



D4.2 local in national language -  
prioriterre

## 1.7 Prioriterre - France

### 1.7.1 Challenge Mobilité Inter-entreprise

#### 1/ Description de la campagne

- Le challenge mobilité inter-entreprise est un concours organisé entre un maximum d'entreprises dans une même zone d'activité. L'objectif est que le plus de personnel possible par entreprise vienne à vélo ou à pied, et non en voiture. Il y a différentes catégories d'entreprises (moins de 20 salariés, moins de 50 salariés ou plus de 50 salariés). Le concours a été organisé en Haute-Savoie en juin 2010 et juin 2011 et le dernier a été organisé en juin 2012.
- Activités menées :
  - o Organisation de la semaine avec GEODE, communication aux entreprises, recherche de sponsors
  - o Pendant l'événement
    - Un petit-déjeuner était offert aux participants par le sponsor
    - Ateliers de réparation
    - Démonstration de vélos et essai de vélos électriques avec ExtraEnergy.org
    - Stand prioriterre de conseils en mobilité
    - Cérémonie de remise des prix avec la présentation d'un projet de mobilité
- Groupes cibles: entreprises, personnel
- Acteurs impliqués: entreprises, association d'entreprises, municipalités
- Coût: pour prioriterre, temps de travail du personnel pour l'organisation (5 jours de stand + 3 jours d'organisation).  
Pour l'association Geode, organisatrice principale, cela a pris un peu plus de temps car elle est aussi en charge de la logistique, donc environ 15 jours de travail au moins + 5 jours de concours. La plupart du matériel était prêté par la municipalité ainsi que du personnel pour la mise en place de quelques douches/estrades/barrières de sécurité, etc.  
  
Cela peut être plus cher si tous les stands/experts externes sont à payer !  
  
La plateforme Extra Energy.org coûtait 1000€ mais a été payée par l'association GEODE. (le coût était de 1000€ car cette plateforme avait déjà été créée pour un autre projet européen et financé pour cela)
- Supports marketing/ slogans utilisés: "Au boulot j'y vais à vélo".

## 2/ Expériences, ce qui a été fait et réalisé, analyse des données lorsqu'elles sont disponibles

prioriterre a mis en place un stand de conseils en mobilité lors de la semaine de campagne. prioriterre a collaboré avec Geode pour l'organisation de l'événement. Il a fallu des réunions et contacter les sponsors, la municipalité et les entreprises. C'était géré par Geode.

L'association GEODE s'est également occupée de la communication aux entreprises et des inscriptions

Sur les 2 campagnes, 44 entreprises ont participé, 450 salariés et plus de 11 452 km ont été parcourus à vélo.

Plusieurs associations ont participé à cet événement en tant que « bénévoles » : ils n'étaient pas payés pour leurs activités mais ils ont bénéficié d'une bonne visibilité (car plusieurs entreprises ont pu faire leur connaissance, etc.) : des stands de réparation, d'exposition de vélos, d'essai de vélos électriques, etc.

Les enquêtes de satisfaction ont révélé que 64% des personnes interrogées pensaient que le concours était un excellent moyen de sensibilisation, et 36% ont trouvé la méthode efficace. 58% des gens sont d'accord pour dire que le concours aidera à changer les comportements, 32% étaient tout à fait d'accord avec cet énoncé et seuls 3% n'étaient pas d'accord (et 6% ne savaient pas).

10% des participants ont roulé 2 à 3 kms, 47% ont parcouru entre 3 et 6 kms, et 23% ont même parcouru plus de 10 km !

A la question « pensez-vous conserver ce nouveau comportement pour aller au travail », 72% pensaient probablement continuer, 7% n'étaient pas encore sûrs et 20% pensaient probablement ne pas continuer.

## 3/ Difficultés, obstacles

La plus grosse difficulté est d'intéresser les entreprises au thème du challenge et ensuite de motiver les gens à participer et jouer le jeu sur une semaine entière. Le temps est aussi un facteur d'incertitude !

