



VALLEE DE L'ORNE

CAENA
NORMANDIE

MOBY

RESTITUTION DU DIAGNOSTIC

14000 • Ecole Jean Moulin à Caen

Septembre 2022



SOMMAIRE DU RAPPORT

SOMMAIRE DU RAPPORT	2
INTRODUCTION AU RAPPORT	5
PARTIE I CONTEXTE DE L'ETABLISSEMENT SCOLAIRE	6
PARTIE II RAPPORT D'ACCESSIBILITE	7
1 METHODE ET CALENDRIER	7
2 PERIMETRE D'ETUDE	8
3 TYPOLOGIE DU TERRITOIRE	9
4 ACCESSIBILITE	10
Infrastructure globale	10
Facteurs d'utilisation des différents modes de déplacement	12
Abords de l'établissement scolaire	13
Sécurité et points noirs	18
PARTIE III RAPPORT DES ENQUETES MOBILITE	22
5 REPRESENTATIVITE	22
6 AFFLUENCE AUX ENTrees ET SORTIES DE L'ECOLE	23
7 TRAJETS DOMICILE-ETABLISSEMENT SCOLAIRE	25
Répartition modale des trajets	25
Appréciation globale des trajets vers et depuis l'établissement	27
Durée des trajets	32
Raisons évoquées pour l'utilisation des modes motorisés	33
8 AUTONOMIE DES ELEVES, ACTIVITE PHYSIQUE ET PRATIQUE SPORTIVE	35
Pratique sportive et activité physique	35
Pratique du vélo	37
Pratique de la trottinette	38
Autonomie des élèves sur les trajets domicile-établissement	39
9 PERCEPTION DU DANGER ET HABITUDES	40

Marche	41
Vélo	41
10 POTENTIEL DE REPORT VERS D'AUTRES MODES DE DEPLACEMENT	42
Potentiel de report vers des modes actifs	42
11 INTERET POUR UNE EVOLUTION DES HABITUDES DE DEPLACEMENT	45
Projets pédagogiques	45
Partage de trajets	47
Modes de déplacements souhaités	53
Éloignement du stationnement	54
Actions favorisant l'utilisation de modes actifs et partagés	55
Autres suggestions pour améliorer les déplacements domicile-établissement	56
Implication dans la démarche d'écomobilité scolaire Moby	56
PARTIE IV RAPPORT SUR LES SORTIES ET VOYAGES SCOLAIRES	57
PARTIE V RAPPORT SUR LES LIVRAISONS	58
CONCLUSION ET PRECONISATIONS	59
En résumé	59
Préconisations	60
LISTE DES FIGURES	64
ANNEXES ET COMPLEMENTS	66
Sommaire des annexes	66
Annexe 1 : Outil : Grille d'observation des abords de l'établissement	66
Annexe 2 : Outil : Grille d'observation des itinéraires	71

CHIFFRES CLÉS SUR LES RÉPONDANTS



27 %

élèves représentés



70 %

des élèves vivent dans la commune de l'établissement scolaire



35 %

des parents estiment que l'itinéraire entre leur domicile et l'établissement est dangereux à pied

40%

des parents estiment que la sécurité est l'élément majeur pour améliorer leurs déplacements à pied

90 %

des parents estiment que les trajets à vélo ne sont pas sécurisés



80%

des parents estiment que la sécurité est l'élément majeur pour améliorer leurs déplacements à vélo

Priorité n°1 pour les abords de l'établissement :

Sécurité des vélos et piétons

Mode de transport principal :

Marche



27,8 %

des enfants viennent en voiture solo à l'école matin et soir



3,7 %

des enfants viennent en transport en commun à l'école matin et soir



19,3 %

des enfants viennent en vélo à l'école matin et soir



60 %

des enfants sont autonomes à vélo



10 min

temps de marche moyen



41,1 %

des enfants viennent à pied à l'école matin et soir.

Axe d'amélioration prioritaire sur les trajets :

sécurité

Le potentiel de réduction des kilomètres parcouru avec une bascule vers les modes actifs :



2 232 KM/AN

Marche et trottinette

15 790 KM/AN

Vélo

Le potentiel de réduction des émissions :



3 478 246 GCO_{2E}

10 975 DE NO_x

90,11 G DE PM

INTRODUCTION AU RAPPORT

Le programme Moby accompagne la mise en place de Plan de Déplacements Établissement Scolaire (PDES), dans les écoles élémentaires, les collèges et les lycées, sur le territoire national. Moby est un programme labellisé par les Certificats d'Économies d'Énergie (CEE), proposé par Eco CO2, une éco-entreprise du secteur de l'économie sociale et solidaire.

