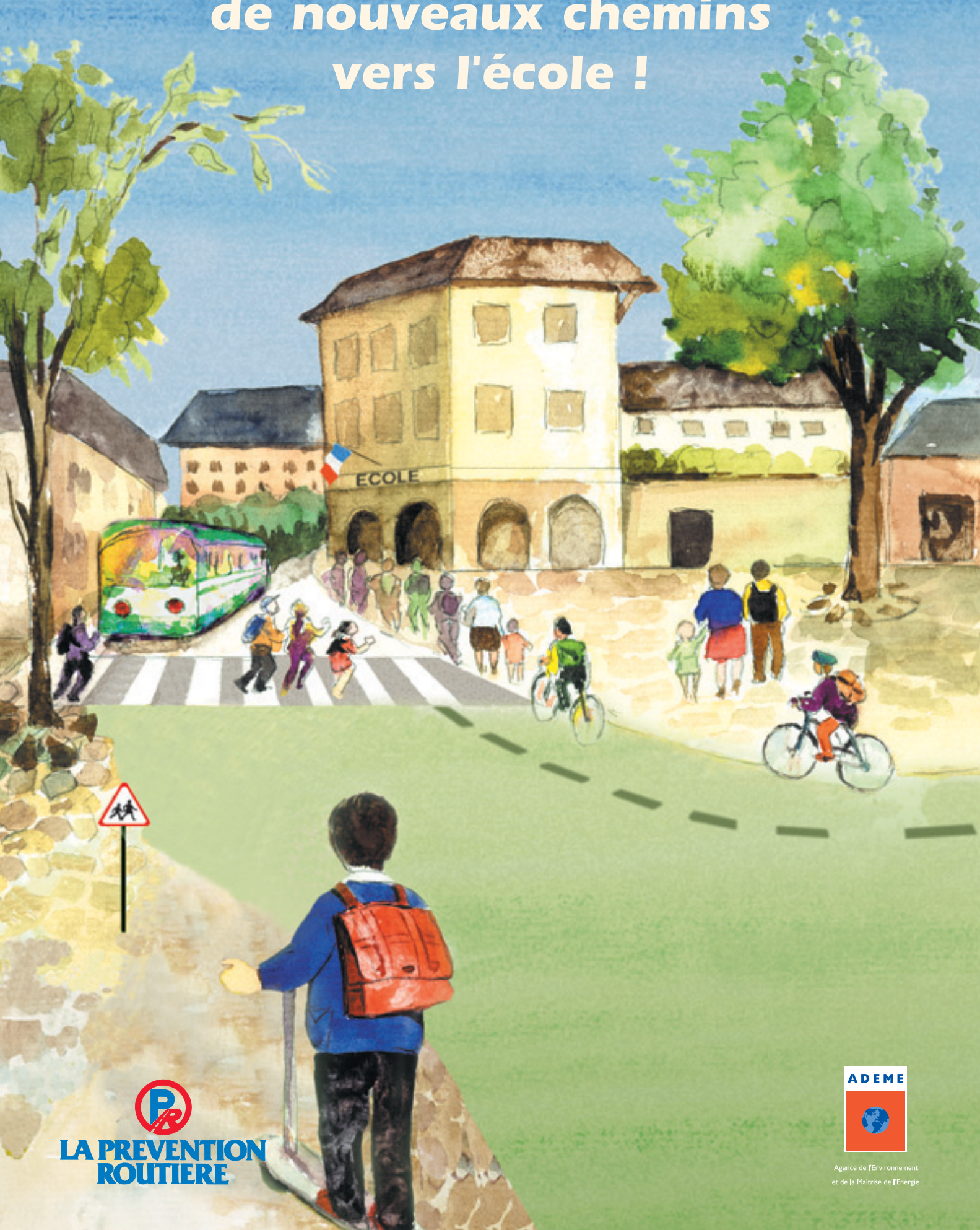


# Inventons de nouveaux chemins vers l'école !





# Plans de déplacements vers l'école et écomobilité scolaire



## S o m m a i r e

<b>Pourquoi</b> un Plan de déplacements vers l'école	<b>3</b>
<b>Des initiatives</b> dans différents pays	<b>4</b>
<b>Quelques réalisations</b> françaises	<b>5</b>
<b>Qu'est-ce qu'un Plan</b> de déplacements vers l'école	<b>6</b>
<b>La mairie,</b> un partenaire clef	<b>7</b>
<b>Méthodologie</b> du Plan de déplacements vers l'école	<b>8</b>
<b>Applications</b> d'un Plan de déplacements vers l'école <ul style="list-style-type: none"><li>▪ L'autobus pédestre</li><li>▪ L'autobus cycliste</li><li>▪ Autres applications</li></ul>	<b>9</b>
<b>Quelles responsabilités, quel cadre juridique</b> pour les dispositifs d'accompagnement ?	<b>10</b>
<b>Recommandations</b>	<b>10</b>
<b>Pour initier</b> une démarche d'écomobilité scolaire	<b>11</b>
<b>Choisir</b> le moment opportun	<b>11</b>
<b>Sources et relais</b> d'information	<b>11</b>
<b>Partenaires</b> potentiels	<b>11</b>
<b>Sites Internet</b> de référence	<b>12</b>