Il était intéressant d'avoir des récompenses (via les sponsors) car c'est une source de motivation : un vélo électrique pour l'entreprise gagnante. Les fonds sont également en jeu sur ce point.

## 4/ Les solutions trouvées et les leçons tirées

C'est important d'être capable de proposer des services qui puissent inciter les gens à participer: par exemple en installant des douches (comme toutes les entreprises n'en sont pas équipées), en offrant chaque matin un petit déjeuner aux participants à vélo, en proposant des ateliers de réparation, etc. Proposer différentes activités dans la semaine assure également une plus grande participation.

Les sponsors sont intéressés par ce genre de challenge puisqu'ils peuvent proposer des récompenses ou des installations/services de valeur (vélos électriques, matériel de sport ou vêtements, etc.) et obtenir un bon retour sur investissement grâce à la visibilité de la marque.

La création d'un site internet pour suivre la participation en terme de km parcourus mais aussi en terme de réduction d'émission de CO2 serait un plus. C'est aussi une question de budget ici, qui peut être très élevé.

#### 5/ Ce qu'il sera fait pour prolonger les activités de AA dans ce domaine

La 3<sup>e</sup> session du challenge a eu lieu et il pourrait devenir un événement annuel même sans la participation de prioriterre.

Nous allons essayer d'organiser avec un autre groupe d'entreprises le même genre d'activités. Nous devons trouver les fonds pour pouvoir l'organiser à plus grande échelle.

Par ailleurs le Conseil Régional de Rhône-Alpes a également lancé (en 2010) le même « concours à vélo au boulot » mais sur toute la région Rhône-Alpes (5 millions d'habitants) et sur une seule journée. Cependant c'est intéressant de voir que cette idée se répand. L'Ademe a aussi demandé à développer davantage le concept de challenge inter-entreprises mais sans proposer aucun soutien financier. Nous sommes donc à la recherche de sponsors intéressés ou de fonds publics pour pouvoir aller plus loin.

## 1.7.2 Challenge Mobilité Inter-écoles

### 1/ Description de la campagne

- Le challenge mobilité inter-écoles est un concours entre les écoles sur la mobilité. L'objectif est qu'un maximum de parents et d'enfants (ainsi que de professeurs) viennent à pied ou à vélo (ou même à cheval !) à l'école. L'école gagnante est celle qui aura la plus grande part de personnes étant venues sans leur voiture ; le challenge a été organisé en Haute-Savoie dans 77 écoles en juin 2010, septembre 2010 et juin 2011, et le dernier le 5 juin dernier (2012).

- Activités menées:

Nous avons organisé 3 challenges inter-écoles sur la mobilité à travers tout le département de Haute-Savoie.

Nous avons simplement envoyé une lettre de communication aux 300 autorités locales et écoles de Haute-Savoie. Les écoles intéressées ont contacté prioriterre pour s'inscrire et nous leurs avons donné tous les outils nécessaires au comptage des participants. Nous avons préparé une feuille de calcul Excel simple pour le challenge.

Prioriterre n'étant pas en mesure d'être dans 40 écoles en même temps, celles-ci doivent avoir un ou deux volontaires, professeurs ou parents pour soutenir l'événement, faire le comptage et nous transmettre les données.

Les données sont renvoyées à prioriterre à la fin du concours pour le comptage par courriel. Enfin prioriterre rassemble et évalue le classement.

Une cérémonie de remise de prix est organisée dans les écoles gagnantes et la presse est invitée.

- Groupes cibles: Ecoles, Enfants, Parents,
- Acteurs impliqués: Ecoles, Municipalités
- Coût: temps de travail du personnel (environ 30 à 50 heures au total en fonction de la remise de prix. Si vous voulez proposer des activités, cela prendra beaucoup plus de temps et entre 100 et 150€ pour offrir un cadeau symbolique à l'école gagnante (arbres, graines, etc.)
- Supports marketing/ slogans utilisés : « A l'école sans voiture ! »

### 2/ Expériences, ce qui a été fait et réalisé, analyse des données lorsqu'elles sont disponibles

Lorsque le challenge mobilité est prévu suffisamment tôt, les professeurs peuvent créer des jeux ou des leçons liées au thème de la mobilité. C'est pourquoi il est important d'informer les écoles au moins 2 mois avant le jour du concours.

