chargée de projets mobilité durable, CPIE du Pays d'Aix	Association	Aix-en-Provence	Décembre 2014
Chef du service Aménagement des Réseaux et Transports Urbains, Centre d'études et d'expertise sur les risques, l'environnement, la mobilité et l'aménagement	Institution	Direction Territoriale Méditerranée, Aix-en-Provence	Février 2015
Association <i>Vivacités</i> Île-de-France	Association	RDV téléphonique	Avril 2015
Accompagnatrice de Pédibus	Bénévole	Aix-en-Provence	Mai 2015
Chargé de campagne, Association Transports et Environnement (ATE)	Association	ATE Bureau-Conseil, Genève	Mars 2016
Présidente de l'Association Pédibus Montriond	Association	Lausanne	Avril 2016
Directrice d'une école primaire	Institution	Lausanne	Mai 2016
Coordinatrice chargée du Pédibus	Institution	Mairie de Lausanne	Mai 2016
Accompagnateurs de Pédibus et enfants	Bénévole	Sur le chemin de l'école, Lausanne	Mai 2016

Tableau t.A2 – Grille d'entretien

Nom :		Lieu :	Date :	Note :
Thème	Questions	Relances	Notes	
A. Présentation de la personne interviewée				
B. Origine du projet pédibus ?				
1.	État des lieux Nombre de lignes ? Nombre de participants ? Implantation des lignes ?	Quelles sont les raisons ? DD, sécurité routière, promotion de la ville, freiner la place de l'automobile...		
2.	Fonctionnement	Documents à fournir ? Financement ? Partenariat ? Échelle : locale, régionale, nationale, voire internationale		
C. Place de la municipalité dans la démarche pédibus.				
1.	Quel fonctionnement au sein de votre structure ? Mise en place d'un comité de pilotage ? Y a-t-il un suivi en interne	Financement ? Partenariat ? Échelle : locale, régionale, nationale, voire internationale		
2.	Actions publiques face à l'insécurité routière. Y a-t-il une demande sociale locale ? face aux accidents de la route Si oui, la difficulté : décalage entre demandes exprimées et réalité d'action ? Exemple : qualité ou inconfort	Demandes de travaux d'aménagement ? Soumettre un avis ? Un mécontentement ? Table ronde ? Forum d'échange et de discussions concernant des recommandations, améliorations ? Faites-vous des campagnes de sensibilisation ? Brochures ?		
3.	Expérimentations ? Communications ? Relation auprès de la population-bénévoles ? Avez-vous déjà réalisé des enquêtes auprès des parents et enfants ? Dès l'investissement ou l'intérêt de la collectivité dans le pédibus, y a-t-il un changement de comportement de la part des bénévoles ?	En existe-t-il ? Déresponsabilisation des parents ? Écoles ?		

Thème	Questions	Relances	Notes
D. Pédibus s'inscrit dans l'évolution des attentes de la société : démarche participative			
1.	Peut-on parler d'un projet ou d'une démarche participative éco-citoyenne ?	Difficulté à trouver des compromis	
E. Cadre réglementaire			
1.	Dans quoi s'inscrit le pédibus ? Sur quel document vous basez-vous pour mettre en place des pédibus et lutter contre l'insécurité ?	Plan de déplacement urbain ? Plan de déplacement établissement scolaire ?	
2.	Comment vos actions locales s'inscrivent dans les actions/attentes nationales ?	CERTU ? Autres expériences ? Références internationales ou nationales ?	
F. Débat/ouverture			
1.	Sécurité/apprentissage de l'enfant Une ville trop sécurisée n'empêche-t-elle pas l'apprentissage de l'enfant ? On dit que la ville est stressante, dangereuse, insécure. Ne faut-il pas laisser la ville comme ce désordre urbain et mettre en place des lignes pédibus ? Ou l'inverse, faut-il sécuriser la ville tout entière et il n'y a plus besoin de ligne pédibus ?	Responsabilité, autonomie	
2.	L'aménagement des pédibus se concentrerait essentiellement dans les centres-villes ségrégation socio-spatiales ?	Selon des études basées sur des cartes	
3.	Le pédibus ne justifie-t-il pas l'action publique au profit d'une démarche de marketing territorial ? image/identité Agir sur l'aménagement pour modifier les habitudes de mobilité	Au nom de l'écologie et DD	
G. Clôture			
	Personne à contacter ? Documents / cartes ? Conseils ?		

A. Personne interviewée ; B. Origine et fonctionnement du pédibus ; C. Place de la mairie ; D. Projet écocitoyen

E. Réglementation ; F. Débat

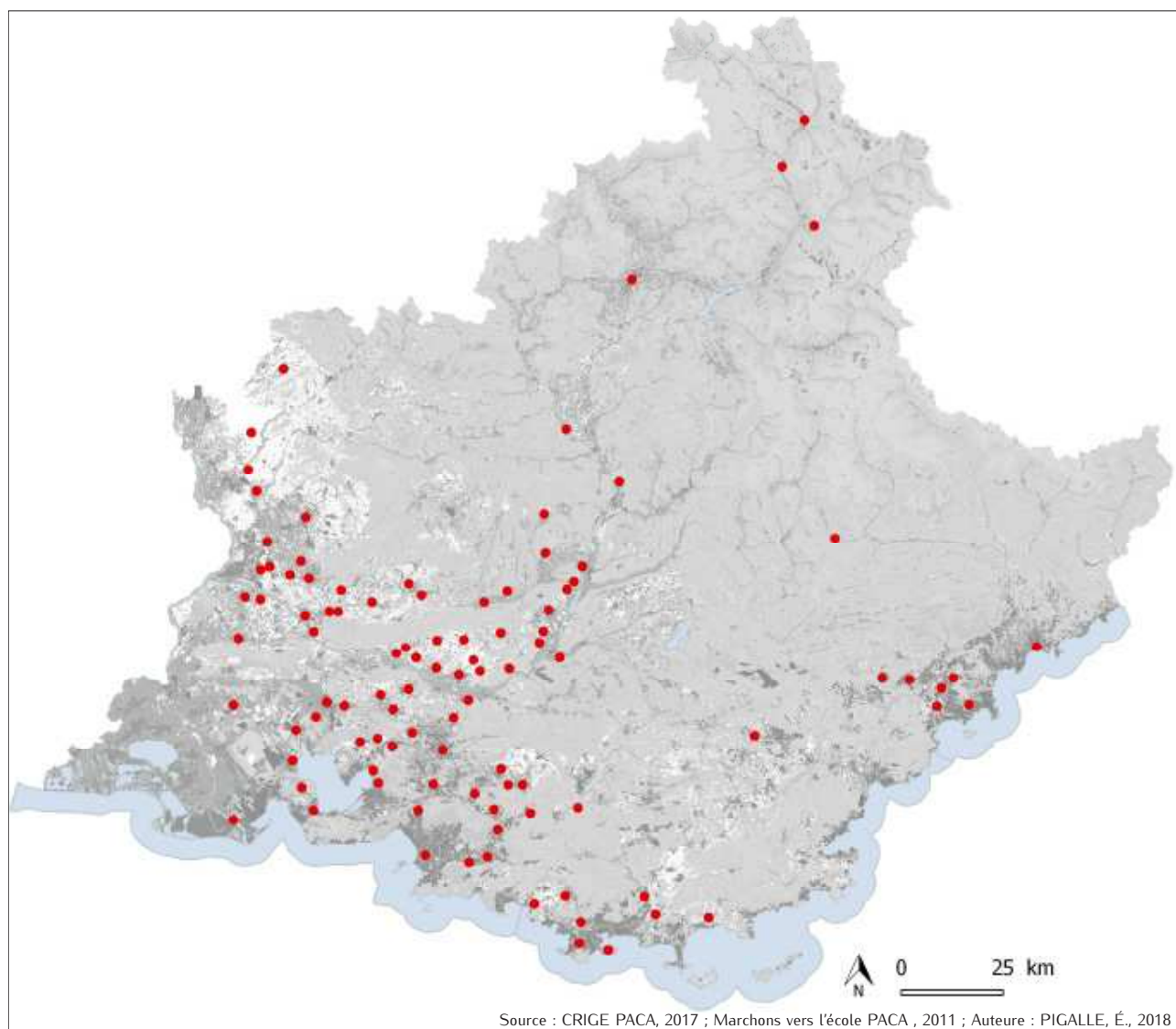
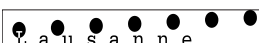


FIGURE f.A1 – État des lieux des Pédibus en Région PACA, Marchons vers l'école, 2011



Ville de Lausanne
 Direction de l'enfance, de la jeunesse et des quartiers
 Service des écoles primaires et secondaires
 Pédibus

SEANCE DE RENTREE PEDIBUS
ANNEE SCOLAIRE 2016-2017

	Dates	Collège	Parent-Référent	Téléphone
1.	Mardi 23.08.16, à 20h15	Bois-Gentil	Mme Nathalie Francfort	076 386 58
2.	Mardi 23.08.16, à 20h15	Boissonnet	Mme Corinne Gecici	079 502 42
3.	Mardi 23.08.16, à 19h00	Chailly+Val d'Angrogne.	Mme Alexandra Girard	079 575 55
4.	Jeudi 25.08.16, à 20h00	Eglantine + Florimont	Mme Amandine Azzuro	076 413 52
5.	Mardi 23.08.16, à 20h15	Pontaise+ Colline	Mme Sylvia Goetze Wake	079 250 46
6.	Mardi 23.08.16, à 19h30	Entrebois+Bellevaux	Mme Nadia Giovanelli	076 528 55
7.	Jeudi 25.08.16, à 19h00	Montoie	Mme Christine Gonzalez	021 315 641
8.	Mercredi 24.08.16, à 20h15	Mon-Repos	Mme Christine Darbellay	076 367 26
9.	Jeudi 25.08.16, à 20h15	Floréal	Mme Katia Magnenat	079 151 69
10.	Mercredi 31.08.16, à 19h00	Croix d'Ouchy	Mme Christine Gonzalez	021 315 641
11.	Mardi 30.08.16, à 20h15	Beaulieu	Mmes F. Neef/Ch Gonzalez	021 315 641
12.	Mardi 06.09.16, à 20h15	Prélaz	Mme Florentine Neef	076 394 99
13.	Mardi 30.08.16, à 20h00	Montriond	Mme Corbaz Pédibus Montriond Maison de Quartier Sous-Gare à 20h	079 106 92

Renseignements : Ville de Lausanne – SEPS Christine Gonzalez , coordinatrice Pédibus 021 315 64 19 –

