guide méthodologique n°13

AMÉLIORER SES DÉPLACEMENTS SUR SON TERRITOIRE

anacej

Cet ouvrage est le fruit de l'expérience et de la capitalisation au sein de l'Anacej. Il est basé sur le travail effectué par l'association, ses membres et ses salariés depuis 1991.

Directeur de la publication
Frédérick Pairault

Ce guide a été conçu et coordonné par **Marie-Pierre Pernette** et **Lilia Benhadji**, rédigé par **Marion Esquerré** relu par **Liliane Jabbour**, avec l'aide de toute l'équipe de l'Anacej, en partenariat avec SNCF et le soutien de Rue de l'Avenir.

Graphisme
Nous Travaillons Ensemble
www.noustravaillonsensemble.fr

Imprimé chez Moutot

Édition décembre 2013
©Anacej 2013

Liberté • Égalité • Fraternité
RÉPUBLIQUE FRANÇAISE
MINISTÈRE DES SPORTS, DE LA JEUNESSE, DE L'ÉDUCATION POPULAIRE ET DE LA VIE ASSOCIATIVE

l'acsé
l'agence nationale pour la cohésion sociale et l'égalité des chances

RUE DE L'AVENIR

10 euros

Améliorer ses déplacements sur son territoire

Se rendre à l'école à vélo et ne pas trouver où l'attacher. Dépendre de la présence d'une gare pour choisir la destination de ses vacances…
Finalement, on a hâte d'avoir 18 ans et de pouvoir, enfin, passer son permis. Enfin, l'autonomie et la liberté ! N'est-ce pas ce que vantent les banques qui font des offres de crédit à l'acquisition de la première voiture ou encore les publicités des constructeurs automobiles ? Ne doit-on pas avoir son permis de conduire pour présenter un CV « digne de ce nom » lorsque l'on cherche un emploi - raison pour laquelle de nombreuses institutions publiques aident à son financement ? Mais, doit-on réduire la mobilité à la voiture ? Surtout pas ! Ce guide est là pour vous aider à appréhender différemment la mobilité avec les enfants et les jeunes mais également - c'est indispensable - avec leur entourage, leurs écoles, les pouvoirs publics et les acteurs économiques. La mobilité d'aujourd'hui et de demain doit être pensée à travers les enjeux du XXIe siècle. Elle doit être respectueuse de l'environnement et des personnes. Elle doit être un droit accessible à tous et favoriser les échanges.

L'Anacej, c'est quoi ?

L' Anacej est un réseau né en 1991 pour promouvoir la participation des jeunes et accompagner les collectivités territoriales dans la mise en place d'instances de participation de jeunes à la décision publique. L'association s'adresse à différents publics : enfants et jeunes, professionnels, élus locaux, militants associatifs… et aux différents niveaux du territoire : villages, villes, intercommunalités, départements et régions.

SNCF, c'est quoi ?

SNCF est l'un des premiers groupes mondiaux de mobilité et de logistique, avec une présence dans 120 pays, et 250 000 collaborateurs en 2012. Groupe de service public, citoyen et responsable, SNCF est soucieux de l'environnement dans lequel il agit, des publics auxquels il s'adresse (clients, élus, jeunes…), et s'implique à leur côté pour répondre à leurs attentes en termes de prévention, d'apprentissage de la vie en collectivité, de qualité de service.

Les guides, c'est quoi ?

Les guides de l'Anacej visent à apporter la réflexion et les repères pour la création et l'animation de lieux de participation des enfants et des jeunes à la vie publique locale.

Ils s'appuient sur la connaissance capitalisée au sein de l'Anacej et valorisent les expériences. Ils peuvent s'enrichir de témoignages d'experts.

Améliorer ses déplacements sur son territoire

1

page 7
Mobilité d'aujourd'hui, mobilité de demain
- Bien connaître les différents modes de transport
- Français, comment bougeons-nous ?
- Les enjeux de la mobilité

2

page 17
Jeunesse et mobilités
- Des besoins qui évoluent avec l'âge…
- … et avec le lieu de vie
- Enfants et jeunes à la reconquête de l'espace public
- Le code de la rue et les 30 km/h pour se réapproprier la rue

3

page 23
Quels leviers pour améliorer la mobilité ?
- Se former et faire un diagnostic
- Savoir qui fait quoi
- Des projets simples mais pensés dans leur globalité

page 31
Conclusion
- Les incontournables

page 32
Ressources

« La mobilité est devenue un quasi-droit social, comme la santé ou l'éducation, un bien public comme l'eau ou l'électricité. Pourtant, la multiplication des déplacements devient insoutenable (CO_2, pollutions, congestion, etc) et parfois, elle est plutôt subie que souhaitée. En fait, en même temps qu'elle se généralise, la mobilité commence à changer de sens et de valeur. Aller le plus vite possible, le plus loin et le plus souvent possible, ne constitue plus la condition nécessaire ni suffisante d'une bonne mobilité. Ce qui compte désormais, c'est la richesse des opportunités, des rencontres, des expériences procurées ou favorisées par nos déplacements. »

Armand Harchuel,
membre de l'Académie des technologies

1 Mobilité d'aujourd'hui, mobilité de demain

Chaque mode de transport présente un intérêt selon la distance à parcourir, la rapidité, ce que l'on doit transporter mais aussi le coût et l'impact environnemental. On peut les classer en fonction des voies de communication (terrestres, aquatiques, aériennes) ou de l'énergie employée (carburant, électricité, vent ou encore énergie motrice humaine). On peut également distinguer les transports individuels des transports collectifs que les politiques publiques tendent à développer à côté de modes de déplacements individuels non polluants. Car, dans un contexte d'accroissement permanent de la mobilité, les enjeux sont nombreux : les modes de transport doivent à la fois être accessibles à tous, être moins énergivores et polluants et cohabiter intelligemment dans l'espace public.

Bien connaître les différents modes de transport

Les transports individuels
Parmi les transports individuels, on compte la voiture et les deux-roues motorisés d'un côté et, de l'autre, les modes « doux » appelés aussi modes actifs : vélos, roller, trottinette, skate et marche à pied.

La voiture est aujourd'hui le mode de transport individuel le plus répandu. Son succès provient principalement de l'autonomie qu'elle offre : aller où l'on veut quand on veut et cela, en transportant d'autres personnes et/ou des objets. C'est un mode de transport relativement rapide, qui bénéficie d'un important réseau d'infrastructures. Mais l'automobile coûte cher. En milieu urbain, elle est aussi synonyme d'encombrement et d'embouteillage. Surtout elle est nocive pour l'environnement. Elle dégage des gaz à effet de serre mais aussi des particules fines qui ont un impact important sur la santé (cancer, maladies vasculaires, etc).