C'est aussi un très bon moyen de sensibiliser sur la mobilité à l'école pour les parents, les enfants mais aussi pour l'école. Il est arrivé que suite à un concours, les écoles commencent à discuter de la mise en place d'un piedibus.

Au total sur les 3 challenges et les 77 écoles, 9125 personnes (adultes et enfants) ont participé. Le taux de participation des 10 premières écoles va de 75 à 100% !

Même si nous ne comptons pas les kilomètres parcourus à pied ou à vélo, nous pouvons dire que les participants parcourent entre 1 et 7 km. Si nous nous basons sur une moyenne de 3 km par participant, cela correspond à près de 27 000 km parcourus sur les 3 concours.

136 parents ont répondu à notre enquête. 51% d'entre eux vivent dans un quartier près de l'école, 38% résident ailleurs dans la ville et 11% viennent d'une autre ville et amènent leur enfant sur leur lieu de travail.

91% des parents trouvent que le challenge est une très bonne idée et seuls 4% le trouvent inutile.

76% des participants ont pensé que la campagne peut encourager plus de gens à marcher et faire du vélo au lieu de prendre leur voiture. Seuls 14% n'étaient pas d'accord avec cette affirmation.

41% des participants sont venus à pied, 9% à vélo et 4% en bus.

44% des participants pensent continuer à utiliser la mobilité douce pour se rendre à l'école contre 41% du fait de la distance à parcourir à pied.

### 3/ Difficultés, obstacles

Pas de véritable difficulté puisque le projet n'a demandé que peu de temps pour être organisé. Nous avons définitivement besoin de l'aide d'au moins un professeur/parent dans l'école participante.

Il est plus difficile de motiver les écoles à participer plusieurs fois. Nous pensons que si nous avons un site internet qui pourrait archiver les précédentes participations et aussi calculer des choses comme les km parcourus, cela permettrait une plus grande participation.

L'idée d'un challenge sur 2 jours semblait bonne mais nous avons beaucoup plus de participants et d'écoles sur un challenge d'une journée ! Et bien sûr le temps est un facteur important pour le succès du concept !

### 4/ Les solutions trouvées et les leçons tirées

Le concours marche très bien dans les petites écoles ou dans les villages car ça a l'air plus facile de faire participer les gens.

C'est aussi très intéressant d'informer les écoles qu'un tel challenge sera organisé un certain temps à l'avance (au moins un trimestre) pour que les professeurs puissent entre temps créer des sujets et des exercices sur la mobilité en classe. Il sera plus fructueux pour les enfants d'acquérir une meilleure compréhension de ce qu'est la mobilité et pourquoi c'est important pour eux et pour l'environnement.

Les enfants peuvent aussi être le moteur des bonnes habitudes dans la famille !

### 5/ Ce qu'il sera fait pour prolonger les activités d'AA dans ce domaine

Certaines municipalités impliquées dans les questions de mobilité sont prêtes à continuer avec les challenges inter-écoles ou inter-entreprises. L'activité peut être organisée par les écoles ou la municipalité elle-même.

La documentation nécessaire à l'organisation d'un tel challenge est libre d'utilisation et téléchargeable à partir de notre site internet.

### 1.7.3 Plan de mobilité inter-entreprises

#### 1/ Description de la campagne

- Un plan de mobilité inter-entreprises est un plan de mobilité commun à un groupe d'entreprises réunies en une association. Un audit sur la mobilité est nécessaire pour connaître les caractéristiques de la zone d'activité et les habitudes des utilisateurs sur cette zone. Le résultat de l'audit mobilité aidera à définir les actions correctives et les priorités d'actions. Les entreprises ont besoin du soutien des municipalités, des organismes locaux et de fonds publics pour les mettre en place : un plan de mobilité a été développé et mis en place depuis 2010 dans les zones d'activités de Metz Tussy ou Pringy (Mouv Eco) et commence à Rumilly.