# Pourquoi

## un Plan de déplacements vers l'école ?

°Source : Ademe  
"Déplacements urbains  
- En ville, sans ma voiture !" -  
Juillet 2001

Un constat : en France, un déplacement automobile sur quatre est inférieur à 1 kilomètre\*. Or, le premier kilomètre pollue beaucoup plus que les autres. Du fait de la carte scolaire, les distances entre le domicile et les écoles de quartier sont généralement réduites : de 500 à 1 000 mètres pour les établissements du cycle élémentaire. Il s'agit donc de trajets courts qui, s'ils sont effectués en voiture, ont un impact environnemental réel. D'autres modes de déplacement, comme la marche à pied ou le vélo, se révèlent bien mieux adaptés à ce type de parcours.

*Il faut inverser la logique*



La mise en place d'une démarche écomobile et d'un Plan de déplacements vers l'école a pour objectif de réduire la dépendance à l'automobile lors des déplacements domicile-école. Le but ? Enrayer ce recours à la voiture motivé par différentes raisons :

- les parents craignent les accidents de la route pour leur enfant,
- ils redoutent les autres dangers de la rue (agressions, racket),
- ils ne croient pas qu'il existe d'alternatives pratiques à la voiture,
- les parents pensent gagner du temps.

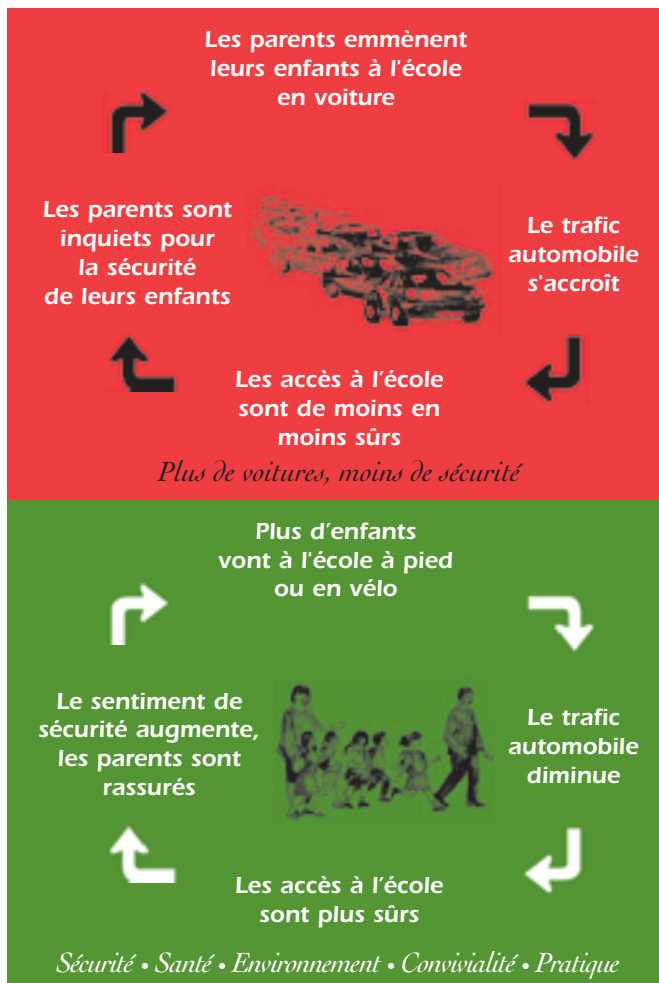
Mais en utilisant quotidiennement leur voiture et en encombrant les abords de l'école, ils aggravent la situation et augmentent l'insécurité routière.



Toute démarche d'écomobilité scolaire vise à pacifier les abords des écoles en limitant le trafic automobile et à réduire les nuisances de la voiture et les autres dangers de la rue :

- insécurité routière,
- pollution de proximité,
- bruit et stress des enfants,
- stationnement sauvage,
- risques d'agression.