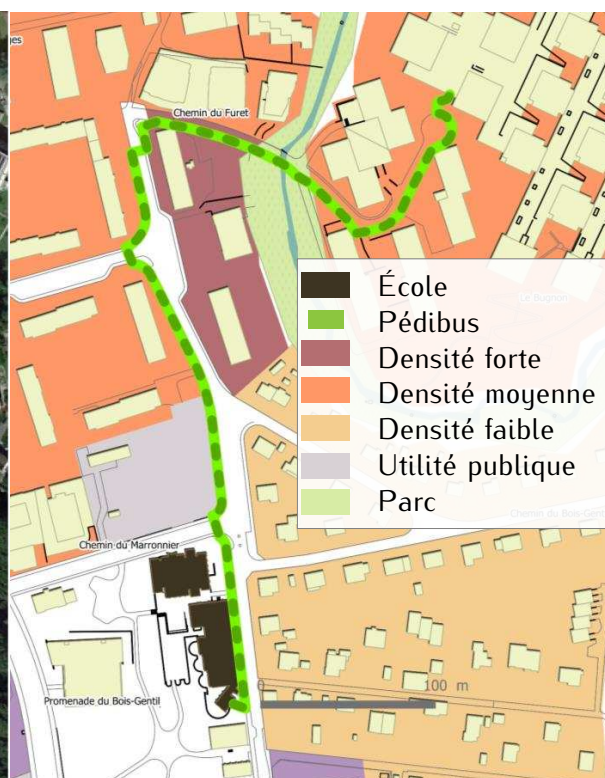
Source : Ville de Lausanne, 2017 ; Disponible sur : <http://www.lausanne.ch/thematiques/scolarite-lausanne/journee-ecolier/pedibus/mettre-sur-pied-un-pedibus/extrasArea/autoGenerated1/links/0/linkBinary/R%C3%A9unions%20rentr%C3%A9e%202017%20pour%20site.pdf>

FIGURE f.A2 – Calendrier des séances de rentrée Pédibus 2016-2017, Ville de Lausanne

ÉCOLE DU BOIS-GENTIL



©Google Earth



©Service de la coordination et du cadastre de la Commune de Lausanne

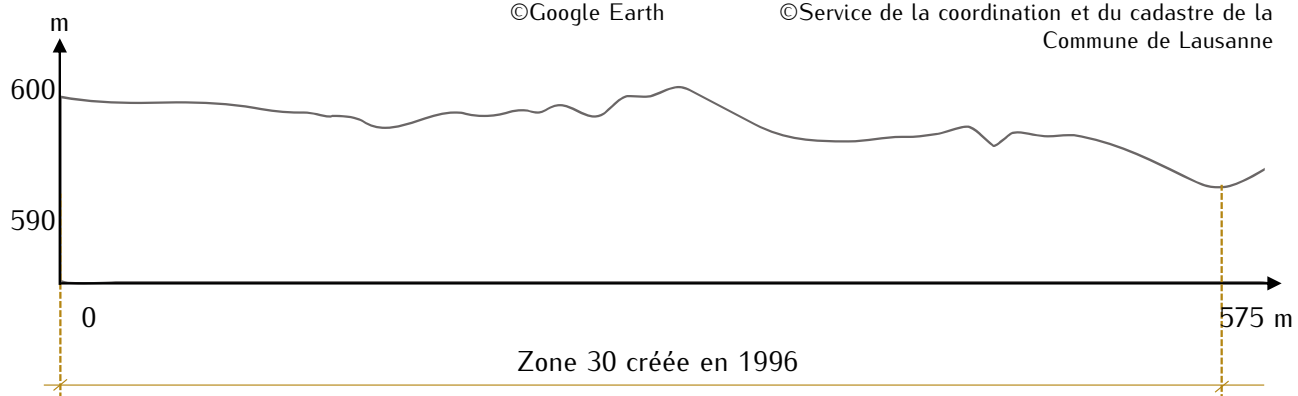


FIGURE f.A3 – Itinéraire de Pédibus à l'école du Bois Gentil (1/2) (Lausanne)



FIGURE f.A4 – Itinéraire de Pédibus à l'école du Bois Gentil (2/2) (Lausanne)

ÉCOLE DE CHAILLY

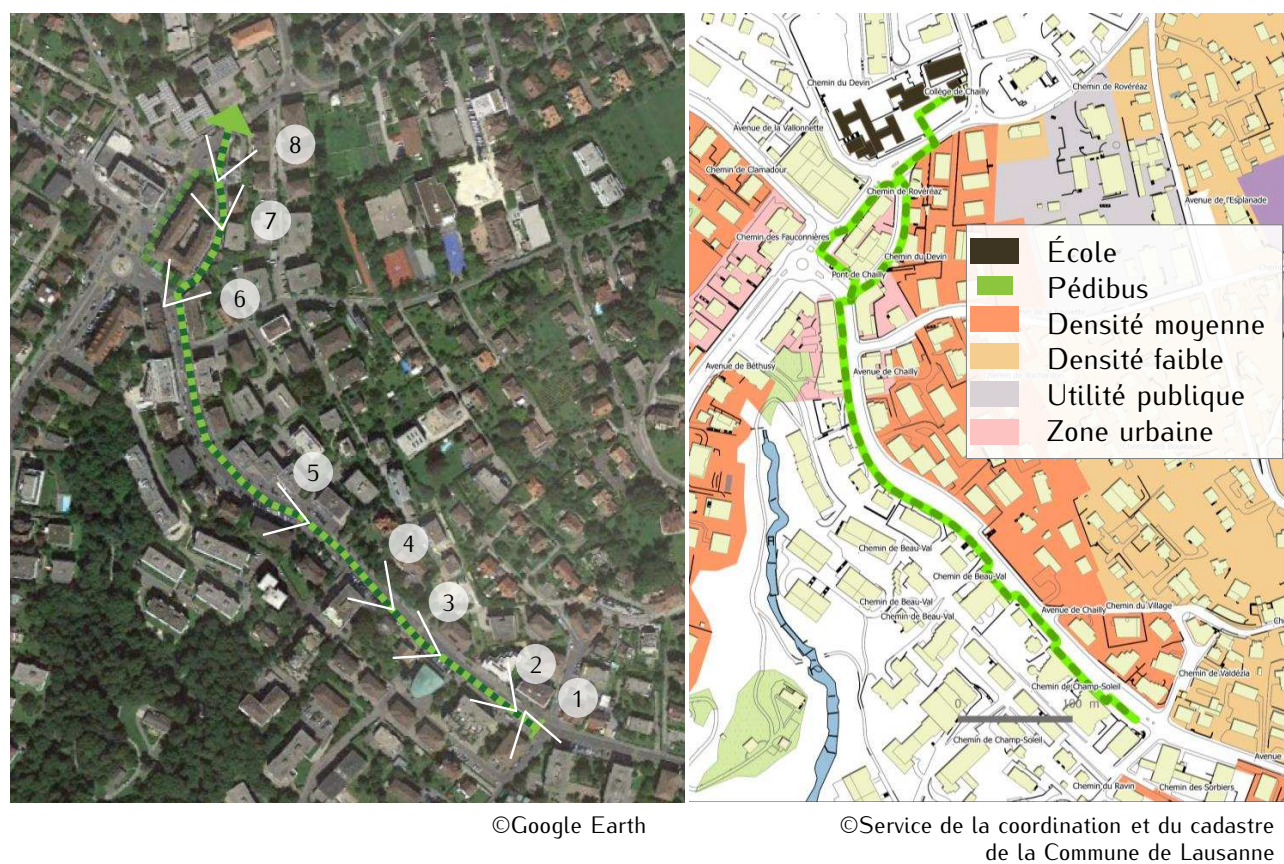
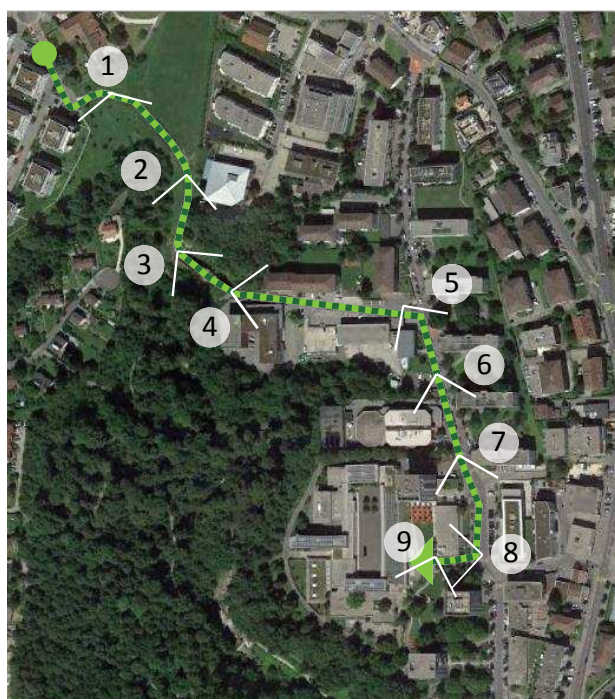
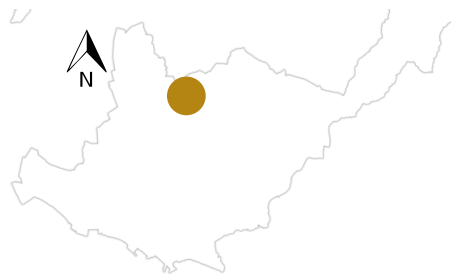


FIGURE f.A5 – Itinéraire de Pédibus à l'école de Chailly (1/2) (Lausanne)



FIGURE f.A6 – Itinéraire de Pédibus à l'école de Chailly (2/2) (Lausanne)