-Activités menées:

Prioriterre a encouragé 5 entreprises à effectuer un audit sur la mobilité (par un expert externe). Suite aux résultats de l'audit, prioriterre a aidé les entreprises à se rassembler en une association d'entreprises pour faciliter la mise en œuvre des actions.

5 priorités ont été définies à la suite de l'audit mobilité et les 2 premières sont d'ores et déjà des activités en cours

- Sécuriser la zone d'accès piétonne et cycliste vers les différentes entreprises (ce qui implique infrastructure et signalisation)
- Développer une stratégie de déploiement du covoiturage (réunions de sensibilisation et de communication (4 réunions ont été organisées fin 2011 par prioriterre))
- Améliorer les connexions des trains et bus et régionaux avec un groupe militant et à travers la modification des itinéraires de certaines lignes de bus
- Améliorer l'accès à l'inter-modalité et travailler avec les transports publics locaux

-Groupes cible: entreprises Mouv Eco: personnel, équipe de managers, autorités locales

-Acteurs impliqués: entreprises, association d'entreprises, municipalités, Conseil Général de Haute-Savoie, Conseil régional.

-Coût: la mise en place d'un diagnostic de plan de mobilité inter-entreprises coûte 30 000€. La mise en place d'actions correctives dépend de la volonté des entreprises et des fonds



qu'ils peuvent avoir ou trouver. Dans le cas de l'association Mouv Eco que prioriterre suit, les experts externes travaillent sur l'appui des activités et ce coût varie en fonction du type d'activités nécessaires et définies. Ce budget peut être réparti entre les entreprises (selon leur taille) et les plans de mobilité inter-entreprises (PMIE) peuvent aussi être cofinancés par des fonds publics.

- Supports marketing/ slogans utilisés : Mouv Eco

## 2/ Expériences, ce qui a été fait et réalisé, analyse des données lorsqu'elles sont disponibles

Différentes activités ont été menées sur le terrain avec les entreprises.

-Développer des activités pour sensibiliser sur le covoiturage est une part importante du travail. Nous avons organisé des réunions dans chaque entreprise pour présenter au personnel le but et l'enjeu du covoiturage ainsi que la plateforme existante développée par le Conseil Général de Haute-Savoie. Nous avons proposé de créer une page de covoiturage sur la plateforme pour chaque entreprise pour que les différents personnels apprennent à se connaître et soient moins réticents à essayer le concept.

-Aller-retour garanti ! Les entreprises ont signé une charte qui garantit deux fois par an un retour à la maison en cas de force majeure.

-D'autres activités sont en cours pour améliorer/optimiser les parkings pour les covoitureurs et développer des arrêts de covoiturage sur le chemin de la zone d'activité : un « stationnez et roulez » est actuellement disponible près de la zone d'activité pour covoiturer.

- Une étude est en cours sur la faisabilité du covoiturage au sein des entreprises.

- Des réunions d'information ont été tenues sur les offres et services des trains régionaux et des transports publics locaux.

- Des discussions et des négociations ont été entamées sur l'amélioration des horaires des transports publics. Une discussion sur l'amélioration des lignes existantes est également en cours.

- Des activités d'essais spécifiques sur la mobilité douce (vélos, vélos électriques, vélos communs) seront proposées dans chaque entreprise : différentes propositions comme les événements de la semaine européenne du développement durable avec une sensibilisation au vélo, une offre de petit matériel, des prix négociés pour les vélos électriques dans les entreprises, un entretien gratuit des vélos pour le personnel ainsi que l'achat de vélos communs pour plusieurs entreprises (afin d'avoir des prix réduits). Un challenge mobilité inter-entreprises est également développé et devrait devenir permanent si les fonds sont levés.

## 3/ Difficultés, obstacles

La première difficulté a été de rassembler les entreprises en une association : prioriterre et les 5 entreprises ont dû demander l'expertise d'avocats de droit public et privé. Il a fallu un an pour créer l'Association Mouv Eco !

Pour définir la priorité des actions, chaque entreprise a un taux de vote (les grandes entreprises auront un taux de vote plus important que les plus petites entreprises. Pas moins d'un vote pour les petites et 5 votes pour les plus grandes).