Les deux-roues motorisés (scooter, mobylette, moto) sont utilisés essentiellement pour effectuer les trajets quotidiens en milieu urbain ou péri-urbain. Excepté certaines catégories, les deux-roues motorisés ne sont pas adaptés à de longues distances. Leur capacité de transport est donc limitée mais ils permettent de se faufiler dans une circulation dense. Leur coût à l'achat est relativement faible. Ils polluent moins que les voitures mais posent d'importants problèmes de sécurité.

Les modes de déplacement dits « doux » (marche, vélo, skate, trottinette, roller) présentent de multiples avantages. Peu ou pas du tout encombrants ni coûteux, ils permettent des déplacements rapides en milieu urbain et péri-urbain où ils sont beaucoup plus présents qu'en milieu rural. Ils ont aussi une vocation de loisirs (cyclotourisme, randonnée...). Fonctionnant grâce à l'énergie du corps humain, ils ne polluent pas et sont bons pour la santé. En revanche, à l'instar des deux-roues motorisés, les modes doux ne permettent pas de couvrir de longues distances, ni de transporter marchandises ou personnes et leur confort d'utilisation est soumis aux aléas climatiques.

La marche à pied est la première des écomobilités et elle concerne tout le monde : c'est l'unité de base des déplacements. Elle représente selon les villes, 20% à 50% des déplacements.
Tous les autres modes de déplacement ne sont que des supports pour la faciliter, l'accélérer. La marche, facteur essentiel pour l'autonomie des personnes vulnérables ou en situation précaire, est un élément incontournable d'une politique locale de déplacements.

Les deux roues motorisés représentent 23% des tués et le risque d'un accident mortel est beaucoup plus important qu'un déplacement en voiture. Sur les 174 tués en cyclomoteur plus de 60% avaient moins de 25 ans. Ces derniers représentent également plus de 20% des tués en moto.

Rue de l'avenir
(Chiffres du Bilan 2012 de l'Observatoire national interministériel de la sécurité routière (ONISR))

Le Vélo à assistance électrique (VAE)
Grâce à une batterie embarquée sur le vélo, un coup de pédale d'un VAE vaut plusieurs coups de pédale d'un vélo classique. Ce vélo hybride est donc une excellente solution pour les déplacements de courtes mais aussi moyennes distances. « Propre », silencieux et bon pour la santé, il rencontre un vif succès dans le nord de l'Europe mais pas encore en France, même si de plus en plus de collectivités locales aident les particuliers à s'équiper.

Les transports collectifs
Des transports collectifs existent pour tous les usages : déplacements quotidiens, loisirs et voyages. On en trouve partout, en zone rurale et urbaine. Ils ont été fortement développés par les pouvoirs publics non seulement pour permettre à tous, quels que soient l'âge et les moyens économiques, de se déplacer mais aussi comme une alternative à l'usage de la voiture individuelle.
Quels sont-ils ? Il y a tout d'abord **l'avion** capable de parcourir des milliers de kilomètres en quelques heures, et **le train** (TGV, Intercités, TER...) qui permet de se déplacer à différentes échelles (d'une région au territoire national jusqu'à l'Europe) parfois en des temps qui concurrencent le transport aérien.

Le réseau ferroviaire est très présent sur tout le territoire, et notamment dans les zones rurales, contrairement au réseau aérien. De plus en plus de personnes l'utilisent quotidiennement, pour leurs déplacements domicile-travail ou domicile-école. Enfin, **le car** est très utilisé pour les déplacements départementaux, dans les zones rurales ou péri-urbaines.
Une grande part des transports scolaires est d'ailleurs assurée par des lignes de cars.
Il existe une forte densité de transports collectifs dans les zones urbaines et les centres-villes. Dans des agglomérations comme Paris, Marseille, Toulouse, Strasbourg, etc, **le bus** est un mode de transport particulièrement sollicité pour les déplacements quotidiens, de courtes et moyennes durées. On trouve des lignes de bus urbains dans toutes les villes. En fonction des lieux, ce réseau est complété de lignes de tramway, de lignes de métro et, comme à Paris, d'un réseau de trains de banlieue (Transilien, RER). Entrent enfin dans la catégorie des transports collectifs, **le transport à la demande** et les taxis qui peuvent être complétés par les usages alternatifs de la voiture : autopartage, auto en libre-service et co-voiturage.
La mutualisation de la voiture est un moyen de sortir du système « une voiture, une personne ».

Français, comment bougeons-nous ?

Hausse de la mobilité

En semaine, les Français de 6 ans et plus ont effectué en moyenne 177 millions de déplacements locaux quotidiens en 2008 contre 166 millions en 1994.
Cette hausse est essentiellement due à la croissance démographique mais les déplacements quotidiens ont tendance à s'allonger : tous motifs confondus, en semaine, les personnes ont parcouru une moyenne de 25,2 km en 2008 contre 17,4 km en 1982.
En 2008, les Français de 6 ans et plus ont effectué 358 millions de voyages à plus de 80 km de leur domicile, contre 293 millions en 1994, soit un rythme d'augmentation de 1,5 % par an.

La voiture encore reine

En 2008, seuls 19 % des ménages ne disposent pas de véhicule et 36 % disposent désormais d'au moins deux véhicules contre 32 % en 1994 et 23 % en 1982.
La voiture tend à devenir un équipement presque individuel, à l'instar du téléphone.
En 2008, 65 % des déplacements – toutes distances confondues - sont réalisés en voiture, en tant que passagers ou conducteurs.

Le train attire

Si l'on se concentre seulement sur les voyages longue distance, la voiture reste le mode de transport très majoritairement sollicité. Mais sa part recule (de 75,2 % à 73,4 % entre 1994 et 2008) au profit de l'usage de l'avion et surtout du train (de 14,1 % à 17,1 % des trajets longue distance). Le car, lui, décline fortement pour atteindre seulement 2,5 %.

Des évolutions différentes

Le développement de l'usage de l'automobile se stabilise dans les grands pôles urbains régionaux et recule dans les villes-centres et dans l'ensemble de l'agglomération parisienne (où il est déjà le plus faible). En revanche, ailleurs, la part de la voiture continue d'augmenter : 3/4 des déplacements s'y effectuent en voiture, contre moins de 2/3 des déplacements dans les grandes aires urbaines.

Les modes « doux » en ville

La marche à pied est davantage pratiquée dans les centres des grandes agglomérations (Paris et province) qu'il y a une quinzaine d'années.
Entre 1994 et 2008, c'est dans les villes-centres des grands pôles urbains, notamment Paris, que le recours au vélo a fortement progressé, alors que sa pratique a baissé dans les espaces à faible densité de population.