Le principe ? Renverser la logique du "tout automobile" au profit de modes de déplacements doux : marche à pied, vélo, transports en commun, covoiturage. Il s'agit d'inverser la tendance, de retrouver dans nos quartiers la qualité de vie que nous méritons et de faire à nouveau de l'école un lieu de vie et d'échanges entre habitants.



# Des initiatives

## dans différents pays

De nombreux pays ont lancé des expériences pour réduire les déplacements domicile-école motorisés : Grande-Bretagne, Canada, Allemagne. Nos voisins suisses et belges ont également initié de telles démarches.

### Suisse

Dans la Confédération helvétique, plusieurs villes et cantons ont souhaité redonner toute sa place à la marche à pied comme mode de déplacement urbain. Genève développe ainsi de multiples actions pour promouvoir les déplacements doux, mais c'est à Lausanne que l'on peut observer une expérience exemplaire : le Pédibus, lancé en 1999. Le Pédibus, qu'on appelle ailleurs "autobus pédestre", est un mode d'accompagnement collectif des enfants, à pied, entre les domiciles et l'école, la "conduite" de ce "véhicule" atypique étant assurée par des parents bénévoles. Comme un bus, il suit un tracé défini, comporte des arrêts visibles et des panneaux, et la "caravane" d'enfants marcheurs passe à des horaires fixes pour que les écoliers arrivent à l'heure.

### Belgique

En Wallonie ainsi que dans les Flandres, s'est développé ce que l'on appelle le "management de la mobilité". Plusieurs villes du pays ont mis en place un "Plan communal de mobilité" et de nombreuses municipalités s'engagent en faveur de la marche à pied et du vélo. Confrontée comme dans les autres pays au problème de la dépose à l'école en voiture, la Belgique a choisi de privilégier la bicyclette comme mode de déplacement alternatif. Une association, Pro Vélo, fait la promotion du ramassage scolaire à bicyclette et propose un guide explicatif pour monter un tel dispositif. De nombreuses écoles belges ont lancé des expérimentations et de nouvelles vocations fleurissent aux quatre coins du pays.





# Et quelques réalisations françaises

En France, de nombreux enfants du cycle élémentaire sont quotidiennement emmenés et ramenés de l'école en voiture. Le taux de recours à l'automobile pour ces déplacements quotidiens peut atteindre 80 % selon les villes et les types d'établissements scolaires. Les conséquences ? Nuisances et dangers aux abords des écoles. Des solutions : en France, différents acteurs se sont mobilisés pour tirer la sonnette d'alarme et essayer de redonner aux écoliers l'envie de se rendre à l'école à pied ou à vélo, pour leur santé et leur bien-être.

Affiche de l'opération  
REDÉCOLE - Mairie de  
Grand-Couronne



A l'école de **Poisat** (38), Grenoble-Alpes-Métropole a lancé le projet "Alternativement Vôtre". Cette action a consisté à inciter la population à adopter des pratiques de déplacement plus respectueuses de l'environnement. Des systèmes d'accompagnement collectifs (bus

pédestres) sont envisagés. Ailleurs, on a choisi d'organiser une journée ou une semaine "Marchons vers l'école" (voir page 11 : "Initier la démarche"). Ce fut le cas à **Carpentras** (84), à **Mouans-Sartoux** et **Valbonne** (06), à **Amiens** (80), à **Marcq-en-Baroeul** (59). A **Champigny-sur-Marne**

(94), on a préféré l'accompagnement à vélo. Enfin, à **Lyon** (69) et à **Tremblay-en-France** (93), quatre établissements scolaires pilotes mettent actuellement en place des Plans de déplacements vers les écoles et des autobus pédestres ou cyclistes.



**Grand-Couronne** (76), Face aux problèmes qu'entraîne la dépose à l'école en voiture, cette municipalité normande a décidé de se mobiliser et de lancer une semaine "École sans voiture" ainsi que le programme **REDÉCOLE** (REduction des Déplacements pour aller à l'ÉCOLE) qui vise à modifier durablement les comportements. Plus de 500 enfants ont participé à l'opération. On constate des premiers résultats et, notamment, une nette diminution des voitures devant les écoles. Des enseignants se sont regroupés pour faire du covoiturage et des aménagements sont en cours pour faciliter l'usage du vélo.

# Qu'est-ce qu'un Plan de déplacements vers l'école ?

## Définition :

C'est un outil de connaissance et d'action qui consiste à :

1. réaliser, pour chaque établissement scolaire, un diagnostic de la mobilité et des déplacements des enfants et des parents entre le domicile et l'école, en examinant les modes de transport, les conditions de circulation et de sécurité, ainsi que les itinéraires les plus utilisés.
2. proposer des actions et, éventuellement, des aménagements adaptés, encourageant un report modal vers la marche à pied, le vélo, les transports publics, le covoiturage.