ÉCOLE D'ENTRE-BOIS



©Google Earth

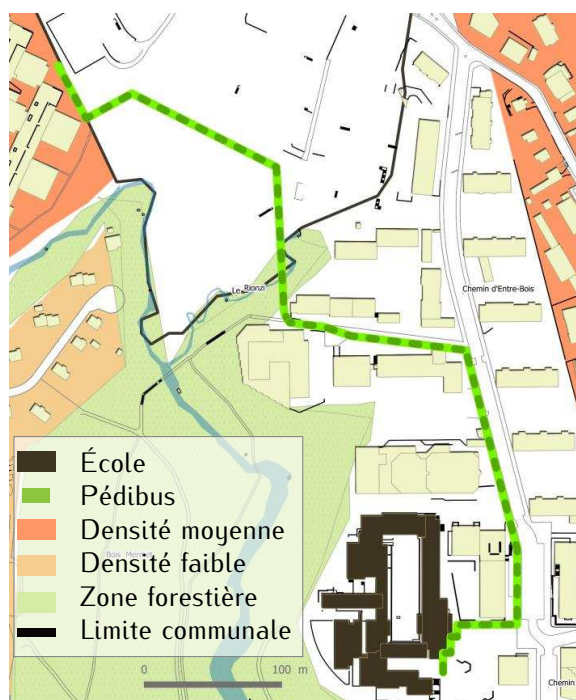
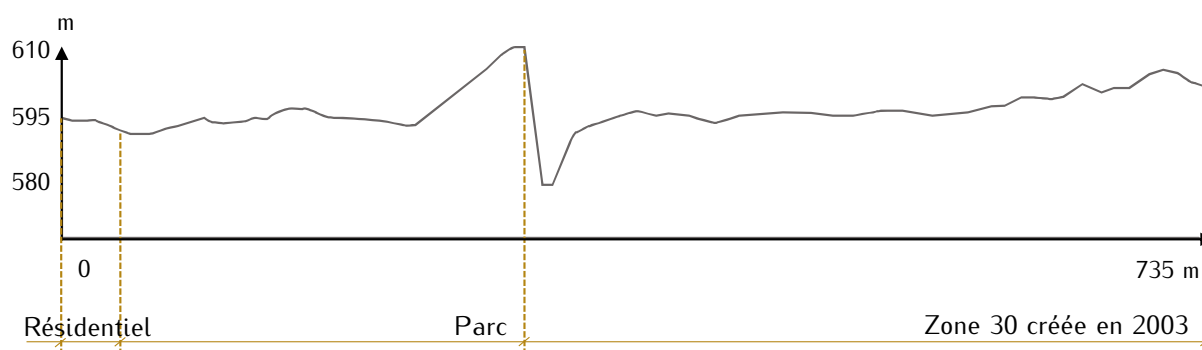
©Service de la coordination et du cadastre de la
Commune de Lausanne

FIGURE f.A7 – Itinéraire de Pédibus à l'école d'Entre-Bois (1/2) (Lausanne)



FIGURE f.A8 – Itinéraire de Pédibus à l'école d'Entre-Bois (2/2) (Lausanne)



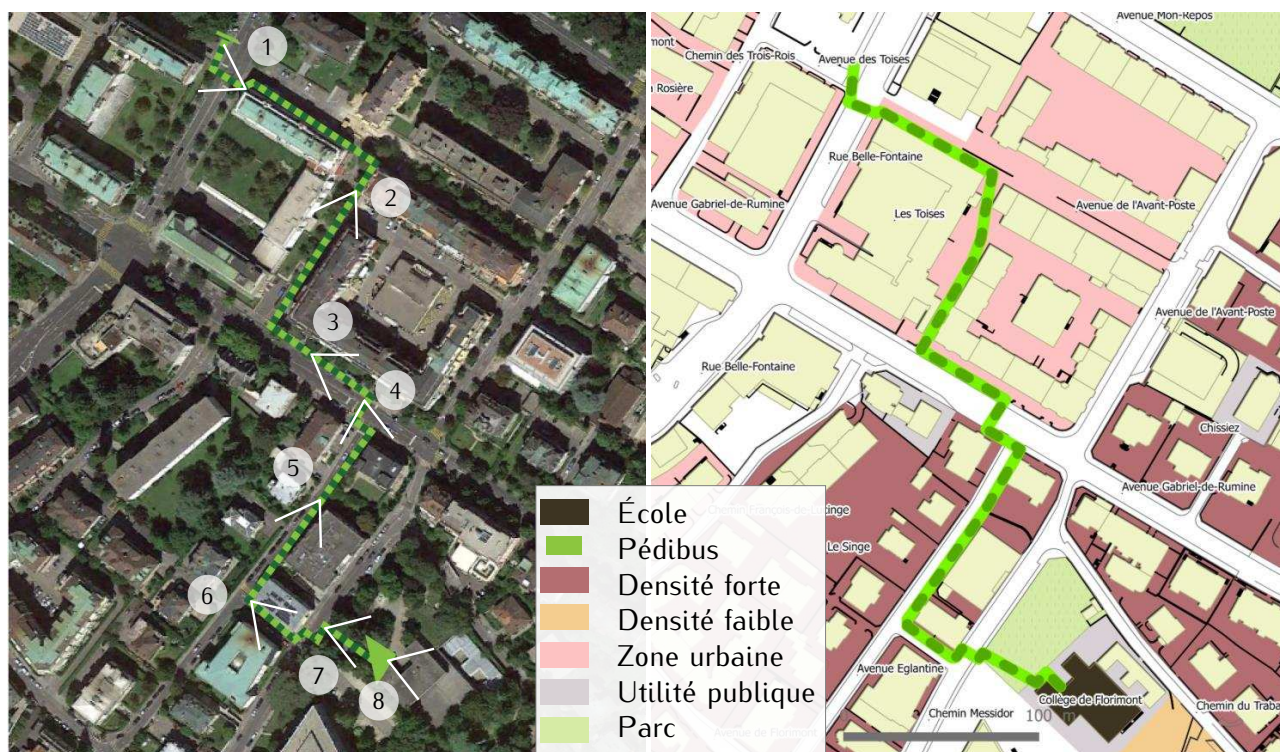
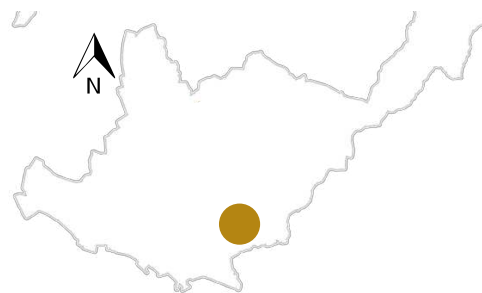
FIGURE f.A9 – Itinéraire de Pédibus à l'école de Floréal (1/2) (Lausanne)



FIGURE f.A10 – Itinéraire de Pédibus à l'école de Floréal (2/2) (Lausanne)

ÉCOLE DE FLORIMONT

Ligne rose



©Google Earth

©Service de la coordination et du cadastre de la
Commune de Lausanne

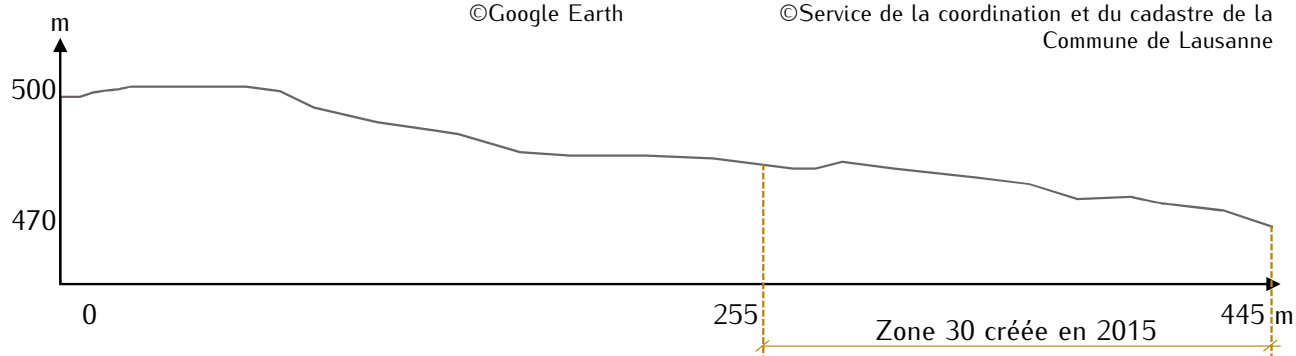


FIGURE f.A11 – Itinéraire de Pédibus à l'école de Florimont – Ligne rose (1/2) (Lausanne)



FIGURE f.A12 – Itinéraire de Pédibus à l'école de Florimond – Ligne rose (2/2) (Lausanne)



FIGURE f.A13 – Itinéraire de Pédibus à l'école de Florimond – Ligne verte (1/2) (Lausanne)



FIGURE f.A14 – Itinéraire de Pédibus à l'école de Florimond – Ligne verte (2/2) (Lausanne)



FIGURE f.A15 – Itinéraire de Pédibus à l'école de Mon-Repos 1 (1/2) (Lausanne)



FIGURE f.A16 – Itinéraire de Pédibus à l'école de Mon-Repos 1 (2/2) (Lausanne)

ÉCOLE DE MON-REPOS

Ligne orange – Langallerie-Mon-Repos



FIGURE f.A17 – Itinéraire de Pédibus à l'école de Mon-Repos – Ligne orange (1/2) (Lausanne)



FIGURE f.A18 – Itinéraire de Pédibus à l'école de Mon-Repos – Ligne orange (2/2) (Lausanne)



FIGURE f.A19 – Itinéraire de Pédibus à l'école de Montriond 1 (1/2) (Lausanne)