Il permet de répondre aux enjeux de réduction des émissions des Gaz à Effet de Serre (GES), de la qualité de l'air et de la sécurité routière aux abords des établissements scolaires en proposant un dispositif concret d'écomobilité scolaire. Ce plan d'action favorise ainsi les pratiques de déplacement alternatives à la voiture individuelle pour améliorer le partage de l'espace public aux abords des établissements scolaires et sensibiliser à la mobilité durable.

Le diagnostic réalisé dans le cadre du programme Moby servira de base d'échange pour le comité Moby et la collectivité, et leur permettra d'orienter les actions à mettre en place.

La phase diagnostic comprend un diagnostic accessibilité et une enquête mobilité. Cette enquête a été mise à disposition du **22/11/2021** au **11/03/2022** :

- des parents d'élèves qui ont été **45** à répondre ce qui représente **56** élèves de l'école,
- des enseignants et du personnel de l'établissement dont **6** ont répondu.

Les parents, les enseignants ainsi que la direction se sont investis dans cette première partie du programme Moby, ils étaient présents lors du comité et du diagnostic marchant et ont pu nous faire certains retours au fil de l'eau.

Information sur la lecture du rapport : Ce document est un rapport en partie automatisé en ce qui concerne les réponses aux enquêtes de mobilité. Certains champs peuvent ainsi ne pas recevoir de réponses, aussi, lorsque les données recherchées ou calculées sont absentes ou insuffisantes, leur absence a été notifiée par un tiret « - ». Certaines données peuvent également ne pas apparaître sur les graphiques lorsque les pourcentages sont inférieurs à 1 % des résultats.