## A quoi sert cet outil ?

A mettre en lumière les freins aux changements d'habitudes et les opportunités liées à la configuration des lieux et aux équipements existants qui peuvent favoriser une évolution des comportements.

A identifier les solutions pour réduire, aux abords des écoles, le trafic automobile quotidien de transit.

A discerner, puis à mettre en place, les meilleures alternatives à la voiture, les systèmes d'accompagnement collectif les mieux adaptés.

## Quelles écoles sont concernées ? Quelles classes d'âge ?

Toutes les écoles, sans restrictions, établissements publics et privés, peuvent faire l'objet d'un Plan de déplacements vers l'école. On peut envisager d'utiliser cet outil aussi bien avec les élèves des maternelles et du primaire, qu'avec les collégiens ou les lycéens, et même avec les étudiants. Les cibles prioritaires restent néanmoins les classes du primaire dont les élèves sont les plus nombreux à être conduits en voiture à l'école : les effets peuvent être réels et rapides et les habitudes de déplacement modifiées durablement.

## Quelles motivations pour les porteurs d'un tel projet ?

Elles peuvent être multiples. Un acteur local peut décider d'initier une démarche écomobile pour améliorer la sécurité, la santé des élèves, l'environnement et la qualité de vie du quartier, ou tout simplement parce qu'il s'est rendu compte que c'est plus pratique au quotidien pour les parents et que cela leur fera gagner du temps.



## Qui peut être le porteur ou l'initiateur d'un tel projet ?

Un parent d'élève, un directeur d'école, un professeur, un inspecteur de circonscription, une association de parents, de quartier, de protection de l'environnement et, pourquoi pas, la municipalité elle-même (élus, techniciens).



## La mairie, un partenaire clef pour lancer les opérations

Dans ce type de démarche, essentiellement locale, quelle que soit la personne ou l'organisme qui lance une initiative écomobile de type Plan de déplacements vers l'école, la municipalité est un partenaire incontournable du projet.

Parce que tout Plan de déplacements comporte un aspect technique et implique une bonne connaissance des conditions de circulation et des caractéristiques de la voirie, la participation de la municipalité est fortement souhaitable pour ce type d'opération.

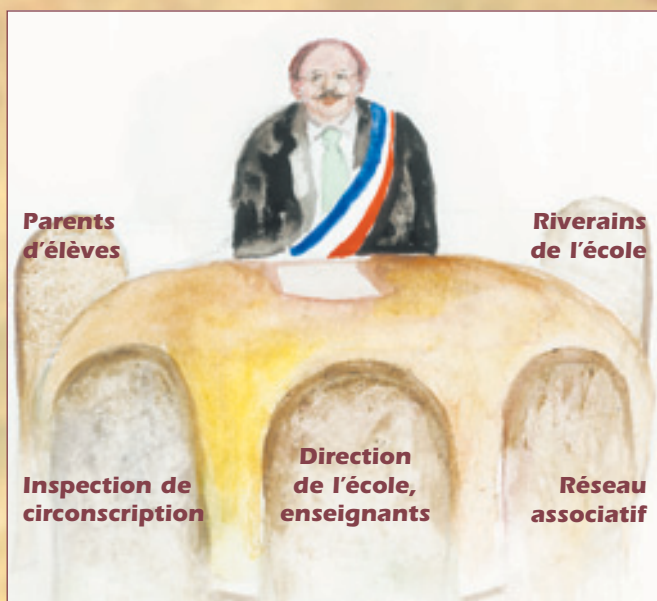
Autour des élus, différents services municipaux pourront être impliqués dans le projet :

- Affaires scolaires,

- Voirie, circulation, déplacements,
- Santé, hygiène,
- Environnement, cadre de vie,
- Vie des quartiers, vie associative,
- Police municipale.

Il est utile de rechercher la transversalité : chaque service apportera ses compétences pour enrichir le projet, afin qu'il serve à la collectivité tout entière.

La participation de la municipalité au projet permet également de nouer plus facilement des partenariats avec des acteurs nationaux ou régionaux de l'éducation, de l'environnement ou de la sécurité routière. Enfin, la municipalité a un rôle fédérateur et c'est elle qui est le mieux à même de coordonner les opérations et de concilier les différents partenaires pour atteindre le consensus.



Un Plan de déplacements vers l'école peut être initié aussi bien par une mairie (élus, techniciens) que par l'école (direction, enseignants) ou même par des parents d'élèves.