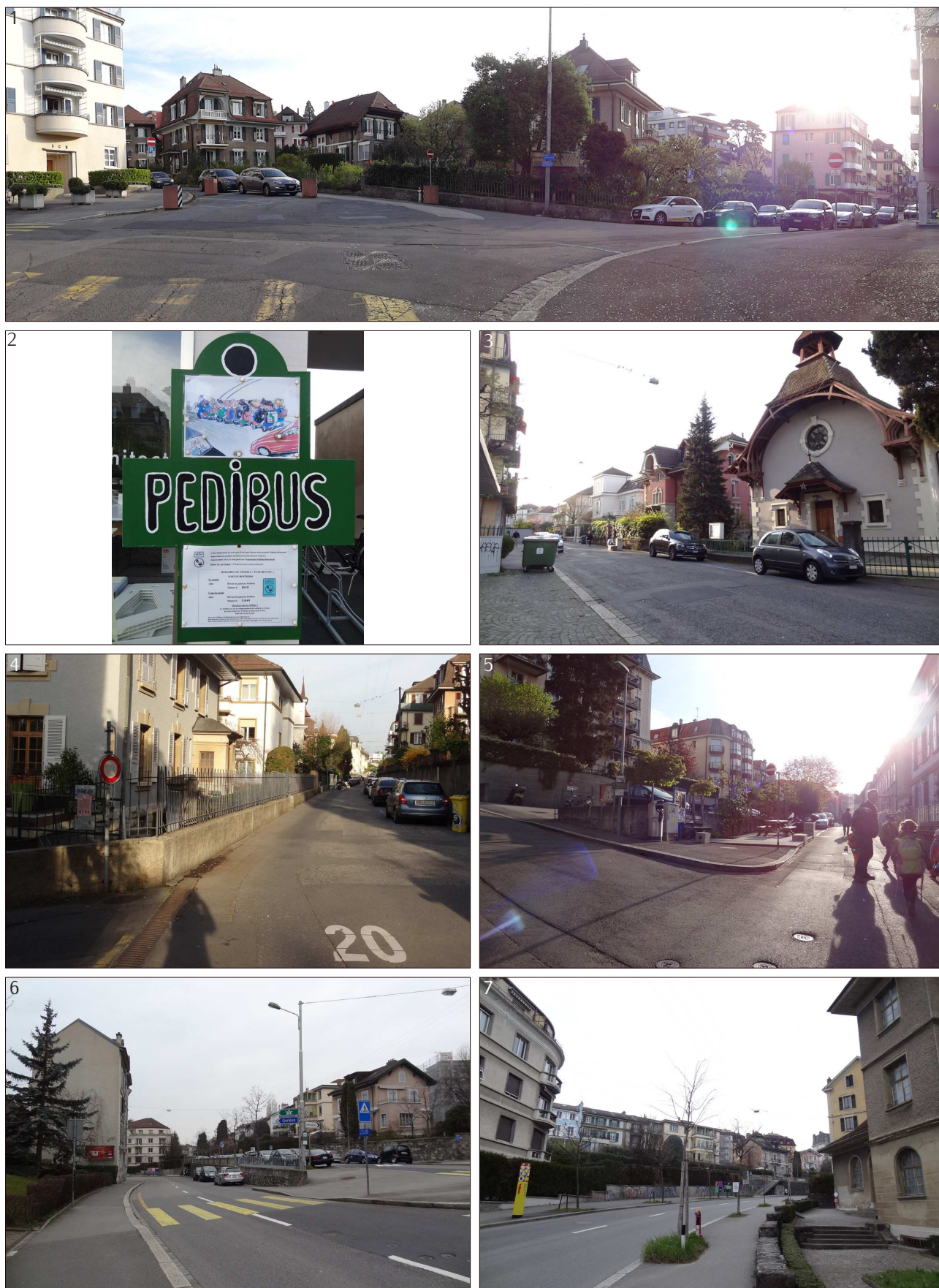


FIGURE f.A20 – Itinéraire de Pédibus à l'école de Montriond 1 (2/2) (Lausanne)

ÉCOLE DE MONTRIOND



©Google Earth



©Service de la coordination et du cadastre de la Commune de Lausanne

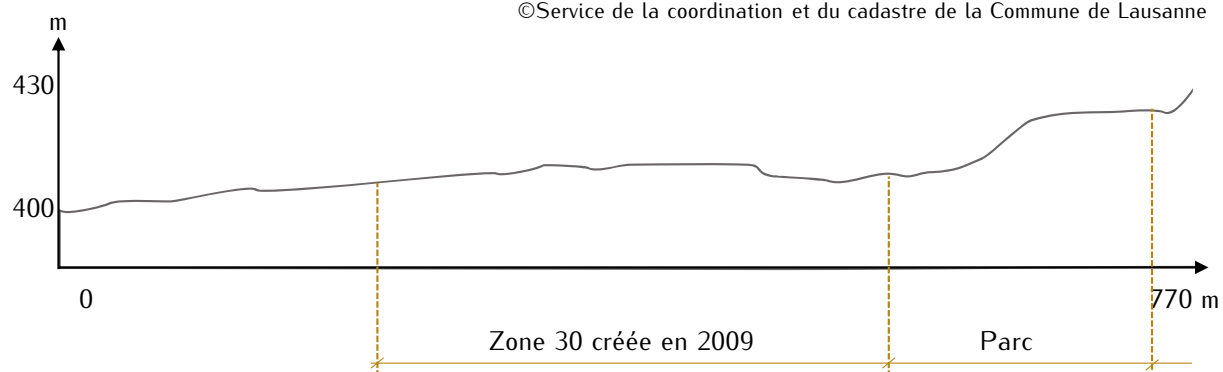


FIGURE f.A21 – Itinéraire de Pédibus à l'école de Montriond 2 (1/2) (Lausanne)



FIGURE f.A22 – Itinéraire de Pédibus à l'école de Montriond 2 (2/2) (Lausanne)



FIGURE f.A23 – Itinéraire de Pédibus à l'école de Montriond 3 (1/2) (Lausanne)



FIGURE f.A24 – Itinéraire de Pédibus à l'école de Montriond 3 (2/2) (Lausanne)



FIGURE f.A25 – Itinéraire de Pédibus à l'école de Pierrefleur – Ligne orange (1/2) (Lausanne)



FIGURE f.A26 – Itinéraire de Pédibus à l'école de Pierrefleur – Ligne orange (2/2) (Lausanne)

ÉCOLE DE LA PONTAISE

Ligne verte – Frêne-Pontaise

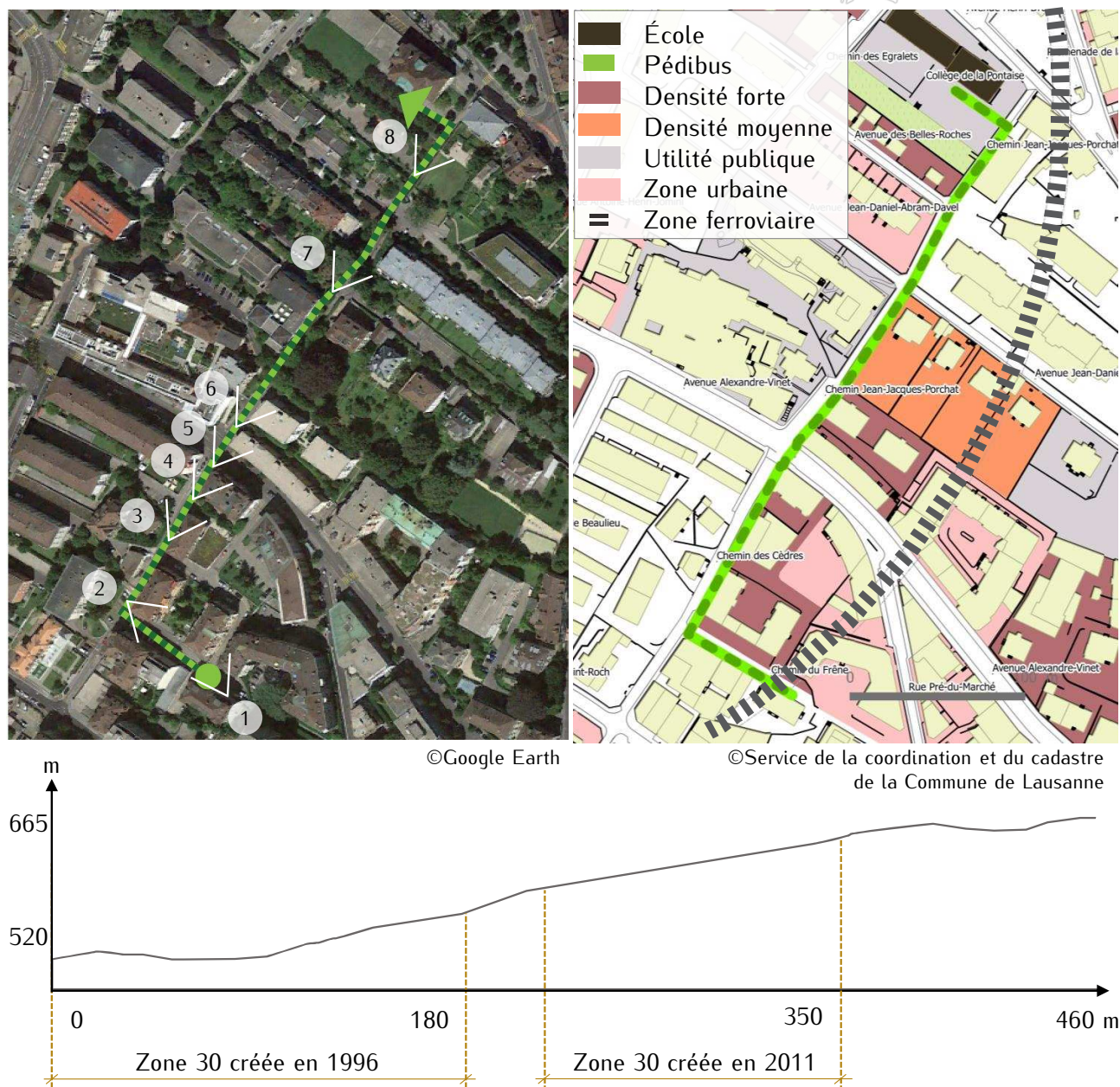


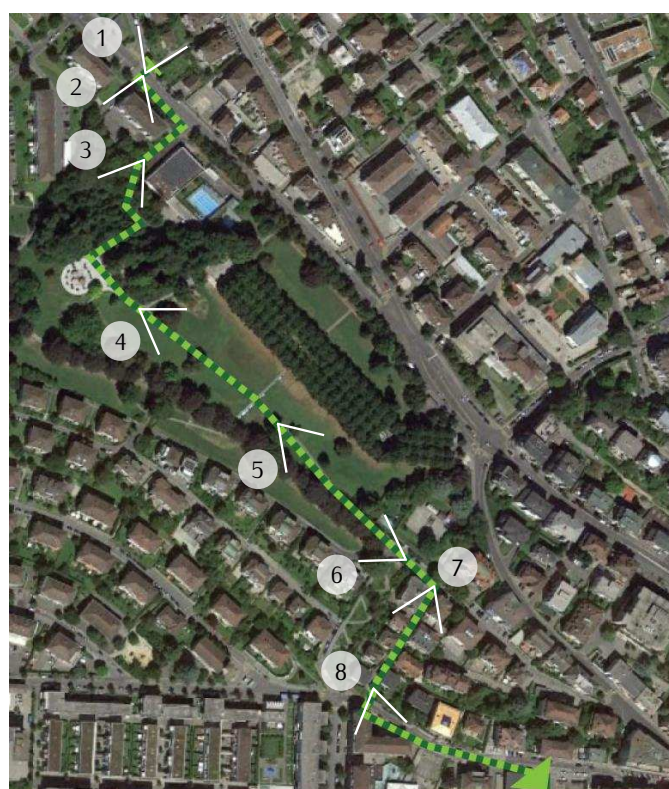
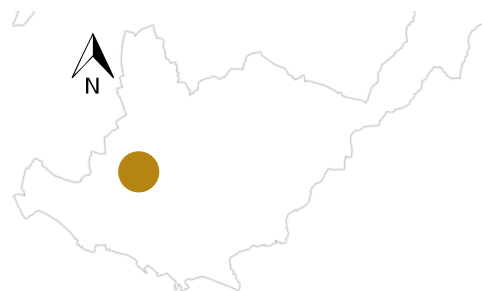
FIGURE f.A27 – Itinéraire de Pédibus à l'école de la Pontaise – Ligne verte (1/2) (Lausanne)