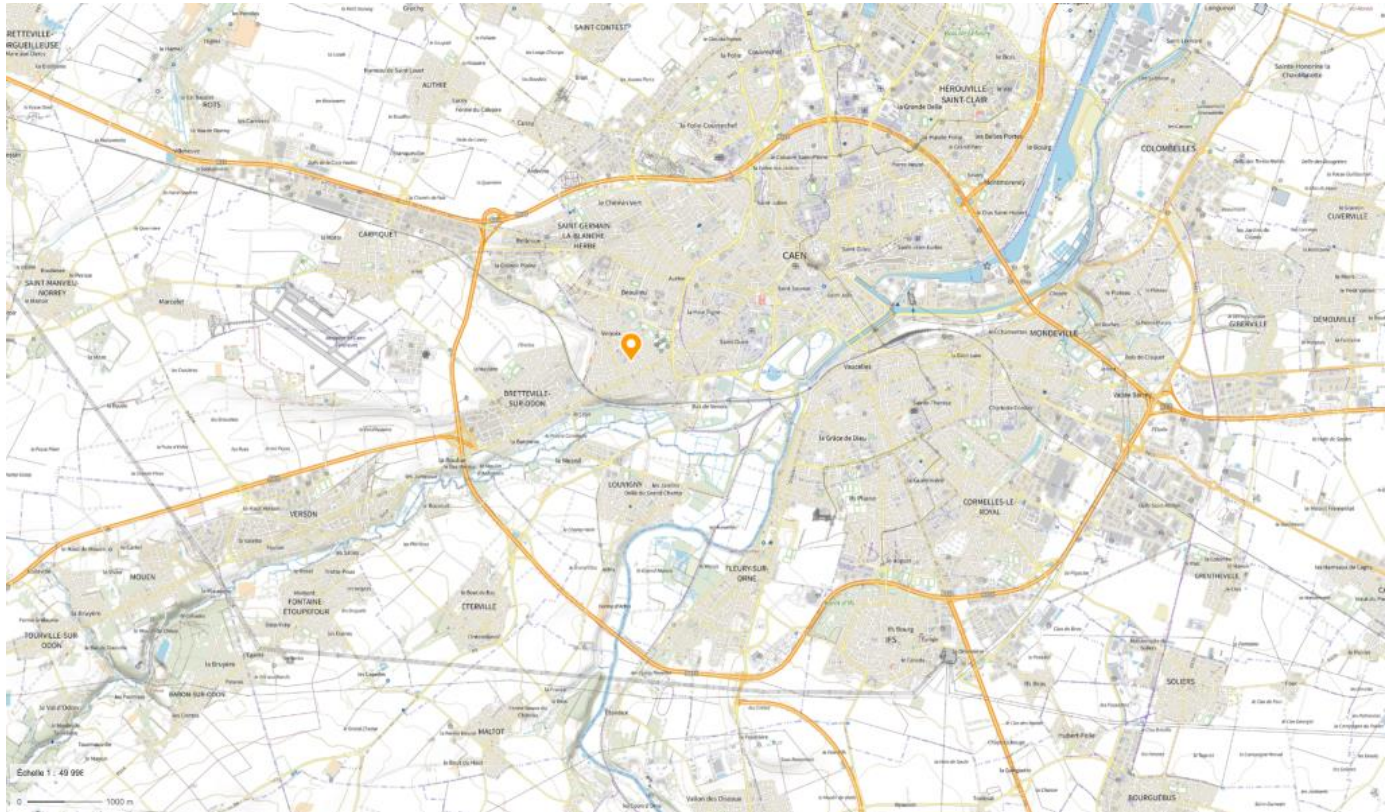
PARTIE I

CONTEXTE DE L'ETABLISSEMENT SCOLAIRE

Jean Moulin est une des écoles de la ville de Caen dont la population municipale est d'environ 110 000 personnes

L'école est située dans le quartier de Venois.

Le territoire d'implantation de cette école est donc urbain.



Carte 1 : Localisation de l'école Jean Moulin

Cette école compte 204 élèves pour la partie élémentaire, du CP au CM2, répartis en 10 classes assurés par 14 enseignants.

Il y a également sur cette école 5 agents de service, 4 ASH (Adaptation scolaire et Scolarisation des élèves Handicapés) et 2 référents de la ville.

Les horaires de l'école, sont les suivantes : de 8h35 à 11h35 pour le matin et de 13h20 à 16h20 pour l'après-midi.

Pour information, les enfants n'ont pas classe le mercredi.

La pause déjeuner est gérée par la régie de la Ville de Caen et se déroule en deux services de 45 minutes entre 11h35 et 13h20. Pour la cantine il y a 20 permanents (école + cuisine relais + surveillants titulaires inclus) et 7 surveillants vacataires.

Le périscolaire est assuré par la MJC de Venois (bâtiments à côté de l'école) de 7h30 à 8h35 le matin et de 16h20 à 19h30 le soir. 100 enfants le fréquentent et sont encadrés par 8 personnes.

Au sein de l'école, un autre projet de développement durable est présent depuis 4-5 ans. Il s'agit d'un projet de jardin pédagogique. Il se déroule sur le lieu de l'école avec la venue d'un maraîcher en agriculture biologique. Ce projet est porté par les enseignants. Ce ne sont pas toujours les mêmes qui s'en charge d'une année à l'autre. Ce mode de fonctionnement pourrait être envisagé pour le programme MOBY afin de pérenniser les actions qui pourraient être mises en place sur l'écomobilité scolaire.

A cause du contexte sanitaire, les animations MOBY réalisées par le CPIE Vallée de l'Orne pour les 2 classes de CE2 sont reportées en septembre.

L'animation de la Maison du Vélo s'est déroulée en avril et le spectacle de Papillon Noir aura lieu le 14 octobre.