Éléments issus de l'enquête nationale *Transports et déplacements* (ENTD) publiée par l'Insee en déc 2010

Les enjeux de la mobilité

L'environnement
La société est de plus en plus mobile : on se déplace plus fréquemment et de plus en plus loin, pour aller au travail, se rendre à l'école, faire ses courses, partir en vacances… Or les transports sont source de pollutions : ils émettent des gaz à effet de serre et produisent des déchets. Cependant, les niveaux de pollution diffèrent selon les modes de transport, de telle sorte qu'un choix raisonné de mobilité peut contribuer à diminuer l'impact de nos déplacements sur la planète.
L'évolution vers une mobilité plus responsable que l'on nomme désormais « écomobilité » ou « mobilité durable » est d'autant plus nécessaire que nous sommes dans un contexte de raréfaction des ressources énergétiques. Dans les territoires, cette prise de conscience conduit à la naissance de projets variés tels que le pédibus pour aller à l'école, les pistes cyclables pour accéder facilement au centre-ville, les garages à vélo devant les établissements scolaires, etc.
Plus généralement, les politiques publiques en faveur des transports en commun et les initiatives d'origine privée comme le covoiturage et l'auto-partage, contribuent à cet effort.

L'accessibilité
Il est important que tout le monde ait le choix de se déplacer sans voiture. Au-delà de l'enjeu environnemental, c'est aussi une question d'égalité sociale. Mais pour cela, les différents modes de transport doivent être adaptés à tous : personnes handicapées et à mobilité réduite, enfants, poussettes, etc. En outre, cela implique aussi que les lieux d'accès aux transports (gares, stations de métro, arrêts de bus, bornes vélos libre-service…) soient implantés à proximité des habitats et des lieux de travail, d'éducation, de services, de culture et loisirs. C'est encore loin d'être le cas partout : plus on s'éloigne des centres urbains, plus le choix se restreint et l'accès aux transports devient difficile.

L'intermodalité
De nos jours, un trajet ne se pense pas uniquement en voiture d'un point A à un point B. Il peut être envisagé en enchaînant plusieurs modes de transport : on parle alors d'intermodalité. C'est par exemple le fait de se rendre à vélo jusqu'à une gare routière, puis de prendre un bus pour rejoindre l'école, ou encore d'utiliser sa voiture jusqu'au parking de la gare ferroviaire pour ensuite emprunter le train. Plus le choix est large, plus les usagers ont de solutions qui, tout en étant adaptées à leurs besoins, offrent une alternative à la voiture individuelle.
De ce fait, outre le déploiement d'une offre de transport variée, l'enjeu pour les pouvoirs publics et les opérateurs est d'optimiser la connexion entre les différents modes de transport (compatibilité des horaires, accès piéton, parking, etc).

Partage de l'espace et « vivre ensemble »
La diversification des modes de transport fait que, dans une même rue, cohabitent des piétons, des individus en rollers, trottinette ou skate, des cyclistes, des motards, des trams, des bus et des voitures. Chacun a son usage de l'espace, sa destination et sa vitesse de déplacement. Il faut donc apprendre à circuler tous ensemble dans le respect des autres et la prudence. Cette question se pose de plus en plus avec la progression des mobilités « douces ». Cette notion de partage de l'espace et de respect des autres vaut aussi dans les lieux de transports collectifs (gares, stations de métro, arrêts de bus, etc) et dans les transports eux-mêmes. Lutter contre les incivilités et les dégradations matérielles dans les transports est un enjeu tant pour les collectivités territoriales que pour les entreprises de transport. En effet, la qualité des conditions de déplacement (confort et sentiment de sécurité des voyageurs) est un facteur d'attractivité des transports collectifs.

Calculer son empreinte écologique
L'Agence de l'environnement et de la maîtrise de l'énergie (*www.ademe.fr*) propose d'évaluer l'impact de ses déplacements avec une calculette éco-déplacement et un éco-comparateur. Dans le même esprit, le site *ecofrancilien.fr* récapitule les émissions de CO_2/km générées par un voyageur en Île-de-France et calcule ce qu'il est possible d'économiser en argent et en CO_2 en choisissant le train.

30 km/h : redonnons vie à nos villes
Plusieurs associations en Europe militent pour faire du 30 km/h, la vitesse de circulation en ville.
Il s'agit d'améliorer la sécurité routière, de favoriser les transports « doux », de réduire les nuisances sonores et la pollution mais aussi d'augmenter la convivialité et le bien-être des usagers. Passer de 50 à 30 km/h multiplie par neuf les chances de survie des piétons et cyclistes lors d'un accident.
30kmh.eu/France

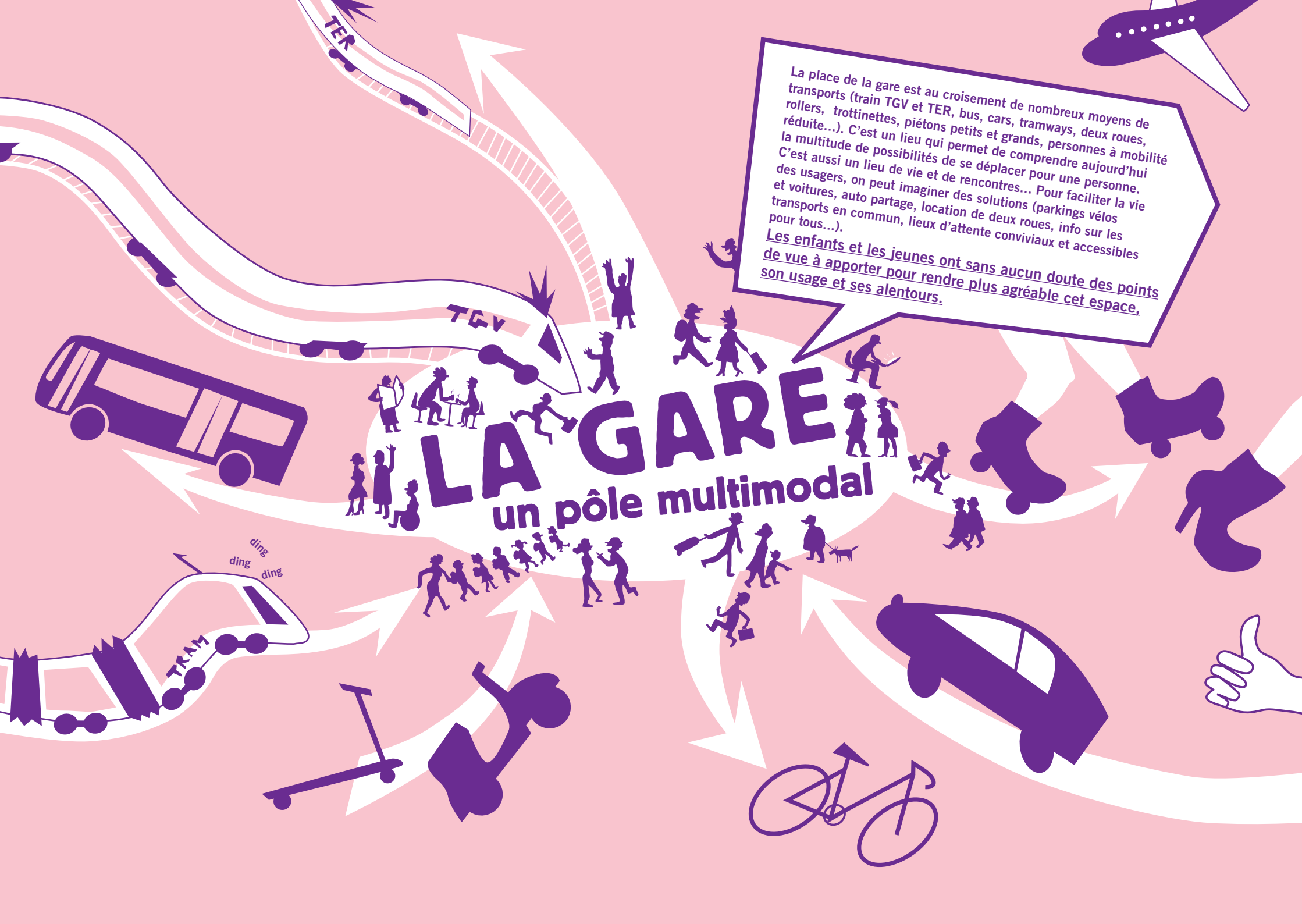
La Gare, pôle d'échange multimodal
Pleinement intégrées dans le fonctionnement urbain, les gares offrent une large palette de modes de transport pour la rejoindre ou la quitter : train, car, bus, taxis, auto-partage, covoiturage, vélo….
Pour faciliter l'intermodalité, des entreprises de service public (telle que SNCF) et leurs partenaires travaillent à la compatibilité des horaires, à l'information voyageur…
Ils installent à l'abord des gares ou en leur sein des bornes de covoiturage et de taxis, des services liés au vélo, une signalétique pour favoriser la marche à pied…