FIGURE f.A28 – Itinéraire de Pédibus à l'école de la Pontaise – Ligne verte (2/2) (Lausanne)

ÉCOLE DE PRÉLAZ

Ligne orange - Prélaz



©Google Earth



©Service de la coordination et du cadastre
de la Commune de Lausanne

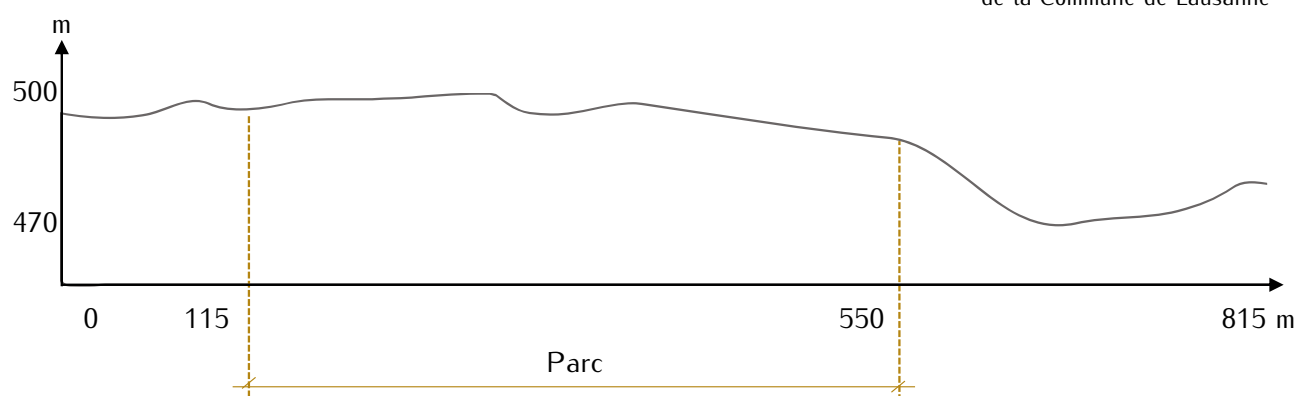


FIGURE f.A29 – Itinéraire de Pédibus à l'école de Prélaz - Ligne orange (1/2) (Lausanne)



FIGURE f.A30 – Itinéraire de Pédibus à l'école de Prélaz – Ligne orange (2/2) (Lausanne)

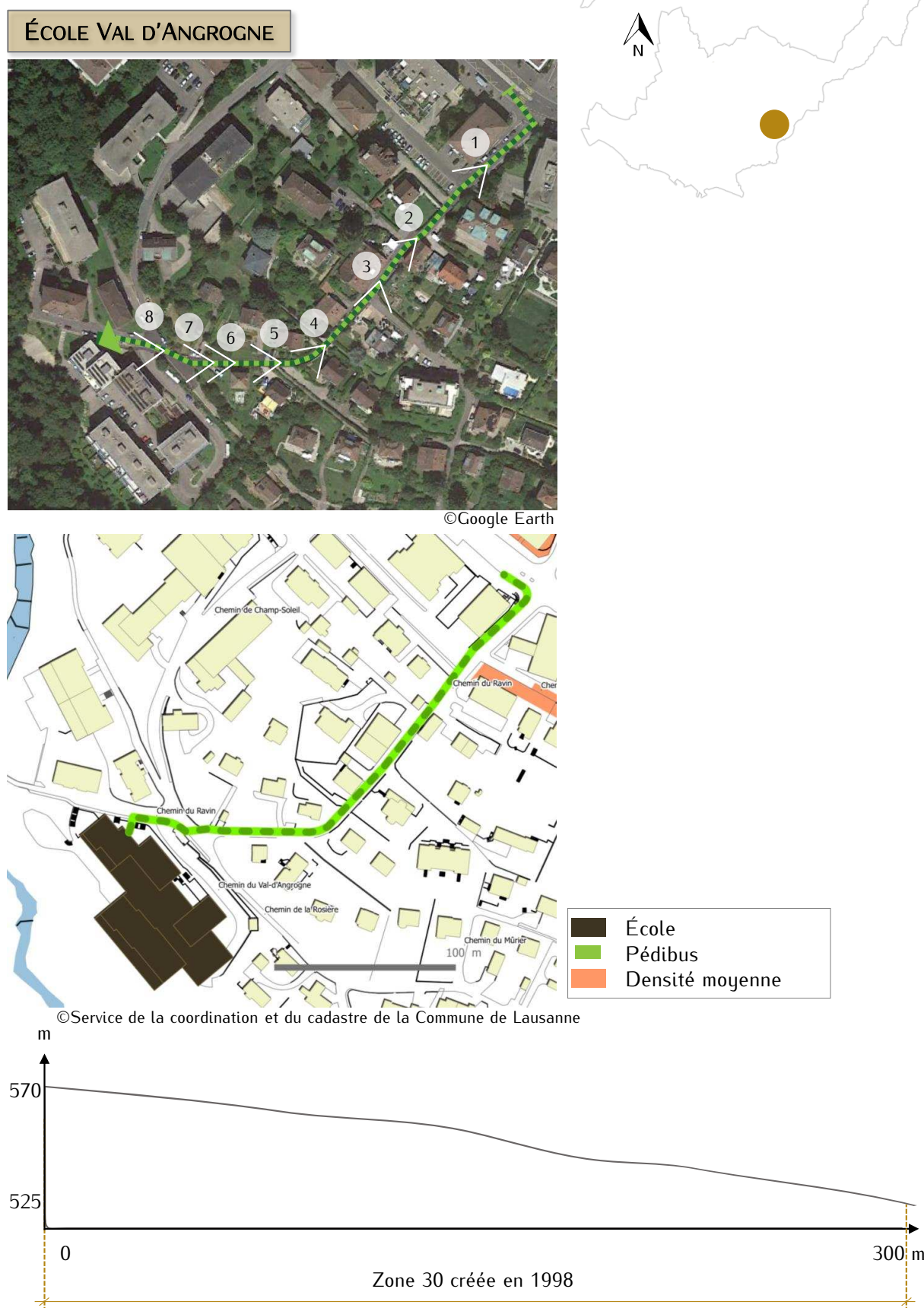


FIGURE f.A31 – Itinéraire de Pédibus à l'école Val d'Angrogne (1/2) (Lausanne)



FIGURE f.A32 – Itinéraire de Pédibus à l'école Val d'Angrogne (2/2) (Lausanne)

ÉCOLE PIERRE GILLES DE GENNES

Ligne jaune – La Citadelle



©Google Earth

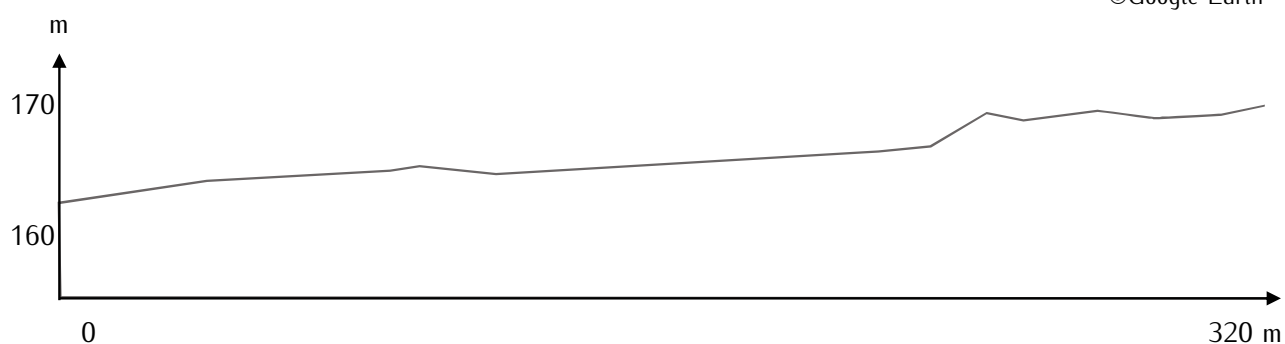


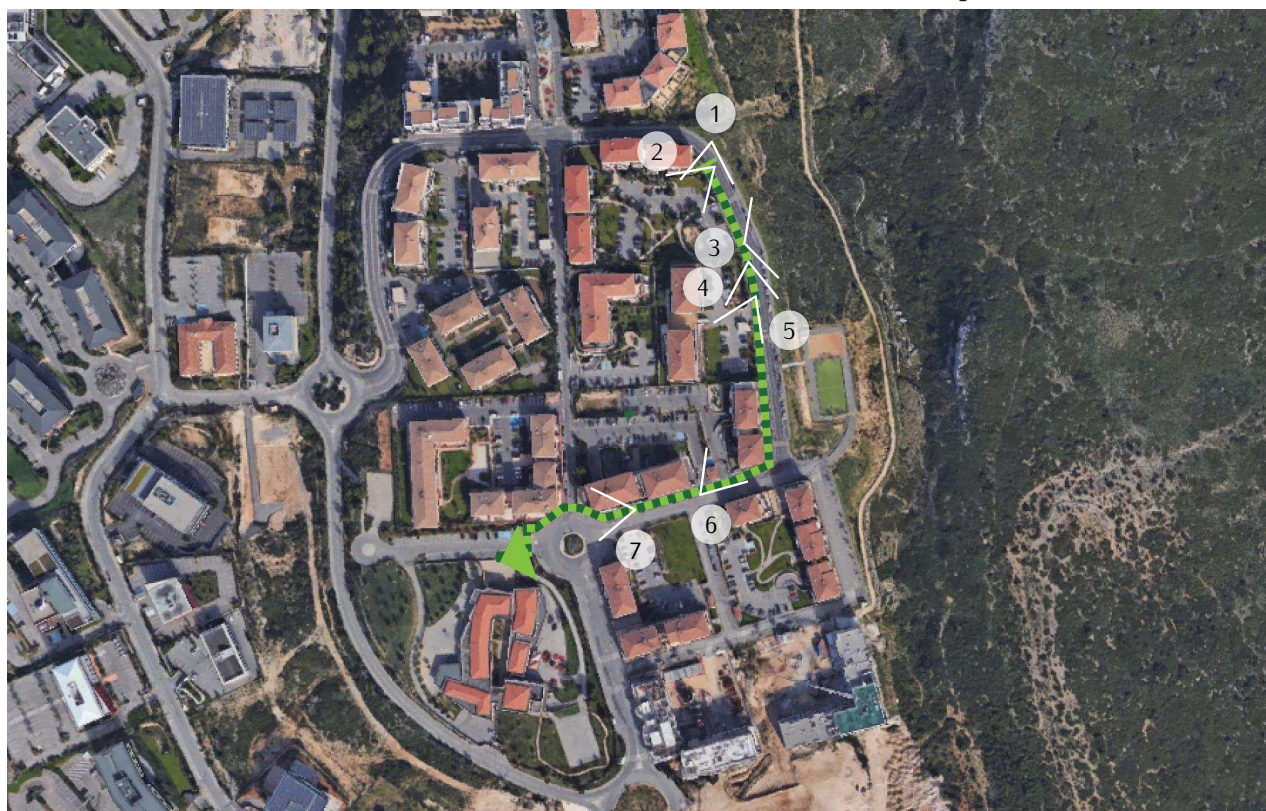
FIGURE f.A33 – Itinéraire de Pédibus à l'école Pierre Gilles De Gennes – Ligne jaune (1/2) (Aix-en-Provence)