PARTIE II

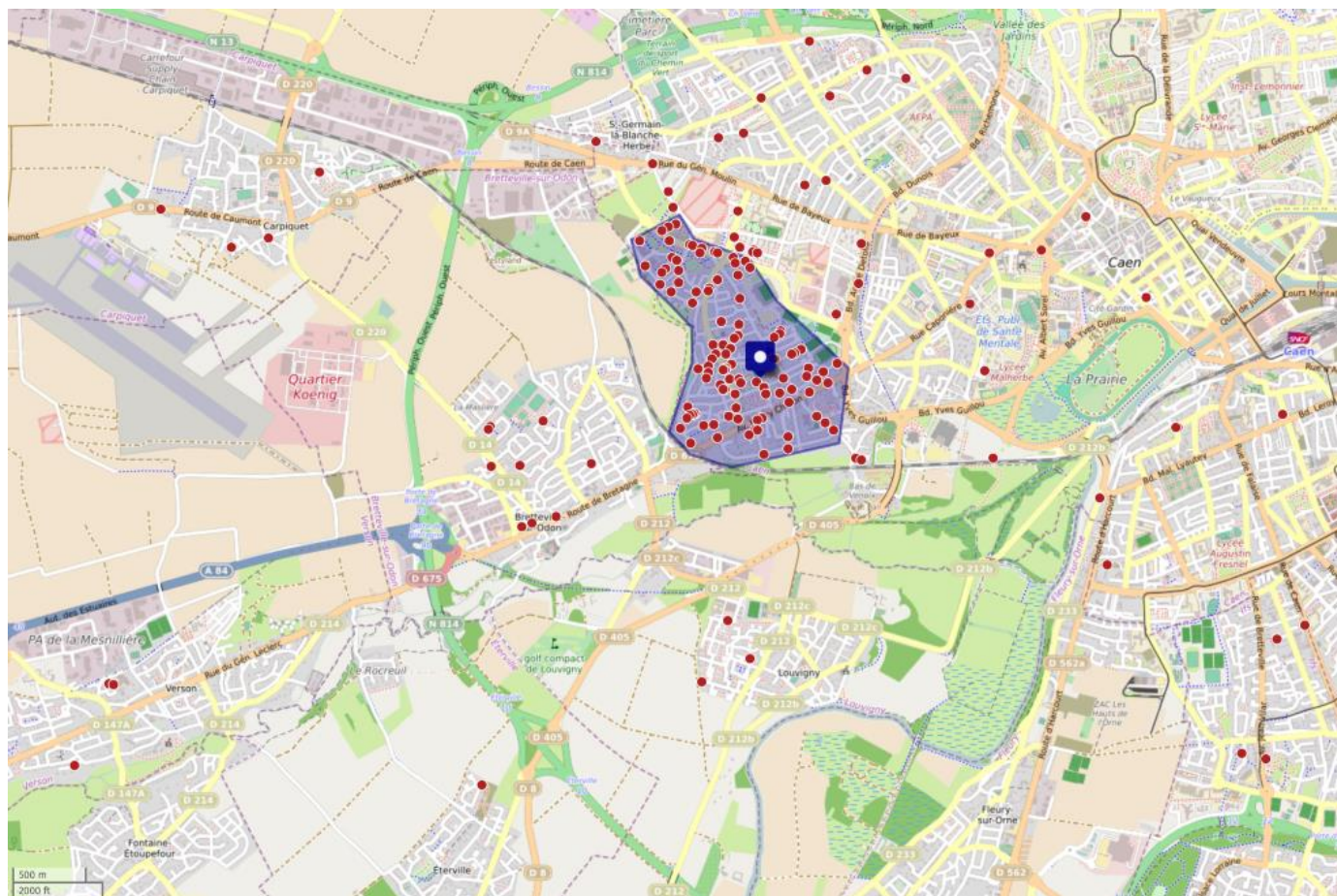
RAPPORT D'ACCESSIBILITE

1 METHODE ET CALENDRIER

Les différents évènements et réunions ont eu lieu à ces dates pour l'école Jean Moulin :

Évènement	Date
Présentation du programme à la direction de l'école	23 septembre à 08h45
Réunion de cadrage à la mairie de Caen avec les 4 directeurs d'école et les directions concernées de la ville de Caen	22 novembre à 17h
Évènement de lancement devant l'école	23 novembre 16h30
1er comité MOBY	2 décembre 17h30
Diagnostic en marchant	28 janvier 15h30
Entrée des classes	7 mars à 8h30
Animation en classe	En cours de planification
Entretien avec le chef d'établissement	28 avril 2022

2 PERIMETRE D'ETUDE



Carte 2 : Périmètre d'étude et habitations des élèves (source : uMap; fichier anonymisé adresses élèves)