Les petits justiciers à la Roche-sur-Yon (85)
Le Conseil municipal des jeunes a inventé une bande dessinée mettant en scène trois mini justiciers ou super-héros prenant le parti des personnes à mobilité réduite dans la vie quotidienne. Partant de situations réelles, inspirées notamment par l'une de leur camarade en fauteuil roulant, les jeunes élus ont cherché à sensibiliser la population aux difficultés rencontrées quotidiennement, notamment dans la rue, par les personnes qui peinent à se déplacer avec leurs deux jambes.

LA GARE
un pôle multimodal

La place de la gare est au croisement de nombreux moyens de transports (train TGV et TER, bus, cars, tramways, deux roues, rollers, trottinettes, piétons petits et grands, personnes à mobilité réduite...). C'est un lieu qui permet de comprendre aujourd'hui la multitude de possibilités de se déplacer pour une personne. C'est aussi un lieu de vie et de rencontres... Pour faciliter la vie des usagers, on peut imaginer des solutions (parkings vélos et voitures, auto partage, location de deux roues, info sur les transports en commun, lieux d'attente conviviaux et accessibles pour tous...).

Les enfants et les jeunes ont sans aucun doute des points de vue à apporter pour rendre plus agréable cet espace, son usage et ses alentours.



« Viens souper ! » Ma mère crie sur le pas de la porte. D'un bond, je me lève. Je ramasse mon vélo et salue mes voisins : « À tantôt ! ». Puis je quitte le sous-bois sur ma monture, empruntant le sentier qui me mène directement à la maison.

Cette scène qui se déroulait presque quotidiennement sur la rue Pérodeau, à Québec, où j'ai grandi, vous est sûrement familière, puisqu'elle faisait partie du quotidien de la plupart des enfants aujourd'hui adultes. Mais à mon fils de 6 ans, en revanche, cette scène ne dit rien du tout.

Tout comme elle ne dit rien à ses amis et aux autres enfants nés au tournant du millénaire, dont les rares temps libres sont passés entre quatre murs, plus souvent qu'autrement devant un écran. Si bien que le son des enfants qui s'amusent se fait de moins en moins entendre, en banlieue, en région, en ville et à la campagne, à Sherbrooke, à Outremont, dans le quartier Saint-Roch et à Gatineau, ailleurs au Canada, aux États-Unis aussi bien qu'en Europe. »

François Cardinal, journaliste éditorialiste québécois
Extrait de son livre *Perdus sans la nature. Pourquoi les jeunes ne jouent plus dehors et comment y remédier ?*
Édition Québec Amérique, 2010.
Blogue : *perdussanslanature.com*

2 Jeunesse et mobilités

Pour œuvrer à l'amélioration de leur mobilité, en qualité et en offre, il est indispensable de prendre en compte l'évolution des besoins et des modes de déplacement des enfants et des jeunes, en fonction de leur âge mais aussi de leur milieu de vie.
Cette ambition implique aussi de réinterroger la place des enfants dans l'espace public où s'organisent les mobilités.

Des besoins qui évoluent avec l'âge...

Durant la petite enfance, la mobilité dépend de celle des parents. Les enfants sont transportés en poussette, à vélo ou dans la voiture.
Leurs parents peuvent emprunter avec eux les transports urbains, le train, l'avion.
Mais, dans la rue comme dans les transports, entre pollution, bruit, accessibilité difficile, absence ou presque de places réservées et trottoirs encombrés, rien ou presque n'est adapté à ces usagers.

Plus tard, l'enfant acquiert un peu d'autonomie. Il peut parcourir des distances plus longues à pied. Il découvre d'autres modes de transport individuel comme le vélo, la trottinette, le skate, les rollers pour assurer des déplacements « utiles » (domicile-école) ou de loisirs. Se pose alors la question de l'apprentissage de la conduite et des règles de sécurité (traverser la chaussée, respecter les feux, rouler au pas sur le trottoir...) sachant que les enfants n'ont pas la même perception (vision restreinte) de l'espace, ni les mêmes représentations du danger que les adultes.

À partir de l'entrée au collège, les jeunes commencent à se déplacer seul, à pied, à vélo mais aussi en transports collectifs (car scolaire, transports urbains...) pour des durées et distances plus importantes. Ce gain d'autonomie dans leurs déplacements implique de nombreux apprentissages : savoir se repérer, utiliser un réseau de transport, demander de l'aide,... et connaître le Code de la route.

L'adolescence est l'âge où l'on aspire à plus d'autonomie. La mobilité devient alors un enjeu pour « aller en ville » avec ses copains, avoir des activités de loisirs, etc. Ce n'est pas un hasard si la loi permet, à partir de 14 ans et moyennant l'acquisition du permis AM, de conduire un véhicule motorisé de moins de 50cm³ (scooters, mobylettes) qui permet des déplacements plus longs et rapides.

La sécurité routière à l'école
La sensibilisation aux règles de sécurité routière débute souvent à l'école primaire, mais c'est au collège que les élèves préparent l'Attestation scolaire de sécurité routière (ASSR) de niveau 1 (en 5e) et 2 (en 3e). L'acquisition de cette attestation, complétée de sept heures de leçon de conduite dans une auto-école, est indispensable au jeune qui souhaite obtenir le permis AM pour la conduite d'un deux-roues motorisé de moins de 50cm³.