# Méthodologie

## du Plan de déplacements vers l'école

1

### Sélectionner l'école

#### Critères de sélection :

**S**elon l'accidentologie, les risques

**S**'il y a une forte dépendance à l'automobile

**S**'il y a des problèmes aigus de congestion

**S**'il y a une dynamique particulière dans l'école ou au sein des parents d'élèves

2

### Constituer un groupe de travail piloté par le principal porteur du projet et qui réunit

**L**a ville, les élus et les services municipaux concernés : affaires scolaires, voirie, environnement, santé, vie des quartiers, police municipale

**L**a direction de l'école et des représentants des enseignants

**L**es parents d'élèves et les associations qui les représentent

**L**'inspecteur(trice) de circonscription

**L**es associations concernées (de quartier, d'environnement, de sécurité routière)

D'autres acteurs sont importants pour la bonne marche des opérations et il faudra si possible impliquer dans le projet :

**L**'autorité organisatrice des transports collectifs

**L**es transporteurs scolaires

**L**es riverains, les commerçants voisins

3

Le groupe de travail et les principaux porteurs du projet réalisent ou font réaliser par un bureau d'études le **diagnostic de l'accessibilité de l'établissement scolaire et des pratiques de déplacement domicile-école** des parents et des enfants. Pour bien identifier cette mobilité, des questionnaires pourront être diffusés dans les classes.

**É**valuer les conditions d'accessibilité de l'école

**É**tudier les modes de déplacements de la population scolaire

4

Une fois que ces diagnostics sont établis, le groupe de travail doit **se fixer des objectifs**

#### Ces objectifs peuvent par exemple être :

**R**éduire le pourcentage de dépose à l'école en voiture

**A**ccroître la pratique de la marche à pied pour les déplacements des écoliers

**L**imiter le trafic automobile dans la rue de l'école ou son voisinage

**S**écuriser les abords de l'école

5

### Se donner des moyens et dresser un plan d'action

**A**près avoir défini les objectifs, le groupe de travail examine les moyens à mettre en œuvre pour atteindre ces buts. Un plan d'action et un calendrier sont élaborés

6

### Sensibilisation et Communication

**P**hase de test, microréalisation  
Journée "Marchons vers l'école"

**É**valuation des actions et corrections

7

### Lancement des opérations

**M**ise en place d'indicateurs et suivi

**O**bjectif final :  
**pérenniser les actions**



# Applications

## d'un Plan de déplacements vers l'école

L'élaboration d'un Plan de déplacements vers l'école est riche d'enseignements. En effet, il permet de dresser un tableau précis de la mobilité de la population scolaire et de proposer et développer des outils alternatifs.

### L'autobus pédestre

Il est très répandu en Grande-Bretagne, où des "School Travel Plans" (l'équivalent du Plan de déplacements vers l'école) sont mis en œuvre dans de nombreuses villes et régions. On trouve également ces dispositifs d'accompagnement collectif, entre autres, au Canada, aux États-Unis, en Australie et en Suisse.

#### Principes :

Un autobus pédestre est un groupe d'écoliers, conduit par des adultes, effectuant le trajet des zones d'habitation jusqu'à l'école à pied. Ce "bus à pied" emprunte des itinéraires précis, conçus pour être rapides et directs, mais en privilégiant toujours la sécurité des parcours. Selon le nombre d'enfants utilisant la "ligne", il est possible que l'itinéraire fasse du porte à porte. Le long de la ligne, des points de regroupement sont désignés. Les parents n'ont alors plus qu'à accompagner leur(s) enfant(s) jusqu'à ces points et à attendre l'arrivée de la "caravane pédestre". Se présentant comme un service et se voulant avant tout pratique pour les parents, tout autobus pédestre doit avoir la ponctualité parmi ses règles de base. Les parents qui confient leur(s) enfant(s) aux

accompagnateurs du bus doivent, en effet, avoir la certitude que les écoliers arriveront à l'heure exacte à l'école.

#### Mode

##### de fonctionnement :

Un adulte accompagnateur, désigné comme "conducteur", ouvre la marche et indique les haltes ou les traversées de voies, toujours sur des passages protégés. Derrière lui, les enfants marchent en file, en restant toujours sur les trottoirs. Un autre adulte accompagnateur ferme la marche et veille au bon déroulement du déplacement. Deux adultes accompagnateurs peuvent suffire, mais, s'il y a assez de volontaires, il est recommandé d'ajouter un parent, en renfort, qui se place latéralement entre la "caravane d'enfants" et la chaussée. Les coordinateurs veilleront par ailleurs à ce que chaque groupe d'enfants empruntant une "ligne" de bus pédestre n'excède pas une quinzaine d'élèves. Dans les pays où de tels "bus pédestres" fonctionnent, ce sont les parents qui, à tour de rôle, sont accompagnateurs, sur un principe de volontariat et de bénévolat.