FIGURE f.A34 – Itinéraire de Pédibus à l'école Pierre Gilles De Gennes – Ligne jaune (2/2) (Aix-en-Provence)

ÉCOLE PIERRE GILLES DE GENNES

Ligne bleue – Les Lodges



©Google Earth



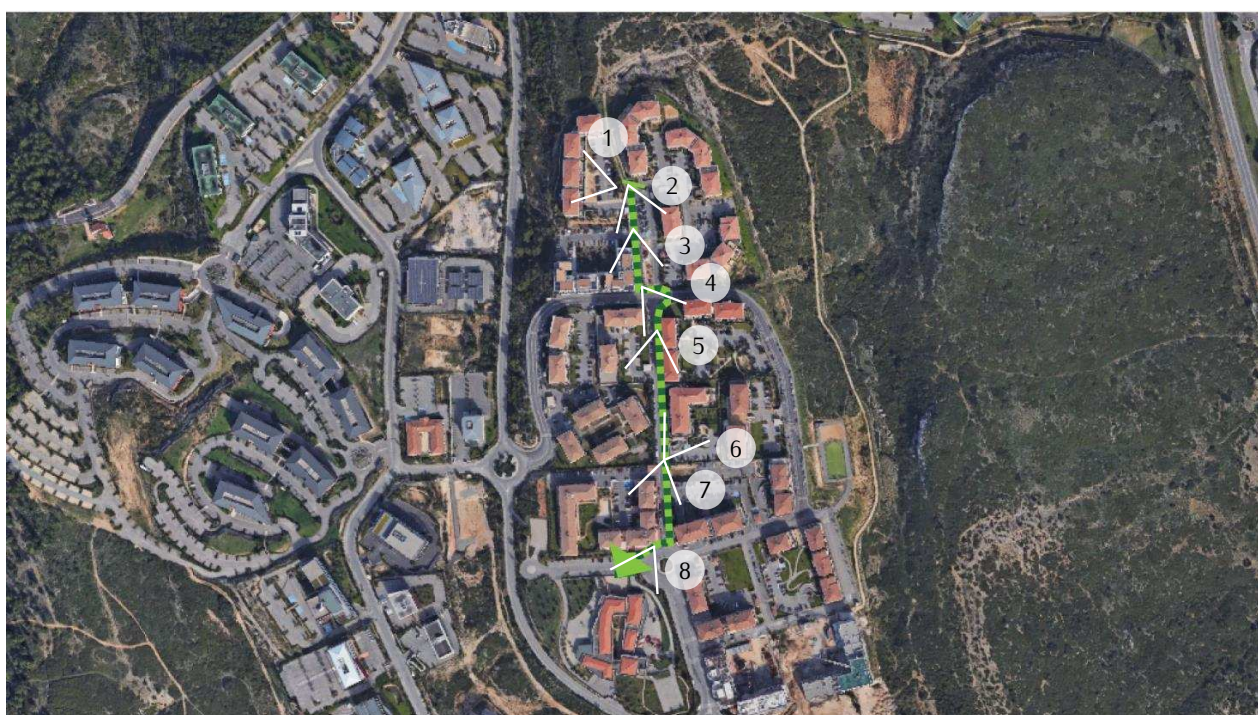
FIGURE f.A35 – Itinéraire de Pédibus à l'école Pierre Gilles De Gennes – Ligne bleue (1/2) (Aix-en-Provence)



FIGURE f.A36 – Itinéraire de Pédibus à l'école Pierre Gilles De Gennes – Ligne bleue (2/2) (Aix-en-Provence)

ÉCOLE PIERRE GILLES DE GENNES

Ligne rouge – Avançado



©Google Earth

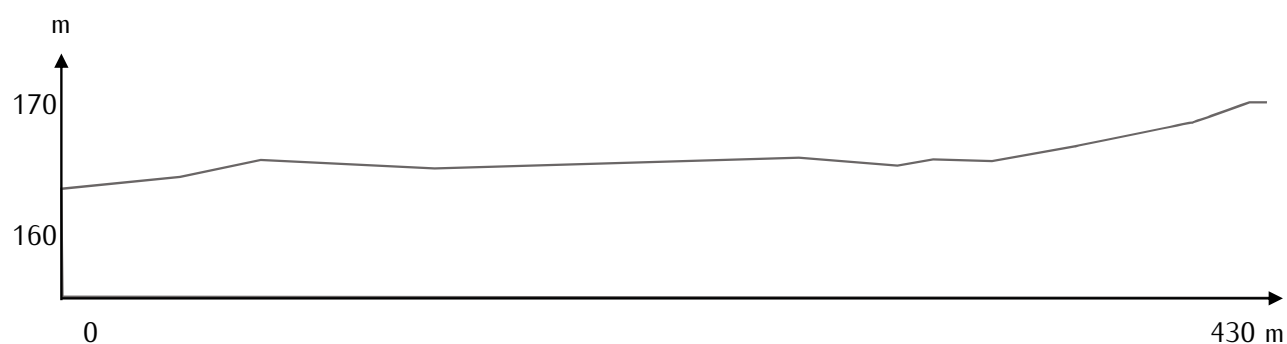


FIGURE f.A37 – Itinéraire de Pédibus à l'école Pierre Gilles De Gennes – Ligne rouge (1/2) (Aix-en-Provence)



FIGURE f.A38 – Itinéraire de Pédibus à l'école Pierre Gilles De Gennes – Ligne rouge (2/2) (Aix-en-Provence)



LES TRAJETS VERS L'ÉCOLE À LAUSANNE

Ce questionnaire est destiné aux parents ayant des enfants à l'école primaire. Il vise à comprendre les perspectives de développement du Pédibus. Cette enquête est réalisée par une équipe de chercheurs de l'École Polytechnique Fédérale de Lausanne.

Temps estimé entre 7 et 10 min

***Les données resteront confidentielles et anonymes.
Elles pourront faire l'objet de publications scientifiques, mais dans aucun cas votre
profil ou tout élément susceptible de vous identifier comme participant n'y figurera.***

Pour davantage d'informations, vous pouvez contacter la référente principale de cette enquête, Éléonore Pigalle :

eleonore.pigalle@epfl.ch

Laboratoire de Sociologie Urbaine
Station 16 BP 2131 CH-1015 Lausanne

Information : si vous avez plusieurs enfants, inscrivez les 2 premières lettres de leur prénom.
Exemple : Camille ➔ initiale enfant : Ca.

initiale enfant	1.1 Sexe	1.2 Âge	1.3 Degré	1.4 Nom de l'établissement scolaire
.....	☐ F ☐ M	.....	.....	.....
.....	☐ F ☐ M	.....	.....	.....
.....	☐ F ☐ M	.....	.....	.....
.....	☐ F ☐ M	.....	.....	.....

1 PÉDIBUS

1.1 **Connaissez-vous le Pédibus ?** ☐ oui ☐ non (☞ si "non", allez directement à la partie 3 « Trajet domicile-école » page 4)

1.2 **Comment l'avez-vous découvert ?**

- ☐ présence de panneaux de pédibus ☐ brochure de communication
☐ école de votre (vos) enfant(s) ☐ bouche-à-oreille
☐ association ☐ municipalité
☐ en voyageant dans une autre ville ☐ autre :

1.3 **Votre (vos) enfant(s) utilise-t-il ou a-t-il déjà utilisé le Pédibus ?**

	initiale enfant	initiale enfant	initiale enfant	initiale enfant
				
actuellement	☐ oui ☐ non	☐ oui ☐ non	☐ oui ☐ non	☐ oui ☐ non
auparavant	☐ oui ☐ non	☐ oui ☐ non	☐ oui ☐ non	☐ oui ☐ non

1.3.1 **Si "oui", pendant combien de temps ?** (si possible, datez) :

1.3.2 **Si "non", pour quelle(s) raison(s) ?** initiale enfant

				
il ne le désire pas	☐	☐	☐	☐
je ne le désire pas (insécurité, confiance)	☐	☐	☐	☐
l'école est trop loin	☐	☐	☐	☐
le quartier ne le permet pas (configuration de l'espace)	☐	☐	☐	☐
il n'en existe pas près du domicile	☐	☐	☐	☐
je ne vois pas l'intérêt	☐	☐	☐	☐
trop contraignant (responsabilité)	☐	☐	☐	☐
autre :	☐	☐	☐	☐

1.4 **Êtes-vous ou avez-vous été conducteur (trice) du Pédibus ?** ☐ oui ☐ non

1.5 **Quel est votre avis sur les points suivants ?**

en désaccord	ne sais pas				en accord			
1	2	3	4	5				
j'aimerais développer davantage le pédibus dans mon quartier	1	2	3	4	5			
le pédibus assure la sécurité des enfants	1	2	3	4	5			
le pédibus ça ne fonctionne pas	1	2	3	4	5			
le pédibus reste trop méconnu	1	2	3	4	5			

2 ENFANT(S) ET PÉDIBUS *[si votre (vos) enfant(s) n'a jamais utilisé le Pédibus, passez à la partie 3. Trajet domicile-école page 4]*