En termes de mobilité, la majorité marque la dernière étape de la jeunesse.
C'est l'âge de l'émancipation, avec une sociabilité complètement autonome de celle des parents. On aspire aux vacances entre copains et plus largement au voyage. On quitte éventuellement le domicile familial pour les études. On a ses premières expériences professionnelles. Cet âge de la vie se caractérise par une mobilité très élevée et, à partir de 18 ans (permis de conduire), on dispose désormais - théoriquement - de tous les modes de transports existants pour se déplacer. Seulement, le pouvoir d'achat constitue alors un critère de choix important.

... et avec le lieu de vie

Si les enfants et les jeunes, en fonction de l'âge, connaissent globalement les mêmes étapes dans la découverte de la mobilité, ils ne sont pas confrontés aux mêmes problématiques selon leur lieu de résidence.
En milieu urbain, les distances sont relativement courtes entre le domicile et les établissements scolaires, lieux de loisirs et de services. Entre la marche à pied et les réseaux de transports, les adolescents et jeunes adultes peuvent rapidement profiter d'une certaine autonomie dans leurs déplacements.

La situation est toute autre pour ceux qui vivent en milieu rural et péri-urbain. Si l'école se situe dans la commune ou celle voisine, il faut souvent parcourir plusieurs kilomètres pour se rendre « à la ville » où se concentrent les établissements du secondaire, l'offre de loisirs et de services, les lieux de sociabilité mais aussi les gares et aéroports à partir desquels on accède aux réseaux de transport nationaux et internationaux.

Or, les transports en commun se raréfient à mesure que l'on s'éloigne des centres urbains. Les transports scolaires sont en général organisés - bien qu'ils ne couvrent pas tous les villages - mais l'accès aux activités sportives et culturelles mobilisent fortement les parents et leur voiture. Cette situation devient particulièrement problématique à partir de l'adolescence puisqu'elle vient contrarier l'aspiration à l'autonomie.

Ce n'est pas étonnant de voir les jeunes ruraux ou péri-urbains passer le permis de conduire dès leur majorité alors que ce n'est pas une préoccupation majeure pour les jeunes des centres urbains.

Enfants et jeunes à la reconquête de l'espace public

L'espace public a de multiples fonctions : on s'y promène, on y travaille, on s'y déplace, on s'y rencontre, on y joue. Cependant, l'essor des déplacements motorisés, notamment de l'automobile, a complètement modifié le paysage. « La rue a été transformée en route et le Code de la route s'est imposé », comme le constate l'association Rue de l'Avenir dans ses travaux. Au fil du temps, la ville « motorisée » a marginalisé les déplacements à pied et les autres usages d'un espace rendu exigüe. Les piétons doivent être particulièrement vigilants à leur sécurité et les enfants, qui figurent parmi les populations les plus vulnérables, encore plus. En outre, le bruit, la pollution, la vitesse ont fait de l'environnement urbain, un environnement stressant, voire agressif pour les jeunes usagers. In fine, on laisse les enfants se déplacer le moins possible dans l'espace public car leurs modes de transport privilégiés - la marche, le vélo, la trottinette, etc - deviennent dangereux. Ils s'y croisent plus qu'ils ne s'y rencontrent et n'y jouent presque plus.
Est-ce parce qu'on a perdu l'habitude de les voir qu'on ne tolère plus leur rare présence ?

Et pourquoi pas réparer son vélo sur l'espace public ?
De mars à octobre 2013, SNCF - en partenariat avec l'association d'insertion *Sauvegarde Val-d'Oise* - a proposé dans quatre gares et le centre-ville de cinq communes du département, des « Ateliers vélos service » hebdomadaires où l'on pouvait notamment apprendre à réparer son vélo.

Annonay (07)

Le conseil municipal des jeunes d'Annonay lutte contre le trafic automobile

Afin de sensibiliser la population aux problèmes liés au trafic automobile et aux autres modes de déplacement, les jeunes élus ont souhaité organiser une journée sans voiture.
Mais, après avoir échangé avec les élus, les partenaires et leurs parents, ils ont pris conscience de certaines difficultés et ont révisé leur projet. Ils ont finalement organisé des animations pendant deux jours autour des déplacements écologiques.
Ce projet a déclenché par la suite une réflexion sur les vélos à assistance électrique et les parcours piéton.
Le service en charge des bus s'est par ailleurs inspiré du projet pour ses propres animations.

Toujours est-il que dans ce lent mouvement, quand on n'exclut pas explicitement les enfants et les jeunes de l'espace public en n'installant pas de bancs pour ne pas déranger le voisinage, en ne sécurisant pas les rues pour permettre aux enfants d'aller à l'école à pied, on omet souvent de prendre en compte leurs usages dans la conception des aménagements et politiques de mobilité.

Pourtant, un espace public où l'enfant pourrait retrouver une place, circuler en sécurité, s'amuser et construire sa sociabilité, est en réalité un espace public plus accueillant pour tous les usagers. Questionner la ville et ses mobilités au travers des enfants, en s'appuyant sur leurs besoins et leurs pratiques, est donc un enjeu majeur pour construire les villes de demain, plus conviviales, moins excluantes et propices à l'expression de la vie sociale.

Le code de la rue et les 30 km/h pour se réapproprier la rue

La « Zone 30 » (créée en 1990) permet à l'échelle d'une rue ou d'un quartier, de privilégier les fonctions urbaines par rapport à la circulation automobile. Elle limite la vitesse de circulation à 30 km/h.
La « Zone de rencontre » est un autre concept, introduit en 2008 dans le Code de la route. Entre « l'aire piétonne » et la « zone 30 », cet espace vise à mieux gérer l'espace public de voirie en faveur des modes de transports « doux » et d'une circulation automobile apaisée.
Aujourd'hui, de nombreuses associations en France et en Europe militent pour la « Ville 30 ». Dans cette idée, les « zones 30 », les plus étendues possible, comporteraient en leur sein des « zones de rencontres » et des zones piétonnes. Les rues 50 km/h seraient limitées aux axes urbains à très forte dominante de trafic.