#### Avantages :

Les parents remplissent cet office en moyenne une fois par semaine et sont,

par conséquent, déchargés du "souci" de conduire ou ramener leur enfant de l'école quatre jours sur cinq. Simple et convivial, l'autobus pédestre permet des gains de temps et même des économies d'essence. Cette pratique permet aussi de limiter le stress des enfants qui arrivent à l'école en pleine forme, grâce à une activité physique quotidienne. Un bus pédestre est donc un mode de déplacement alternatif à la voiture, pertinent, convivial, pratique et peu coûteux.

### L'autobus cycliste

Il reprend les principes du bus pédestre, mais présente l'avantage de pouvoir couvrir quotidiennement des distances beaucoup plus grandes. C'est, par conséquent, un outil assez bien adapté aux collèges et aux lycées. Mais il suppose des itinéraires praticables (idéalement, des pistes ou bandes cyclables), des garages à vélos sécurisés au sein de l'école et des équipements de sécurité (lampes, chasubles fluorescentes, casques). Différentes associations, la FUBicy en France ou Pro Vélo en Belgique, disposent d'outils et de guides pour organiser un ramassage scolaire à vélo.



### Covoiturage

Bien que la logique du Plan de déplacements vers l'école soit de privilégier les modes doux (marche à pied, vélo), le covoiturage peut parfois constituer une alternative appropriée. Les informations, recueillies grâce à l'enquête réalisée lors de la préparation du Plan de déplacements vers l'école permettront, via un coordinateur, de mettre en relation les parents ayant des besoins similaires.

### Transports publics

Le Plan de déplacements vers l'école ayant permis d'identifier les caractéristiques de la mobilité de la population scolaire et les itinéraires suivis, la municipalité pourra demander à l'autorité organisatrice des transports d'ajuster les horaires des bus existants, de mieux situer des arrêts, voire de dévier (ou de créer) une ligne pour répondre aux besoins de mobilité spécifiques des enfants et des parents.

### Aménagements de voirie

Le diagnostic réalisé lors de l'élaboration du Plan de déplacements vers l'école peut révéler le besoin d'aménagements comme de nouveaux passages piétons, une signalisation appropriée, des pistes cyclables ou des abris-vélos sécurisés. Des ralentisseurs ou une zone 30 pourront également être installés pour sécuriser les abords de l'école. C'est néanmoins le changement des comportements qui reste PRIORITAIRE.



# Quelles responsabilités, quel cadre juridique pour les dispositifs d'accompagnement collectif ?

## Assurance et couverture des écoliers

### Si l'enfant est blessé sur le chemin de l'école

En cas d'accident sur le trajet domicile-école, le dommage corporel subi par l'enfant, en l'absence de responsable identifiable ou assuré, sera couvert par les garanties "Individuelle-accidents" auxquelles les parents souscrivent presque systématiquement, par le biais des contrats personnels de la famille ou par l'assurance scolaire qui se généralise peu à peu.

Non obligatoires, les assurances scolaires présentent généralement l'avantage de couvrir l'enfant si l'accident survient pendant les activités organisées par l'établissement ou sur le chemin de l'école.

Ce type d'assurance est régulièrement conseillé par le ministère de l'Éducation nationale et par les associations de parents d'élèves.

La souscription d'une assurance scolaire couvrant ce type de déplacements s'avère donc vivement recommandée.

### Si l'enfant provoque un accident sur le chemin de l'école

Si un enfant, sur le chemin de l'école ou en toute autre circonstance, provoque un accident, casse un carreau ou blesse un camarade, ses parents peuvent être tenus pour responsables et se trouver dans l'obligation de réparer les dommages causés. Mais leur responsabilité civile est quasi-systématiquement couverte, soit par l'assurance scolaire quand elle a été souscrite, soit par les contrats personnels comme l'assurance responsabilité civile familiale par exemple, qui comprend une garantie de responsabilité civile pour les accidents causés par l'enfant.

## Quelle structure pour encadrer les dispositifs d'accompagnement collectif de type autobus pédestre ou cycliste et quelles responsabilités ?

Une association, de parents d'élèves, de quartier, existante ou spécifiquement créée dans ce but, pourra prendre en charge le système d'accompagnement. La structure associative permet de constituer un cadre juridique et de clarifier le rôle et les responsabilités de chacun dans l'organisation et la mise en oeuvre du dispositif. L'association peut assumer la responsabilité pénale et/ou civile des dommages résultant d'une faute commise dans l'organisation et la gestion de l'autobus pédestre ou cycliste. Ainsi, l'association pourra être tenue responsable de dommages survenus du fait, par exemple, d'un "manque d'encadrement", ou d'un "défaut de surveillance". Mais sa responsabilité civile sera facilement couverte par l'assurance qu'elle aura souscrite.