2.1 Qui a pris l'initiative d'inscrire votre (vos) enfant(s) au Pédibus ?

	initiale enfant	initiale enfant	initiale enfant	initiale enfant
				
mère	☐	☐	☐	☐
père	☐	☐	☐	☐
les deux parents	☐	☐	☐	☐
volonté de l'enfant	☐	☐	☐	☐
frère/sœur	☐	☐	☐	☐
incitation des copains	☐	☐	☐	☐
autre :	☐	☐	☐	☐

2.2 Pourquoi votre (vos) enfant(s) a-t-il pratiqué le Pédibus ?

- | | |
|---|---|
| ☐ être avec ses copains | ☐ sécurité |
| ☐ gain de temps | ☐ apprentissage à la sécurité routière |
| ☐ meilleurs résultats scolaires | ☐ activité physique |
| ☐ environnement (qualité de l'air, écoresponsable) | ☐ autre : |

2.3 Si votre (vos) enfant(s) ne pratique plus le Pédibus, pourquoi a-t-il arrêté ?

	initiale enfant	initiale enfant	initiale enfant	initiale enfant
				
suffisamment grand	☐	☐	☐	☐
plus envie de marcher	☐	☐	☐	☐
la ligne s'est arrêtée	☐	☐	☐	☐
sentiment d'insécurité	☐	☐	☐	☐
mauvaise ambiance	☐	☐	☐	☐
la météo	☐	☐	☐	☐
trop contraignant	☐	☐	☐	☐
je n'ai pas confiance	☐	☐	☐	☐
autre :	☐	☐	☐	☐

2.4 Entourez votre niveau de satisfaction du fonctionnement du Pédibus :

1	2	3	4	5
insatisfaisant		ne sais pas		très satisfaisant

2.4.1 Si "insatisfaisant", pourquoi ?

- ☐ problème de coordination
☐ manque de bénévoles (motivation, disponibilité)
☐ problème d'accessibilité
☐ autre :

Fonctionnement du Pédibus de votre quartier

2.5 Le Pédibus est apparu suite à une initiative de :

☐ parents d'élèves ☐ municipalité ☐ association ☐ ne sais pas

2.6 Existe-t-il une charte d'engagement ? ☐ oui ☐ non

2.7 Existe-t-il ou a-t-il existé une association de Pédibus ?

	oui	non	ne sais pas	2.8 Êtes-vous membre ?
actuellement	☐	☐	☐	☐ oui ☐ non
auparavant	☐	☐	☐	☐ oui ☐ non

2.8.1 je suis membre de l'association, car

☐ je suis impliqué(e) dans le quartier
☐ mon enfant pratique le Pédibus
☐ il y a une bonne ambiance
☐ je me sens obligé(e)
☐ autre :

2.8.2 je ne suis pas membre de l'association, car

☐ je n'ai pas envie
☐ je ne me sens pas concerné(e)
☐ je n'ai pas le temps
☐ autre :

3 TRAJET DOMICILE-ÉCOLE

3.1 À quelle distance habitez-vous de l'école de votre (vos) enfant(s) ?

	initiale enfant	initiale enfant	initiale enfant	initiale enfant
				
moins de 500 m	☐	☐	☐	☐
entre 500 à 1 000 m	☐	☐	☐	☐
entre 1 000 à 1 500 m	☐	☐	☐	☐
entre 1 500 à 2 000 m	☐	☐	☐	☐
plus de 2 000 m	☐	☐	☐	☐

3.2 Quel est le moyen de transport utilisé par votre (vos) enfant(s) pour aller à l'école et revenir ?

	initiale enfant	initiale enfant	initiale enfant	initiale enfant
				
Aller (matin)	voiture	☐	☐	☐
	transport public	☐	☐	☐
	à vélo	☐	☐	☐
	à pied	☐	☐	☐
	autre :	☐	☐	☐
Retour (soir)	voiture	☐	☐	☐
	transport public	☐	☐	☐
	à vélo	☐	☐	☐
	à pied	☐	☐	☐
	autre :	☐	☐	☐

3.3 **À combien de temps estimez-vous le trajet pour aller à l'école de votre (vos) enfant(s) en minutes ? (remplir pour tous les modes de transport)**

	initiale enfant	initiale enfant	initiale enfant	initiale enfant
voiture				
transport public				
vélo				
à pied				

3.4 **Combien de fois par semaine votre (vos) enfant(s) est accompagné(s) à l'école ?**

jamais 0	1 fois par semaine 1	2 fois par semaine 2	3 fois par semaine 3	4 fois par semaine 4	tous les jours 5
initiale enfant initiale enfant initiale enfant initiale enfant					
.....					
0 1 2 3 4 5	0 1 2 3 4 5	0 1 2 3 4 5	0 1 2 3 4 5	0 1 2 3 4 5	0 1 2 3 4 5

3.5 **Si votre (vos) enfant(s) est accompagné, indiquez l'accompagnateur le plus fréquent**

	initiale enfant	initiale enfant	initiale enfant	initiale enfant
mère	☐	☐	☐	☐
père	☐	☐	☐	☐
les deux parents	☐	☐	☐	☐
frères/sœurs	☐	☐	☐	☐
grands-parents	☐	☐	☐	☐
voisins	☐	☐	☐	☐
copains	☐	☐	☐	☐
nourrice	☐	☐	☐	☐
autre :	☐	☐	☐	☐

3.5.1 **Si votre (vos) enfant(s) va à l'école seul(s), pour quelle(s) raison(s) ?**

	initiale enfant	initiale enfant	initiale enfant	initiale enfant
votre enfant désire aller seul à l'école	☐	☐	☐	☐
votre domicile est proche de l'école	☐	☐	☐	☐
votre enfant est assez grand	☐	☐	☐	☐
votre enfant se sent en sécurité	☐	☐	☐	☐
personne ne peut l'accompagner	☐	☐	☐	☐
autre :	☐	☐	☐	☐

Accompagnement [si vous n'accompagnez pas votre (vos) enfant(s) à l'école, passez à la partie 4.Opinion]

3.6 Après avoir déposé votre (vos) enfant(s) à l'école, vous :

- ☐ poursuivez votre trajet vers votre travail
☐ déposez votre conjoint à son travail avant de continuer vers votre travail
☐ rentrez chez vous
☐ faites des achats ou d'autres activités
☐ autre :

3.7 Si vous accompagnez votre (vos) enfant(s) en voiture, rencontrez-vous des difficultés ?

- ☐ liées à la circulation (embouteillage)
☐ liées au stationnement aux abords de l'école
☐ aucune
☐ autre :

4 OPINION
4.1 Considérez-vous votre (vos) enfant(s) suffisamment autonome(s) pour :
 initiale enfant

				
traverser la rue	☐ oui ☐ non	☐ oui ☐ non	☐ oui ☐ non	☐ oui ☐ non
se rendre à des activités de loisirs	☐ oui ☐ non	☐ oui ☐ non	☐ oui ☐ non	☐ oui ☐ non
aller à l'école	☐ oui ☐ non	☐ oui ☐ non	☐ oui ☐ non	☐ oui ☐ non
faire du vélo sur la route	☐ oui ☐ non	☐ oui ☐ non	☐ oui ☐ non	☐ oui ☐ non
emprunter le bus	☐ oui ☐ non	☐ oui ☐ non	☐ oui ☐ non	☐ oui ☐ non
sortir lorsqu'il fait nuit	☐ oui ☐ non	☐ oui ☐ non	☐ oui ☐ non	☐ oui ☐ non

4.2 Comment évaluez-vous le trajet domicile-école (inscrivez votre niveau de satisfaction) :

insatisfaisant		ne sais pas		très satisfaisant
1	2	3	4	5
initiale enfant				
				
l'offre des transports publics depuis votre domicile				
le sentiment de sécurité				
la vitesse de circulation				
l'accessibilité à pied vers l'école				
l'état et la largeur des trottoirs				
la présence et la lisibilité de la signalétique				
la présence de passage piéton				

4.3 Quel est votre avis sur les arguments suivants ?

en désaccord	ne sais pas				en accord
1	2	3	4	5	
Je préfère la voiture car je suis habitué(e)					1 2 3 4 5
aller à l'école à pied permet de gagner du temps pour les parents					1 2 3 4 5
les politiques veulent limiter l'usage de la voiture en ville					1 2 3 4 5
aller à l'école à pied rend les enfants plus éveillés					1 2 3 4 5
je préfère la voiture pour la sécurité de mes enfants					1 2 3 4 5
j'aime discuter avec les parents sur le chemin de l'école					1 2 3 4 5
il faut plus de stationnements près des écoles pour déposer mes enfants					1 2 3 4 5
si on va tous à pied à l'école, il n'y aura plus de pollution					1 2 3 4 5
je me sens moralement obligé(e) de préférer la marche à la voiture					1 2 3 4 5
je culpabilise lorsque je prends ma voiture pour faire moins d'1 km					1 2 3 4 5

4.4 Selon vous, lors des déplacements domicile-école de votre (vos) enfant(s), quel moyen de transport est le plus... :

	voiture	transport public	vélo	à pied (seul)	pédibus (à pied en groupe)
dangereux	☐	☐	☐	☐	☐
pratique	☐	☐	☐	☐	☐
rapide	☐	☐	☐	☐	☐
bénéfique pour la santé	☐	☐	☐	☐	☐
inutile	☐	☐	☐	☐	☐
écologique	☐	☐	☐	☐	☐
agréable	☐	☐	☐	☐	☐
convivial	☐	☐	☐	☐	☐
utile	☐	☐	☐	☐	☐
flexible	☐	☐	☐	☐	☐
sûr	☐	☐	☐	☐	☐
stressant	☐	☐	☐	☐	☐
contraignant	☐	☐	☐	☐	☐
fiable	☐	☐	☐	☐	☐
fatigant	☐	☐	☐	☐	☐

5 DOMICILE

- 5.1 **Depuis quand vivez-vous dans votre logement actuel ?**
- 5.2 **Vous êtes :** ☐ locataire ☐ propriétaire
- 5.3 **Vous habitez dans:** ☐ une maison individuelle
☐ une maison individuelle mitoyenne
☐ un appartement
- 5.4 **Pour quelle(s) raison(s) avez-vous choisi d'habiter ce quartier ?** (3 réponses maximum)
- ☐ proximité du lieu de travail
- ☐ accès aux transports publics
- ☐ rapprochement d'un membre de la famille ou amis
- ☐ choix d'une école
- ☐ services dans le quartier
- ☐ qualité du cadre de vie (parcs, squares, jardins)
- ☐ coûts modérés du loyer
- ☐ accès à la propriété
- ☐ question de place dans le logement (surface, nombre de pièces)
- ☐ sans raison particulière
- ☐ autre :
- 5.5 **Comment évaluez-vous les points suivants ?**
- | | non
1 | plutôt non
2 | ne sais pas
3 | plutôt oui
4 | oui
5 |
|---|----------|-----------------|------------------|-----------------|----------|
| 5.5.1 Connaissez-vous vos voisins ? | | | | 1 | 2 3 4 5 |
| 5.5.2 Avez-vous un sentiment d'appartenance à votre quartier ? | | | | 1 | 2 3 4 5 |
| 5.5.3 Participez-vous à la vie de votre quartier ? | | | | 1 | 2 3 4 5 |