Avec le retour progressif des modes de transport « doux » dans la ville, il devenait nécessaire de revoir le Code de la route. La démarche du « Code de la rue » est née. Depuis 2006, un groupe de réflexion et un comité technique ont été constitués et leur travail s'est concrétisé par un décret du 30 juillet 2008 avec, par exemple, l'introduction du principe de prudence (le plus fort est responsable vis-à-vis du plus faible) dans le Code de la route, la création de la zone de rencontre, la généralisation des doubles-sens cyclables. Ce travail se poursuit avec de nouveaux chantiers sur les trottoirs, les stationnements…

« Dans le cadre du plan de déplacement des établissements scolaires, le conseil général du Val-de-Marne a lancé un programme d'actions triennal intitulé *Allons au collège autrement*. Il s'est mis en place dans onze collèges pilotes. L'originalité de ce programme est qu'il couplait, à l'échelle du département, des opérations d'aménagement urbain du territoire à des actions de sensibilisation à la mobilité et aux modes de déplacement alternatifs.
Inscrites dans le projet éducatif départemental, ces actions ont participé à l'émancipation des collégiens en favorisant leur autonomie et l'exercice de leur citoyenneté. Plusieurs modules étaient consacrés à l'apprentissage du vélo, à la sécurité routière, à l'usage des transports en commun, à l'utilisation des calculateurs d'itinéraire,... Ce qui a permis aussi le succès de ce projet, c'est la pluralité des acteurs qui se sont investis. Au-delà des intervenants que nous avions sollicités, en fonction des étapes, nous avons pu compter sur la participation des enseignants et assistants éducatifs, des communes où se situaient les établissements, des parents, de l'entreprise de transport en commun. »

Muriel Roelants,
Coordinatrice des initiatives citoyennes
au Service du projet éducatif départemental

3 Quels leviers pour améliorer la mobilité ?

Les jeunes ont une expertise d'usage.
Ils doivent pouvoir la faire valoir dans le cadre des consultations sur les aménagements de l'espace et les politiques de transport.
Elle leur servira aussi de base pour cibler les projets qui leur sembleront prioritaires et lancer un diagnostic.
Dans le domaine des mobilités, les jeunes peuvent intervenir sur deux axes. Ils peuvent mener des campagnes de sensibilisation en faveur des modes alternatifs à la voiture et du « bien voyager ensemble ». Ils peuvent aussi intervenir en proposant des projets concrets pour améliorer l'accès aux transports (économique, physique, etc), l'offre de transport (flotte de vélos, fréquence des bus...) et leur utilisation (cours de vélo, atelier de réparation, code de la route et de la rue, etc).

Faire un diagnostic et se former

L'idée d'un projet part en général d'un constat, d'une expérience vécue par les enfants et les jeunes. Tels adolescents ont remarqué qu'en été, la fréquence des bus est ralentie l'après-midi, ce qui empêche ceux qui ne partent pas en vacances de se rendre facilement et en toute autonomie à la piscine, en centre-ville, voir leurs copains, etc.
Tel groupe d'enfants a envie de se rendre à l'école à vélo.
Ou encore, tels jeunes souhaitent un dispositif d'aide aux voyages.
Partant de ces « envies », ils devront réaliser un diagnostic pour approfondir leur connaissance de la situation, prendre en compte tous les paramètres. Qui est concerné ? Quels sont les besoins exacts ? Qui solliciter ? Quelles solutions ?
Ce diagnostic doit être l'occasion de se former aux problématiques de mobilité, de politique publique, d'usages sociaux…, en n'hésitant pas à faire appel à des intervenants extérieurs.
Il doit aussi passer, dans la mesure du possible, par une étude de terrain : observation, questionnaires auprès des populations concernées, réalisation de schémas et maquettes, études de cas réalisées dans d'autres collectivités territoriales, etc.

Savoir qui fait quoi

Transport, aménagement du territoire, urbanisme…
De multiples acteurs interviennent dans ces problématiques qui concernent la mobilité.
Par conséquent, avant de se lancer dans un projet, il faut savoir à qui s'adresser pour obtenir du soutien et auprès de qui porter ses revendications.

Les collectivités territoriales ont des compétences en terme d'aménagement du territoire, de construction et d'aménagement des routes. Avec la décentralisation, les conseils généraux (futurs conseils départementaux)

Les Bureaux des temps

De nombreuses agglomérations ont mis en place des « Bureaux des temps ». Ils étudient et prennent en compte les rythmes professionnels et personnels des habitants, les besoins et contraintes des acteurs économiques et sociaux, pour faire évoluer le fonctionnement des services, équipements et ressources de la collectivité, qu'ils soient publics ou privés.
Ils peuvent intervenir notamment sur les horaires des services publics et sur les transports.

Créteil (94)

La « Cyclo journée » du Conseil des enfants de Créteil

Les jeunes élus de l'atelier « environnement » du conseil municipal des enfants de Créteil ont organisé « La Cyclo Journée » le samedi 15 octobre 2011, afin de sensibiliser les enfants aux dangers de la route en ville, de faire connaître les pistes cyclables et d'encourager la pratique du vélo en famille dans Créteil.
En préparation de cela, ils ont parcouru les pistes cyclables de Créteil à vélo avec leur animatrice et l'association « Place aux vélos ».
Ils ont vérifié leur état, recensé les difficultés rencontrées, apprécié leur fréquentation et évalué l'accessibilité, à vélo, des équipements sportifs et de loisirs fréquentés par les jeunes.

Partenariat SNCF

Appréhender les enjeux de sécurité et de citoyenneté avec SNCF

Grâce à un partenariat avec l'Anacej, les Conseils de jeunes peuvent accueillir un agent SNCF pour aborder les notions de sécurité et de citoyenneté à travers le cas concret des transports ferroviaires.
Les jeunes des Conseils sont concernés car ces actions préventives permettent de réduire le nombre d'accidents mortels (collision aux passages à niveau, « effet de souffle » au bord du quai, électrocution…).
Ils ont également un rôle à jouer en tant que voyageurs et ambassadeurs d'une citoyenneté de proximité.

Intercommunalité des Bords-de-Veyle (01)

La promotion du vélo électrique par le Conseil intercommunal des jeunes des Bords-de-Veyle

Les jeunes élus ont choisi de promouvoir l'usage des vélos à assistance électrique (VAE). En 2011, leur action a permis l'acquisition de deux véhicules de ce type au profit des agents intercommunaux. Depuis, ils ont mené plusieurs actions de sensibilisation pour les encourager à les utiliser et plus généralement, pour informer la population des bienfaits du VAE par rapport à la voiture. Leur démarche est partie d'un enjeu environnemental.

Paris 3e arr.

Journée de verbalisation citoyenne par le Conseil local de la jeunesse du 3e arrondissement de Paris

La mairie du 3e arrondissement de Paris avait organisé, en 2010, une semaine locale du Handicap. Le conseil local de la Jeunesse, associé à la mise en œuvre de cette semaine, avait créé l'évènement avec sa « journée de verbalisation citoyenne ». Cette initiative consistait à sillonner les rues pour verbaliser symboliquement les diverses catégories d'usagers lorsqu'ils ne respectaient pas la réglementation en matière d'occupation des trottoirs et de stationnement. Ainsi, suivis par des architectes et des professionnels du BTP, les jeunes cherchaient à sensibiliser les différents usagers et acteurs de la rue.

sont toutefois devenus les principaux responsables de l'entretien des routes. Les communes et les intercommunalités sont responsables des zones urbaines, qu'il s'agisse de réaménager une place, de créer des zones de rencontre, des pistes cyclables…

Les collectivités territoriales ont aussi le rôle d'autorité organisatrice des transports (AOT). Elles sont à la tête de réseaux de transport dont elles décident le tracé, les fréquences, les tarifs, etc. Sauf en région parisienne, cas particulier, les communes et intercommunalités s'occupent de transport urbain. Les départements proposent des réseaux de transport scolaire et inter-villes en car. Les régions chapeautent le réseau ferroviaire de TER et souvent un réseau de cars inter-départemental. Les collectivités assurent elles-mêmes l'exploitation de leur réseau ou bien la délèguent à une régie publique, une société d'économie mixte ou une entreprise privée.