### Entraide informelle de parents bénévoles

Le bénévole qui assure la direction et la surveillance de la caravane pédestre ou cycliste tout au long du trajet en assume également la responsabilité. S'il y a infraction au code de la route (par exemple si le "conducteur" du groupe d'enfants décide de traverser une voie de circulation en dehors d'un passage piéton, alors qu'il s'en trouve un à moins de 50 mètres) ou en cas d'accident, il sera le seul responsable, à moins d'une faute commise par un tiers (automobiliste par exemple). Dans tous les cas, les responsabilités pénale et civile des accompagnateurs ne pourront être engagées qu'en cas de "faute" commise au cours du trajet (et non entre le domicile et l'arrêt) et ayant entraîné un dommage grave. La responsabilité pénale de l'accompagnateur pourra être engagée en cas de "défaut de surveillance", si cette négligence est à l'origine d'un accident grave. En fait, dans cette option d'entraide informelle entre parents, les responsabilités ne sont pas différentes de celles que l'on assume, lorsque l'on conduit les camarades de son enfant à un goûter d'anniversaire.

### Recommandations

#### Structure

La forme associative est préférable, car elle permet de décharger quelque peu les accompagnateurs de leur responsabilité au profit de la responsabilité civile de l'association. Mais il ne faudra pas exclure, pour initier une démarche, l'entraide informelle entre parents, facile à mettre en oeuvre et à l'organisation souple et réactive, peu coûteuse et conviviale.

#### Assurances

Dans tous les cas, et quelle que soit la forme de la structure organisatrice, il est préférable que l'enfant ait une assurance scolaire. Si l'organisateur est une association, il faut bien vérifier que celle-ci dispose d'une assurance de responsabilité civile. Il est également préférable, dans tous les cas, que le parent accompagnateur désigné comme responsable du groupe soit couvert par une assurance responsabilité civile et également par une assurance "Individuelle-accidents".



## Pour initier

### une démarche d'écomobilité scolaire

Le meilleur moyen d'initier une démarche d'écomobilité scolaire dans votre école, dans votre commune, c'est d'organiser un événement festif de type journée **"Marchons vers l'école"**.

Le jour ou la semaine qui auront été choisis, parents et enfants devront s'engager à rejoindre l'école par tous les moyens de déplacement autres que l'automobile :

à pied bien sûr, mais aussi à vélo, en roller, en trottinette... tout en veillant à ne proposer que des itinéraires adaptés pour faire voyager des enfants accompagnés.

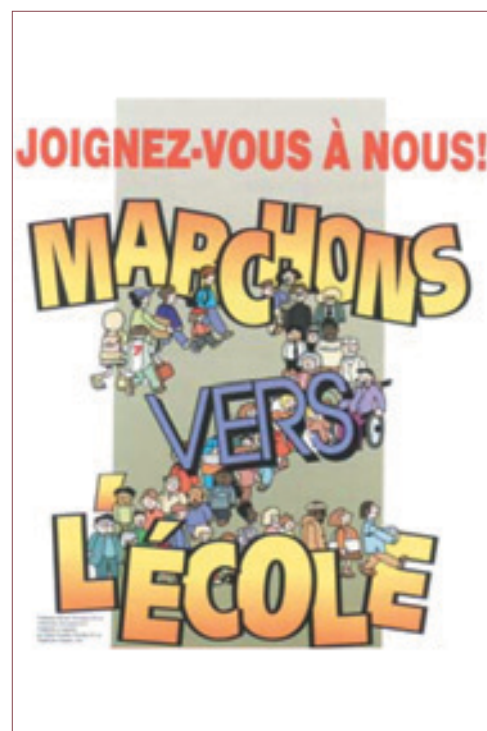
En cas de besoin, une aide ponctuelle des forces de l'ordre peut être sollicitée et/ou des aménagements être demandés pour sécuriser certains points du parcours.

Seuls les circuits dont les risques

auront été traités devraient être empruntés, un éventuel accident pouvant, en effet, condamner définitivement la démarche.

Un tel événement présentera alors l'avantage :

- De sensibiliser d'un seul coup l'ensemble d'une population scolaire,
- De diagnostiquer les problèmes de sécurité et de voirie sur les trajets,
- De réfléchir avec les parents et la municipalité aux aménagements de voirie souhaitables et de pouvoir programmer les travaux appropriés,
- De permettre de s'appuyer sur une expérience concrète pour, après l'opération, demander à la mairie la mise en œuvre d'un Plan de déplacements vers l'école dans l'établissement scolaire pilote.