6 MÉNAGE

- 6.1 **Votre type de ménage :** ☐ un couple avec enfant(s)
☐ une famille monoparentale avec enfant(s)
☐ autre :

Votre profil

- 6.2 **Vous êtes :** F ☐ M ☐
- 6.3 **Votre âge :**
- 6.4 **Nationalité(s) :**
- 6.5 **Êtes-vous membre d'une association ?** ☐ oui ☐ non
- 6.5.1 **Si "oui", quel domaine/sa nature ?**
- 6.6 **Possédez-vous le permis voiture?** ☐ oui ☐ non

6.7 **Disposez-vous des moyens de transport suivants ?** (remplir pour tous les modes de transport)

voiture	toujours	sur demande	pas du tout
vélo	toujours	sur demande	pas du tout
deux roues motorisées	toujours	sur demande	pas du tout
abonnement transport public (bus, métro, train)	toujours	sur demande	pas du tout
autre :	toujours	sur demande	pas du tout

6.8 **Quel est votre niveau d'études ?**

- ☐ école primaire, secondaire, collège
- ☐ apprentissage
- ☐ école professionnelle supérieure
- ☐ gymnase (école secondaire supérieure)
- ☐ haute école technique/spécialisée
- ☐ université, haute école (EPF, HES, HEP)

6.9 **Quelle est votre situation actuelle ?**

- ☐ en activité :
 - ☐ dirigeant
 - ☐ libéral ou autre indépendant
 - ☐ profession intellectuelle et d'encadrement
 - ☐ profession intermédiaire
 - ☐ non-manuel qualifié : employé
 - ☐ manuel qualifié : ouvrier
 - ☐ travailleur non qualifié
- ☐ inscrit au chômage, recherche d'un emploi
- ☐ femme/homme au foyer
- ☐ autre :

Emploi [si vous ne travaillez pas, passez directement à la partie suivante « votre conjoint »]

6.10 **Avez-vous des horaires de travail :** ☐ fixes ☐ flexibles

6.11 **Combien d'heures travaillez-vous par semaine en moyenne ?**

6.12 **Quel moyen de transport principal utilisez-vous pour vous rendre au travail ?**

(celui où vous parcourez le plus de distance)

- ☐ voiture ☐ transport public ☐ à pied
- ☐ vélo ☐ deux roues motorisées ☐ autre :

6.13 **Si vous y allez en voiture, disposez-vous d'une place de stationnement** (sans compter les parkings publics) ?

- ☐ oui payante
- ☐ oui gratuite
- ☐ non

6.14 **À combien de temps estimez-vous le trajet pour vous rendre au travail en minutes ?**

.....

Votre conjoint *[si vous vivez seul(e), passez directement à la partie « informations complémentaires »]*

- 6.15 **Votre conjoint est :** F ☐ M ☐
- 6.16 **Âge :**
- 6.17 **Nationalité(s) :**
- 6.18 **Votre conjoint possède-t-il le permis voiture ?** ☐ oui ☐ non
- 6.19 **Votre conjoint est-il membre d'une association ?** ☐ oui ☐ non
- 6.19.1 **Si "oui", quel domaine/sa nature ?**
- 6.20 **Quel est son niveau d'études ?**
- ☐ école primaire, secondaire, collège
 - ☐ apprentissage
 - ☐ école professionnelle supérieure
 - ☐ gymnase (école secondaire supérieure)
 - ☐ haute école technique/spécialisée
 - ☐ université, haute école (EPF, HES, HEP)
- 6.21 **Quelle est sa situation actuelle ?**
- ☐ en activité : ☐ dirigeant
 - ☐ libéral ou autre indépendant
 - ☐ profession intellectuelle et d'encadrement
 - ☐ profession intermédiaire
 - ☐ non-manuel qualifié : employé
 - ☐ manuel qualifié : ouvrier
 - ☐ travailleur non qualifié
 - ☐ inscrit au chômage, recherche d'un emploi
 - ☐ femme/homme au foyer
 - ☐ autre :
- 6.22 **Si votre conjoint travaille, ses heures sont:** ☐ fixes ☐ flexibles

INFORMATIONS COMPLÉMENTAIRES ESSENTIELLES À NOTRE ENQUÊTE (vos données resteront confidentielles)

- 6.23 **Quel est le revenu mensuel brut du ménage (CHF) ?**
- ☐ moins de 4 400 ☐ 4 400 à 6 000 ☐ 6 000 à 7 600 ☐ 7 600 à 9 200 ☐ Plus de 9 200
- 6.24 **Quelle est votre adresse ?** *[elle nous permet de calculer la distance exacte de l'école de votre (vos) enfant(s)]*
-
-

Avez-vous des remarques ou suggestions complémentaires ?

.....

.....

.....

.....

.....

.....

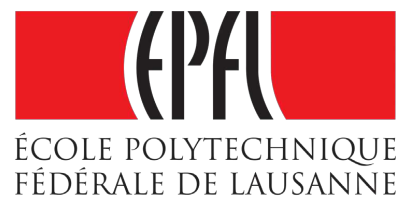
.....

MERCI POUR VOTRE PARTICIPATION

**Veillez retourner ce questionnaire auprès de l'école de votre (vos) enfant(s)
avant le 5 décembre 2016**

*Si vous avez des suggestions ou remarques supplémentaires, n'hésitez pas à contacter la
référente de cette enquête, Éléonore PIGALLE : eleonore.pigalle@epfl.ch*

Laboratoire de Sociologie Urbaine LaSUR
École Polytechnique Fédérale de Lausanne
Station 16 BP 2131
CH-1015 Lausanne



Objet : Enquête sur les trajets de l'école

Lausanne,
Le 14 novembre 2016

Madame, Monsieur,

Une équipe de chercheurs de l'EPFL sollicite votre participation à une enquête qui a pour but de mieux comprendre les perspectives de développement des Pédibus. Cette étude est soutenue par le Canton, la Ville de Lausanne et la Direction de l'établissement primaire de Floréal.

Toutes vos réponses seront traitées de façon strictement anonyme et confidentielle.

Vos retours seront très utiles pour ce projet de recherche. Nous vous remercions de retourner ce questionnaire avant le lundi 5 décembre 2016 auprès de l'enseignant-e de votre enfant.

Merci par avance pour votre participation.

Si vous souhaitez davantage d'informations, vous pouvez contacter Éléonore PIGALLE, la référente de cette enquête à l'adresse suivante :

eleonore.pigalle@epfl.ch

Avec nos cordiales salutations,

Éléonore PIGALLE

Résumé

Inscrits dans un contexte de changement de paradigme des mobilités urbaines, de nombreux dispositifs visent à orienter les comportements de déplacement vers des alternatives à l'automobile. Parmi eux, le Pédibus correspond à un ramassage scolaire bénévole pour accompagner les enfants à l'école à pied. Son institutionnalisation et sa médiatisation illustrent les mécanismes de prise en charge des problèmes publics contemporains et la capacité des acteurs du gouvernement des conduites à fabriquer des discours. Ainsi, le Pédibus est présenté comme bénéfique en tout point alors que les études restent parcellaires et nuancées, quand sa pratique est marginale et éphémère.

C'est dans ce contexte que nous avons proposé une analyse transversale franco-suisse romande compréhensive, associant approches qualitatives et quantitatives, qui repose sur trois pieds : discours promotionnels, déploiement effectif et pratiques.

L'ensemble de nos analyses a montré que le Pédibus s'inscrivait dans une stratégie de communication basée sur la logique du choix modal, mettant l'accent sur la responsabilité individuelle en recourant à la morale, la culpabilité et la pédagogie. Si les promoteurs suisses sont aisément identifiables, en France ils sont plus erratiques et les actions restent isolées. Nos résultats ont également montré que la pratique du Pédibus était soumise à des caractéristiques urbaines et sociales spécifiques. D'une part, il est surtout présent dans les espaces résidentiels aisés, ceinturés par des voies de circulation, questionnant sa définition comme solution alternative à l'automobile. D'autre part, un profil spécifique d'utilisateurs a été mis en évidence, suggérant qu'il existerait des dispositions sociales en faveur de l'engagement collectif tel que le Pédibus. Ce dernier est davantage perçu comme pratique, éducatif et rassurant pour pallier certaines défaillances politiques, que comme un déplacement sanitaire et écologique.

Mots-clés :

Approches qualitative et quantitative • Comportement de déplacement • Mobilité quotidienne
Politique publique • Représentation • Urbanisme

Abstract

At a time of a paradigm shift in urban mobilities, many objects aim to guide spatial behaviours towards alternative to the car. Among them, the Walking School Bus (WSB) is a school transport under the supervision of volunteers to escort children to school on foot. Its institutionalisation and its media coverage illustrate the mechanisms of handling contemporary public problems and the capacity of actors of the government of behaviour to make up the discourse. Thus, the WSB is presented as beneficial in every way whereas research remains fragmented and nuanced, when the practice is marginal and short-lived.

It is in this context that we suggested a comprehensive analysis of both France and French-speaking Switzerland combining qualitative and quantitative approaches, based on three elements : promotional speeches, effective deployment and WSB usages.

Our analyses showed that the WSB was inserted in a communication strategy based on the logic of modal choice, emphasising individual responsibility, referring to morality, guilt and pedagogy. While Swiss promoters are easily identifiable, in France they are more erratic and their actions remain isolated. Our results also showed that the practice of the WSB was dependent on specific urban and social characteristics. On the one hand, it is especially present in wealthier urban neighbours, cordoned off by roads, questioning the definition of WSB as an alternative solution to car use. On the other hand, a specific user profile was highlighted, suggesting that there exists social provisions in favour of collective commitments such as WSB. It being perceived more as a practical, educational and reassuring mean to remedy policy failures, than as a healthy and green mode of travel.

Keywords :

Qualitative and quantitative approaches • Spatial behaviour • Daily mobility
Public policy • Representation • Urban planning