Les entreprises de transport sont multiples. D'abord, elles interviennent dans les airs, sur les routes, sur les chemins de fer, sous terre ou sur l'eau. Ensuite, on distingue les entreprises de transport qui ont une certaine autonomie, comme SNCF avec son offre de TGV, Air France en France et à l'étranger, les compagnies de car de voyage ou encore les compagnies de taxi. Et les entreprises de transports qui répondent à une commande publique et exploitent un réseau de transport urbain, de transport scolaire ou de transport express régional.
Dans ce deuxième cas, elles ne décident pas seules de leurs tarifs, horaires ou trajets.

De nombreuses associations se sont constituées autour des problématiques de mobilité : handicap et accessibilité, promotion des déplacements doux, défense des usagers des transports, loisirs et voyages, covoiturage, promotion du vélo, vie de quartier…
Elles sont porteuses d'une expertise éclairée et sont dirigées par des passionnés désireux de la faire partager. Ce sont donc d'intéressants partenaires pédagogiques mais aussi de coproduction de projet.

Les cabinets ou agences d'urbanisme interviennent dans le cadre de projets d'aménagement. Composés d'équipes pluridisciplinaires, ils posent un diagnostic à partir d'observations, de concertations, élaborent une ou plusieurs propositions et accompagnent les commanditaires dans la réalisation du projet.

Des projets simples mais pensés dans leur globalité

La question de la mobilité est vaste. Il existe donc une multitude d'approches pour mener un projet dans ce domaine. On peut intervenir sur l'environnement - la rue, une place - pour y améliorer les conditions de déplacements ainsi que l'accessibilité. On peut organiser un réseau de pédibus pour favoriser les trajets pédestres domicile-école. On peut modifier les horaires des transports en commun pour les rendre plus attractifs et limiter l'usage de l'automobile... Les possibilités sont innombrables. Et il n'est pas nécessaire de chercher la complexité pour qu'un projet aboutisse sur des résultats importants. Au contraire, un projet en apparence simple peut avoir de multiples conséquences. Pourquoi ? Simplement parce que la mobilité est l'affaire de tous : l'espace public et celui des transports sont occupés par toutes les catégories de population. C'est une réalité qu'il faut prendre en compte dans la conception d'un projet.
Par exemple, favoriser les déplacements des enfants à vélo implique d'abord qu'ils sachent faire du vélo et qu'ils maîtrisent le Code de la route. Evidemment, il faut aussi qu'ils aient un vélo à leur disposition. Et ce n'est pas tout ! Il est indispensable que leurs parents soient suffisamment sécurisés pour les laisser partir seuls. Il faut donc créer ces conditions : déterminer des parcours sécurisés, envisager peut-être un accompagnement, inviter les parents à effectuer le trajet pour se rendre compte qu'il n'est pas dangereux, etc.
Autre exemple : vouloir intervenir sur les horaires des transports en commun pour les rendre plus adaptés aux besoins d'une catégorie d'usagers implique d'étudier les usages des autres utilisateurs, afin qu'ils ne s'en trouvent pas pénalisés.

Val-de-Marne (94)

Consultation des collégiens sur la mobilité et les déplacements

À la suite du programme expérimental triennal « Allons au collège autrement » (2011/2013) porté par le Conseil général avec le soutien de la région Île-de-France et de l'Ademe, le Conseil général des collégiens est saisi par les élus de la question des déplacements et de la mobilité. Une commission consultative a été créée à cet effet. Les jeunes élus seront sollicités pour donner leur avis et faire des propositions d'actions pour la sécurité des déplacements et la sensibilisation à l'éco-mobilité.

Neuville-de-Poitou (86)

La modification des horaires d'un bus

Le Conseil municipal des jeunes de Neuville-de-Poitou a fait un constat : la ligne de bus 303 qui dessert le lycée pilote innovant de Jaunay-Clan, près du Futuroscope, mais aussi le Technopole n'est utilisée que par les travailleurs de ce dernier. Et pour cause, le bus passe à proximité du lycée à 17h23 alors que les lycéens sortent de cours à 17h25. De ce fait, le bus, sous-utilisé, n'est pas rentable tout en ayant un impact carbone important. Les jeunes du Conseil ont donc proposé de décaler l'horaire de passage ou bien d'en créer un autre afin que cette ligne soit mieux utilisée. Pour étayer leur proposition, ils ont procédé à une enquête de besoins auprès des élèves du lycée.

Sorbiers (42)

Le Pédibus

Les enfants du Conseil municipal d'enfants sont à l'origine du projet de pédibus à Sorbiers. C'est un ramassage scolaire qui se fait à pieds. Le groupe d'enfants (« pédibus ») est mené par des adultes (« conducteurs ou conductrices » bénévoles) qui le prennent en charge à tour de rôle. Il accueille des enfants (« passagers ») en différents endroits de l'itinéraire avec des arrêts marqués selon un horaire fixe. Le CME qui a été primé au concours des Écharpes d'or organisé par la Prévention routière, a poursuivi son action en créant les panneaux d'arrêt du Pedibus. Sorbiers est ville pilote sur ce sujet pour Saint-Etienne Métropole.

« Les nouveaux contextes économiques et écologiques obligent à se reposer des questions sur la mobilité et à redessiner le paysage des innovations en matière de mobilité : nous devons désormais nous préoccuper de plus en plus des premiers et derniers kilomètres, de la façon dont on va de son domicile à la gare…

Cela fait émerger des priorités nouvelles sur d'autres façons de se déplacer en complément du train : les vélos, les vélos électriques, le co-voiturage, l'auto partage… et c'est extrêmement positif.

Ce n'est pas par un coup de baguette magique que l'on changera les comportements des gens, donc il y a toute une éducation à faire : cela fait partie des actions que l'on mène vis-à-vis des jeunes, pour les sensibiliser au « bien voyager ensemble », leur apprendre les enjeux de la mobilité de demain et les meilleures manières d'utiliser les modes de transport les moins polluants. Et ça nous rend plutôt optimiste pour l'avenir ! »

Jean-Louis Jourdan,
Directeur du développement durable SNCF

En conclusion

Les incontournables

- La mobilité ne peut plus être pensée sans aborder les notions de respect de l'environnement, des autres usagers et de l'accessibilité.
- Travailler sur la mobilité en milieu urbain, c'est aussi chercher à se réapproprier l'espace urbain monopolisé par la voiture.
- Développer les modes de transports doux, c'est aussi favoriser le retour des enfants dans la rue.
- Un projet sur la mobilité a des impacts sur de nombreuses catégories de la population
- Il est indispensable de bien déterminer tous les acteurs publics et privés auxquels il faut s'adresser pour mener un projet.