L'autre grande difficulté est de financer le plan d'action défini et sa mise en place. Les entreprises peuvent cofinancer l'approche mais ont aussi besoin de subventions pour aller plus loin. En France, les entreprises privées ne peuvent pas recevoir et reverser des fonds publics. Seules les associations y ont droit, c'est pourquoi les entreprises s'organisent en une association. De plus en France, les fonds publics sont consacrés au diagnostic et à l'étude mais non à la mise en place des activités.

#### **4/ Les solutions trouvées et les leçons tirées**

Concernant le problème du cofinancement, Prioriterre a proposé aux 5 entreprises du PMIE de s'organiser en une association (appelée « Mouv Eco »). L'association peut demander et recevoir des fonds publics. Une fois l'association créée, il était possible de demander des fonds publics pour la mise en place du PMIE. La mise en place de ces actions est financée à 100% par les entreprises.

Seules les infrastructures et la planification des espaces peuvent se faire via des fonds publics et c'est en cours de négociation.

Les gens ont également besoin de beaucoup d'informations adaptées pour s'intéresser au thème de la mobilité et les réunions sont utiles mais doivent être soigneusement planifiées et organisées pour rassembler plus de 2 personnes !

#### **5/ Ce qui sera fait pour prolonger les activités d'AA dans ce domaine**

La recherche de partenaires fait partie du travail pour continuer avec le PMIE.

Prioriterre recherche de nouveaux groupes d'entreprises intéressés par le plan de mobilité et est en train de créer une brochure de présentation sur le sujet.

Si les entreprises sont intéressées et peuvent financer les activités, d'autres plans de mobilité d'entreprises seront développées au-delà d'AA.

## 1.7.4 Triathlon

### 1/ Description de la campagne

- Date/lieu: juillet 2010, Annecy, triathlon international d'Annecy.

- Activités menées:

Prioriterre a participé aux 10 réunions d'organisation du triathlon et était présent en tant que conseiller pour organiser un éco-événement pour ce qui concerne les fournisseurs et la mobilité.

Une charte a été signée parmi les organisateurs pour faire attention à l'impact environnemental de l'événement et des visiteurs.

- Groupes cible: les organisateurs du club de triathlon d'Annecy, la ville d'Annecy, les participants et les visiteurs

- Acteurs impliqués: fournisseurs locaux, club triathlon d'Annecy, ville d'Annecy, sponsors.

- Coût: le club est bénévole; les frais de participation et de la fédération ainsi que les fonds publics ont permis de financer l'organisation du triathlon. Près de 100 heures de travail du personnel pour accompagner le club dans leurs activités et la prise de décision étaient nécessaires.

- Supports marketing/ slogans utilisés: -

### 2/ Expériences, ce qui a été fait et réalisé, analyse des données lorsqu'elles sont disponibles

Nous avons proposé différentes solutions à l'affluence et aux heures de pointe.

Le covoiturage était proposé sur le site internet et tous les clubs pouvaient l'organiser à travers leur propre site. Des parkings pour les voitures et les bus étaient organisés hors du centre-ville et des navettes étaient prévues pour que les gens (participants et visiteurs) puissent rejoindre la zone de triathlon.

Les arbitres et les organisateurs ne pouvaient se déplacer dans la zone qu'à vélo ou en roller. Les arbitres devaient aussi utiliser un pédalo sur le lac au lieu de bateaux à moteurs pour suivre les nageurs.

Les fournisseurs de nourriture et de matériel étaient locaux: nourriture locale et bio, pain local, boissons locale (même du cola local).

Par exemple, le Triathlon a travaillé avec Eco Cup pour éviter les gobelets en plastique. Le concept d'éco cup est de proposer une tasse en plastique réutilisable qui peut être lavée par les organisateurs et réutilisée ou conservée par les participants. Ca peut être bon pour les affaires car soit les gens achètent le gobelet et le gardent, soit ils récupèrent leur argent s'ils ramènent le gobelet au stand. Généralement, les gens le gardent car il est décoré au nom du Triathlon. Pour l'organisateur ça constitue un investissement mais vu que le gobelet est vendu 1€ mais ne coûte que 35 cts, le retour sur investissement est possible.