## Choisir

### le moment opportun

Pour lancer un tel événement, on pourra s'appuyer sur des opérations existantes : la journée internationale **"Marchons vers l'école"** (octobre), les Journées de l'Environnement (juin), les journées *"En ville, sans ma voiture !"* (22 septembre) ou encore la *"Semaine du Transport Public"* (septembre).

A noter que La Prévention Routière propose aux collectivités locales le magazine **"Circuler autrement"** qui aborde les questions d'aménagement, de déplacements urbains et de prévention des accidents de la route.

## Sources et relais

### d'information

L'écomobilité scolaire était, en 2002, un sujet encore assez neuf en France, mais différents organismes pourront néanmoins vous renseigner :

- Les délégations régionales de l'ADEME
- Les comités départementaux de La Prévention Routière
- Les services de la Sécurité Routière (Préfectures)
- Des associations d'éducation à l'environnement
- Des associations de promotion du vélo (FUBicy)
- Les Comités Régionaux d'Éducation pour la Santé (CFES)

## Partenaires

### potentiels

- Les régions (pour les lycées),
- Les départements (pour les collèges),
- Les communes (pour les écoles),
- Les structures intercommunales,
- Les municipalités,
- Les agences régionales de l'environnement,
- Les services déconcentrés de l'État : DIREN, DDE, Sécurité routière, etc.,
- Les académies et les inspections de circonscription,
- Les associations et leurs relais locaux,
- Des entreprises ou des fondations (assureurs, transporteurs...), sans oublier :
- L'ADEME et La Prévention Routière

## Pour vous accompagner,

contactez les délégations régionales de l'ADEME

Alsace .....	03 88 15 46 46	Picardie.....	03 22 45 18 90
Aquitaine .....	05 56 33 80 00	Poitou-Charentes.....	05 49 50 12 12
Auvergne .....	04 73 31 52 80	Provence-Alpes-Côte d'Azur .....	04 91 32 84 44
Basse-Normandie .....	02 31 46 81 00	Rhône-Alpes.....	04 72 83 46 00
Bourgogne .....	03 80 76 89 76	Guadeloupe .....	05 90 26 78 05
Bretagne .....	02 99 85 87 00	Guyane .....	05 94 29 73 60
Centre .....	02 38 24 00 00	Martinique .....	05 96 63 51 42
Champagne-Ardenne.....	03 26 69 20 96	Réunion .....	02 62 71 11 30
Corse .....	04 95 10 58 58		
Franche-Comté .....	03 81 25 50 00	Représentations territoriales	
Haute-Normandie .....	02 35 62 24 42	Nouvelle Calédonie .....	00 687 27 39 44
Ile-de-France .....	01 49 01 45 47	Polynésie française .....	00 689 46 84 51
Languedoc-Roussillon .....	04 67 99 89 79	Saint-Pierre-et-Miquelon.....	05 08 41 19 80
Limousin .....	05 55 79 39 34		
Lorraine .....	03 87 20 02 90	N° Azur (prix d'appel local) : 0 810 060 050	
Midi-Pyrénées .....	05 62 24 35 36	Minitel (0,196 €/min) : 3615 ADEME	
Nord-Pas-de-Calais .....	03 27 95 89 70	Internet : <a href="http://www.ademe.fr">www.ademe.fr</a>	
Pays de la Loire .....	02 40 35 68 00		

Vous pouvez également obtenir les coordonnées des Comités Départementaux de La Prévention Routière sur Internet : [www.preventionroutiere.asso.fr](http://www.preventionroutiere.asso.fr)

### Sites Internet de référence



[www.fubicy.org](http://www.fubicy.org)

[www.preventionroutiere.asso.fr](http://www.preventionroutiere.asso.fr)

(Dossier "A l'école à pied")

[www.goforgreen.ca](http://www.goforgreen.ca)

[www.vertlaction.ca](http://www.vertlaction.ca)

(Aller-retour actif et sécuritaire pour l'école)

[www.iwalktoschool.org](http://www.iwalktoschool.org)

[www.provelo.org/indexFr.htm](http://www.provelo.org/indexFr.htm)



Agence de l'Environnement et de la Maîtrise de l'Energie  
27, rue Louis Vicat • 75015 Paris  
Tél. : 01 47 65 20 00 • Fax : 01 46 45 52 36  
[www.ademe.fr](http://www.ademe.fr)



**LA PREVENTION  
ROUTIERE**

6, avenue Hoche • 75008 Paris  
Tél. : 01 44 15 27 75 • Fax : 01 44 15 27 31  
[www.preventionroutiere.asso.fr](http://www.preventionroutiere.asso.fr)