Des ressources

Et maintenant, pour aller plus loin et améliorer les déplacements sur votre territoire :

Accessibilité : comment les villes relèvent le défi ?
Une étude du ministère de l'Égalité des territoires et du Logement, ministère du Développement durable (2013)
www.developpement-durable.gouv.fr/IMG/pdf/Web_Comment_les_villes_relevent_ce_defi.pdf

À vélo au travail
Un dossier de la Fédération française des usagers de la bicyclette (FUB) (2012)
www.fubicy.org/IMG/pdf/Dossier_FUB_velo_travail_2012.pdf

Code de la rue
(en construction) Une démarche progressive et participative menant à des modification du Code de la route. Explications et fiches pratiques :
www.securite-routiere.gouv.fr/connaitre-les-regles/la-route-la-rue/le-code-de-la-rue2

L'enfant et la rue
Un dossier de l'association Rue de l'Avenir (2013)
www.ruedelavenir.com/wp-content/uploads/2010/10/55253-RUE-AVENIR-enfant.web_.pdf
www.ruedelavenir.com

Chiffres clés, la mobilité des seniors en France
Une infographie réalisée par le cabinet d'études Chronos et le Certu (2013)
www.groupechronos.org/blog/chiffres-cles-la-mobilite-des-seniors-en-france-infographie

Écomobilité, repenser ses déplacements
Une plaquette réalisée par l'Ademe (2012)
www2.ademe.fr/servlet/getBin?name=C752AE9369BBB8B756C0501E24F8A75D_tomcatlocal1338562609277.pdf

Les incitations financières pour l'achat d'un véhicule plus propre
Une fiche pratique réalisée par l'Ademe (2013)
ecocitoyens.ademe.fr/sites/default/files/guide_ademe_incitations_financieres_vehicules.pdf

Enquête nationale sur l'autopartage
Une enquête réalisée par le bureau de recherche 6-T, en partenariat avec France-Autopartage (réseau Citiz), avec le soutien de l'Ademe (2012)
citiz.coop/presse/enquete-nationale-autopartage

La pollution due aux transports
Un dossier en ligne proposé par l'association Avem
www.avem.fr/index.php?page=pollution

Pour une nouvelle approche des mobilités dans les territoires périurbains et ruraux
Une note du Centre d'analyse stratégique (rattaché au Premier ministre) (2012)
www.strategie.gouv.fr/content/pour-une-nouvelle-approche-des-mobilites-dans-les-territoires-periurbains-et-ruraux-note-de-#les-ressources

Projet européen Bambini
www.areneidf.org

Éducation à l'environnement urbain
Des outils pour éduquer à l'environnement urbain
www.vivacités-idf.org

Prévention Routière
Des vidéos, des jeux pour apprendre en s'amusant
www.preventionroutiere.asso.fr

Acteurs associatifs et institutionnels

La Fédération française des usagers de la bicyclettes (FUB)
www.fubicy.org

Le Club des villes et territoires cyclables
www.villes-cyclables.org

Rue de l'avenir
www.ruedelavenir.com

Groupement des autorités organisatrices de transport (GART)
www.gart.org

Agence de l'Environnement et de la Maîtrise de l'Énergie (ADEME)
www.ademe.fr

Fédération nationale des agences d'urbanisme (FNAU)
www.fnau.org

Sécurité routière
www.securite-routiere.gouv.fr

Évènements nationaux et européens

Fête du vélo
(fin mai ou début juin)
www.feteduvelo.fr

Semaine européenne de la mobilité
(en septembre)
www.agissons.developpement-durable.gouv.fr/-La-Semaine-europeenne-de-la-

Journée nationale de sécurité aux passages à niveau
www.securite-passageaniveau.fr

SNCF

Des ressources utiles :

Découvrir les dispositifs de sensibilisation de la jeunesse proposés par SNCF
www.sncf.com/education

Tout savoir sur les gares ferroviaires
www.gares-en-mouvement.com

Mieux comprendre la politique d'accessibilité d'une entreprise
www.accessibilite.sncf.com

Illustrer la notion d'intermodalité à travers l'exemple vélo train
www.velo.sncf.com

Nous vous invitons à contacter l'Anacej pour approfondir les sujets abordés dans ce guide, mais aussi à participer aux formations qu'elle organise pour les élus, les responsables de service ou les animateurs.

C'est avec les projets innovants que vous mettez en place et les documents que vous produisez, que nous alimentons notre réflexion et les outils que nous mettons à votre service. C'est pourquoi, dès que vous le pouvez, n'hésitez pas à nous faire connaître vos actions. Nous vous en remercions !

En complément des guides : toutes les formations sur **www.anacej.fr**

Une collection de guides de l'Anacej

Déjà parus

1. Les jeunes font leur presse
2. Comment créer un conseil d'enfants et de jeunes ?
3. Comment faire vivre un conseil d'enfants et de jeunes ?
4. Comment animer un conseil d'enfants et de jeunes ?
5. Comment accompagner un projet dans un conseil d'enfants et de jeunes ?
6. Faire le point sur son conseil d'enfants et de jeunes
7. Imaginer la communication des conseils d'enfants et de jeunes
8. Mener un projet développement durable dans un conseil d'enfants et de jeunes
9. Mener un projet intergénérationnel de 7 à 99 ans
10. L'après-conseil
11. 12. Le cadre juridique des conseils d'enfants et de jeunes (n° double)
13. Améliorer ses déplacements sur son territoire

Les guides sont illustrés avec de nombreux exemples, fruits de la capitalisation au sein de l'Anacej et de la précieuse documentation des collectivités adhérentes.

guide
n° 13

Améliorer ses déplacements sur son territoire

Ce guide permet d'aider les dispositifs de participation des enfants et des jeunes à mener des actions de sensibilisation et des projets concrets dans le domaine de la mobilité. Ce sujet est transversal car il permet aussi bien d'améliorer l'accessibilité des transports et des lieux publics, que d'agir en faveur de l'environnement ou encore d'interroger la place des jeunes et des enfants dans la Cité. C'est pourquoi de nombreux dispositifs participatifs s'en sont déjà emparés et doivent encore et toujours s'en préoccuper.

un réseau national d'acteurs et d'élus enfance jeunesse
10-14 rue Tolain 75020 Paris
T 01 56 35 05 35 F 01 56 35 05 36
info@anacej.asso.fr
www.anacej.fr
anacej

En partenariat avec :

SNCF