Un tri des déchets était organisé sur la zone mais le service des éboueurs de la ville n'y a pas fait attention.

Un stand prioriterre était aussi présent pour donner des informations sur la performance énergétique et la mobilité.

### **3/ Difficultés, obstacles**

En ce qui concerne l'organisation, il n'y a pas eu de grosse difficulté étant donné qu'un membre de notre personnel fait aussi partie du club. Il était assez facile de convaincre les membres faire un événement sportif plus respectueux de l'environnement.

La mise en place de parkings spécifiques et de navettes pour rallier ces parkings à la zone de triathlon a dû être négociée avec les municipalités. Ca représentait également un coût pour elles.

C'était un grand événement et il était difficile de donner des conseils sur le recyclage et la mobilité douce à des milliers de personnes, car lorsqu'elles viennent pour courir et prendre du bon temps, les conseils sur la mobilité ne sont pas leur intérêt premier.

On ne peut pas empêcher les gens qui courent ou roulent de jeter par terre leurs bouteilles d'eau en plastique, mais les organisateurs doivent avoir suffisamment de bénévoles pour les ramasser.

### **4/ Les solutions trouvées et les leçons tirées**

Les produits bio étaient souvent trop chers localement ou indisponibles dans la quantité souhaitée. Les organisateurs ont choisi des produits locaux au lieu de produits bio. L'impact sur l'empreinte écologique des produits locaux est parfois meilleur (distance, émissions de CO2).

Avant d'organiser un tri des déchets sur le lieu de l'événement, il est préférable de s'informer sur la façon dont seront traités les déchets. Si les services des déchets de la ville ne sont pas au courant d'une telle démarche, ils risquent de réduire à néant l'effort de tri effectué pendant l'événement.

### **5/ Ce qu'il sera fait pour prolonger les activités d'AA dans ce domaine**

C'était un test et le Triathlon continue de travailler avec des fournisseurs locaux et de développer les solutions de covoiturage et de mobilité douce pour les organisateurs.

Prioriterre ne participe plus étant donné qu'il n'y avait pas assez de visites sur le stand pendant l'événement.

## 1.7.5 Le Piedibus

### 1/ Description de la campagne

- Un piedibus est un groupe d'enfants mené par des adultes sur le chemin de l'école, qui suivent un itinéraire précis, rapide, direct et sécurisé. Cela ressemble à une ligne de bus avec des arrêts et des horaires de piedibus : en Haute-Savoie, les écoles de différentes municipalités l'ont développé : Poisy, Annecy, Gruffy, Douvaine, Collonges sous Salève et plusieurs autres depuis que ça a été développé sans action directe de prioriterre.
- Activités menées :

Prioriterre a contribué à mettre en place des piedibus dans différentes écoles. Nous avons d'abord communiqué sur la mobilité à l'école auprès des municipalités ou des écoles directement.

Il faut suivre différentes étapes pour organiser et mettre en place un piedibus

1<sup>ère</sup> étape : organiser des réunions avec les professeurs ou directeurs d'école et parents intéressés pour expliquer notre rôle, les différentes étapes et notre soutien. Une seconde réunion peut être nécessaire pour répondre aux potentielles questions et travailler avec le groupe sur les chemins, la sécurité et questions de responsabilité.

2<sup>e</sup> étape : Garder le contact par téléphone et courriel et faire des réunions ponctuelles selon les besoins des parents ou des professeurs. Nous proposons également aux acteurs intéressés d'assister à un piedibus en cours pour voir comment il fonctionne.