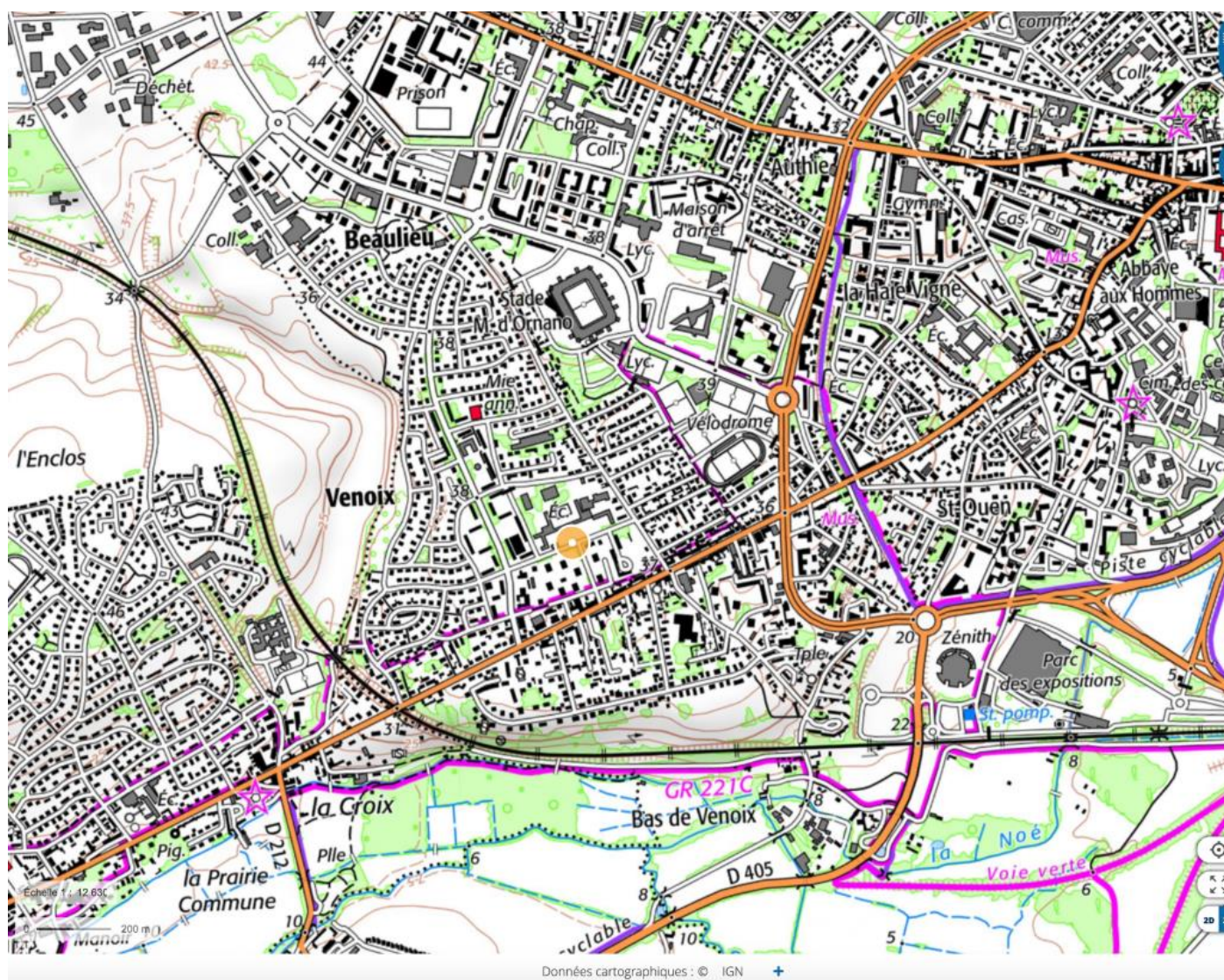
Chaque point représente une adresse du fichier anonymisé, lorsque les élèves frères et sœurs habitent à la même adresse il n'y a qu'un point. Dans un souci de lisibilité nous avons zoomé, ainsi les points les plus éloignés n'ont pas été intégrés à la carte. La majorité des enfants scolarisés dans cette école habitent le quartier de Venoux. Et dans un rayon de 1 à 2 km autour de l'école. La zone en bleue indique la plus forte concentration d'élèves, le point bleu et blanc indique l'école.

Domicile des élèves :

- 70 % des élèves vivent dans la commune de l'établissement scolaire. Les parents ayant répondu aux questionnaires ont indiqué vivre dans les quartiers suivants : Venoux, La Maladrerie, Folie Couvrefief, Chemin Vert, Beaulieu.
- Les autres élèves habitent notamment dans les communes ci-après : Bretteville sur Odon (9 familles), Carpiquet (4 familles), Louvigny (3 familles), Verson (3 familles) et d'autres communes comme Gouvix, Mondeville, etc.
- D'après les fichiers anonymisés, on peut estimer qu'environ 28 % des enfants vivent par intermittence dans un second domicile.
- Parmi ces enfants, nombreux sont ceux pour qui l'autre domicile est dans une autre commune que le domicile principal déclaré, certain en Bretagne ou dans la Manche

En ce qui concerne les enseignants et personnels travaillant dans l'établissement, 33 % habitent dans la commune de l'établissement. Les autres communes d'habitation citées sont : Fontaine Etopefour, Bretteville sur Odon, et Carpiquet. Ces communes sont situées à proximité de Caen.