3<sup>e</sup> étape : méthodologie et outils pour mettre en place le piedibus – création d'un kit avec différents documents d'informations à transmettre au groupe de parents/professeurs

- i. Outils de diagnostic (questionnaires sur les habitudes et les souhaits des parents, fichier Excel pour analyser les questionnaires, méthodologie de la carte des trajets, etc.)
  - ii. Outils de communication : poster, brochures, présentations, liste de d'adresse mél pour la diffusion
  - iii. Information juridique sur les responsabilités des parents, des écoles (de tous les acteurs impliqués)
  - iv. Outils d'organisation : charte des parents, charte des enfants, fichiers d'inscription, horaires
  - v. Outils des professeurs : afin de les impliquer au plus tôt et de leur donner quelques idées autour de la mobilité : fiches éducatives, idées de projets de classe, etc.
  - vi. Relier les gens à d'autres communautés et exemples de piedibus
- Groupes cible: professeurs d'écoles, parents, mairie
  - Acteurs impliqués: parents et mairie, écoles, presse locale
  - Coût: heures de travail du personnel, travail/temps bénévole des parents
  - Supports marketing/slogans utilisés : Pas besoin de marcher sur les mains pour se déplacer malin.

## 2/ Expériences, ce qui a été fait, analyse des données lorsqu'elles sont disponibles

Voici ce que prioriterre a entrepris avec les écoles

- une première réunion avec les professeurs/parents (en fonction des personnes intéressées). Nous sommes contactés soit par la municipalité soit par un parent ou les écoles pour expliquer le concept et comment mettre en place un piedibus. Une seconde réunion doit être organisée pour aller plus loin.
- un diagnostic (par questionnaire) pour aider à identifier les enfants qui pouvaient utiliser un piedibus et les parents bénévoles, et quels pourraient être les obstacles ou les facteurs facilitateurs.
- création d'un comité de pilotage pour la mise en place du projet et l'organisation au quotidien. Tous les acteurs doivent y être (parents, professeurs, directeurs d'école, représentants de la municipalité, associations) ; c'est important que les parents et les professeurs sachent que le piedibus fonctionne grâce à leur participation. La municipalité peut financer du personnel pour suivre un piedibus, mais c'est assez rare.
- définitions des itinéraires: la route la plus sûre et la plus rapide (30 min maximum) pour déterminer les horaires et les arrêts de bus. Il arrive souvent que prioriterre ne soit que modérateur dans la discussion car parents et professeurs d'école ou mairies connaissent mieux la ville que nous !
- présentation des modalités de fonctionnement: modalités d'inscription des enfants, charte des bénévoles, assurance de responsabilité civile, etc.
- réunion d'information aux autres parents (peut être faite sans prioriterre, mais parfois ça donne plus d'importance à la présentation d'avoir un « expert » externe qui en parle).
- aide à l'organisation d'une journée d'essai

Nous avons travaillé en étroite collaboration avec l'école Romain Ancey. Nous avons organisé 2 réunions différentes, une avec les professeurs et une autre avec les professeurs et l'équipe pédagogique. L'école voulait promouvoir l'idée mais l'équipe d'enseignants n'était pas suffisamment motivée et après 2 réunions nous avons attendu d'eux qu'ils prennent le devant sur le piedibus. Et c'était plus difficile à faire sans prioriterre.

A Gruffy, le piedibus s'est organisé en 4 lignes de bus différentes. Les municipalités ont également dessiné quelques empreintes sur le sol aux carrefours. Le piedibus fonctionne au moins 2 jours par semaine. Les parents sont 2 sur chaque ligne. La municipalité a beaucoup aidé pour le piedibus, en installant des panneaux de signalisation dans les rues où le piedibus passait. Les parents sont aussi très motivés, ce qui est la clé pour avoir un piedibus qui peut continuer d'une année à l'autre.

A Poisy, le piedibus a été organisé sur le même plan que d'habitude. Les différentes rues ont été désignées. Les parents mènent le piedibus. Il y a eu moins de soutien de la part de la municipalité ou de l'école. La municipalité n'a donné que des panneaux pour matérialiser les arrêts de bus. L'infrastructure était déjà en place et les parents ont choisi les chemins les

plus sécurisés pour marcher. Active Access permet au piedibus de gagner en visibilité dans la ville, et aussi dans la municipalité. C'était également le cas lorsque l'équipe d'Active Access est venue interviewer les parents et le maire.

A Douvaine et Collonges sous Salève, le piedibus a été presque entièrement organisé par les parents qui étaient très motivés. Ce sont des petites villes et cela peut être plus facile à organiser lorsque les gens se connaissent. A Collonges Sous Salève, des interviews ont été aussi menées par l'équipe d'Active Access.

78% des parents pensaient que la challenge mobilité inter-écoles allait ou avait déjà motivé la mise en place d'un piedibus local.

### 3/ Difficultés, obstacles

La difficulté première est d'avoir un groupe de parents motivés (ou d'avoir un personnel municipal qui aide à conduire le piedibus). Même avec de bons outils et un gilet de protection, si les parents ne sont pas motivés à mener le piedibus, il ne durera pas.

L'autre difficulté pour le piedibus est d'obtenir de petites infrastructures pour sécuriser les différentes lignes par exemple, ou pour matérialiser les arrêts de bus. Soit les parents financent les panneaux, soit la municipalité ou les écoles peuvent aider en ce sens.

A Poisy par exemple, les arrêts de bus provisoires étaient faits d'un bâton de bois et d'un panneau en papier plastifié, et cela a pris 2 ans supplémentaires pour avoir des arrêts de bus durables. Active Access a un peu aidé étant donné que le reportage Active Access en France a été tourné à Poisy et la mairie a promis de meilleurs panneaux de signalisation.

Il peut être difficile pour les parents de laisser leurs enfants avec des inconnus au début. C'est pourquoi il est important d'organiser une réunion parentale au préalable.

Il peut être plus difficile d'organiser les piedibus dans les grandes villes étant donné que les gens n'ont pas beaucoup d'occasions d'apprendre à se connaître, et le problème de sécurité peut être plus difficile à gérer que dans les petits villages où circulent moins de voitures.

### 4/ Les solutions trouvées et les leçons tirées

Il est très important de motiver les parents et d'obtenir l'accord de l'un ou deux d'entre eux pour mener le groupe et planifier les itinéraires et les horaires. Nous avons constaté que des parents qui ont des horaires différents peuvent alterner plus souvent. Et les parents qui ont un emploi du temps chargé trouvent ça plus facile de pouvoir laisser leurs enfants partir avec le piedibus.

Nous avons également conseillé aux parents d'accompagner leurs enfants lors du premier piedibus pour que l'enfant n'ait pas peur d'être seul. Ça permet aussi aux parents de s'assurer que le chemin est sûr et que le groupe est bon !

Si les acteurs sont motivés, il est possible de continuer avec le projet. Mais s'il n'y a pas de parent ou d'enseignant de référence dans ce genre de projet bénévole, ça ne peut pas fonctionner. Les piedibus ne sont pas subventionnés, ils fonctionnent sur la base du volontariat.

Obtenir le soutien de la mairie ou de l'école peut grandement aider : en terme de communication, d'arrêts de bus, sécurité des infrastructures. Les parents peuvent organiser un piedibus eux-mêmes, mais il est mieux d'avoir un support matériel de l'école ou de la municipalité. De plus si la municipalité soutient le piedibus, cela donne aussi une image très positive à l'équipe municipale elle-même. Il peut être intéressant de le mettre en avant lors de la planification d'un piedibus.

Le projet Active Access a permis aux parents d'obtenir plus de visibilité. Par exemple nous avons créé un modèle de dépliant et un article qui ont été diffusés dans les différentes villes où le piedibus allait être mis en place pour attirer plus de personnes. De plus la presse locale a diffusé l'information. Dans le cadre d'Active Access, des gilets de sécurité avec les logos d'AA ont été fabriqués pour être distribués dans les écoles où le piedibus était mis en place.

#### **5/ Ce qu'il sera fait pour prolonger les activités d'AA dans ce domaine**

Prioriterre répond toujours aux questions des parents ou des écoles sur le piedibus. Nous continuons d'envoyer le kit opérationnel d'informations et de documentation.

Afin de sensibiliser sur le piedibus, nous continuerons de mettre en place des concours mobilité inter-écoles si nous trouvons d'autres sources de financement.