3 TYPOLOGIE DU TERRITOIRE



Carte 3 : Topographie du territoire et zones d'activité autour de l'établissement (source : geoportail.gov)

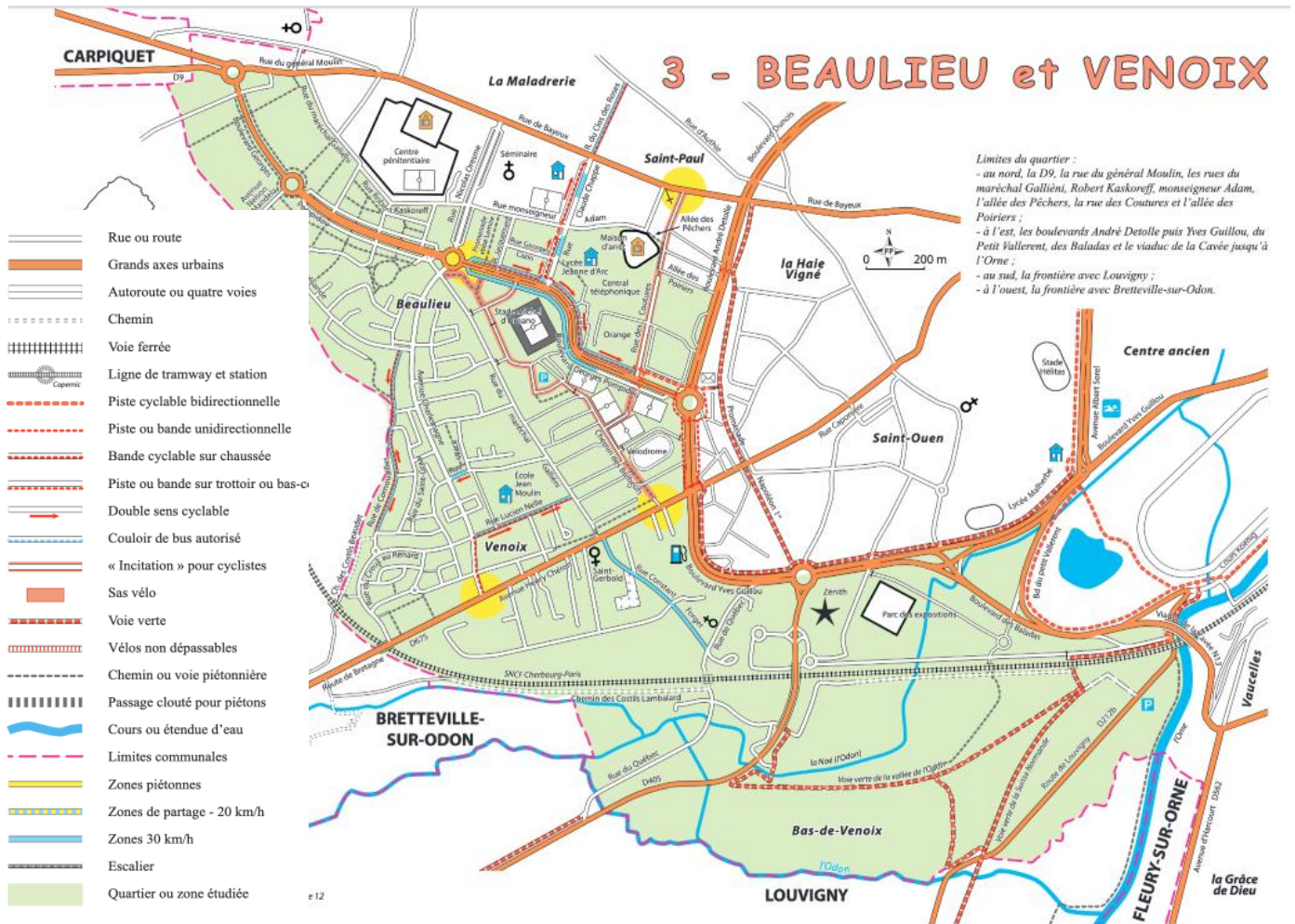
Dans un rayon de 500m autour de l'école, le pourcentage de pente est de moins de 2%. Les zones en pente à proximité ne sont pas des zones habitées ni de passage (elles sont à proximité de la voie ferrée). Ainsi, la topographie ne semble pas être un frein à la pratique du vélo ou de la marche.

4 ACCESSIBILITE

Infrastructure globale

Pour la partie concernant les aménagements cyclables dans le quartier de Venois, les Déraillleurs ont réalisé une évaluation en 2020 des équipements cyclables de Caen : <http://derailleurscaen.net/analyse-des-equipements-cyclables-de-caen-2020/>.

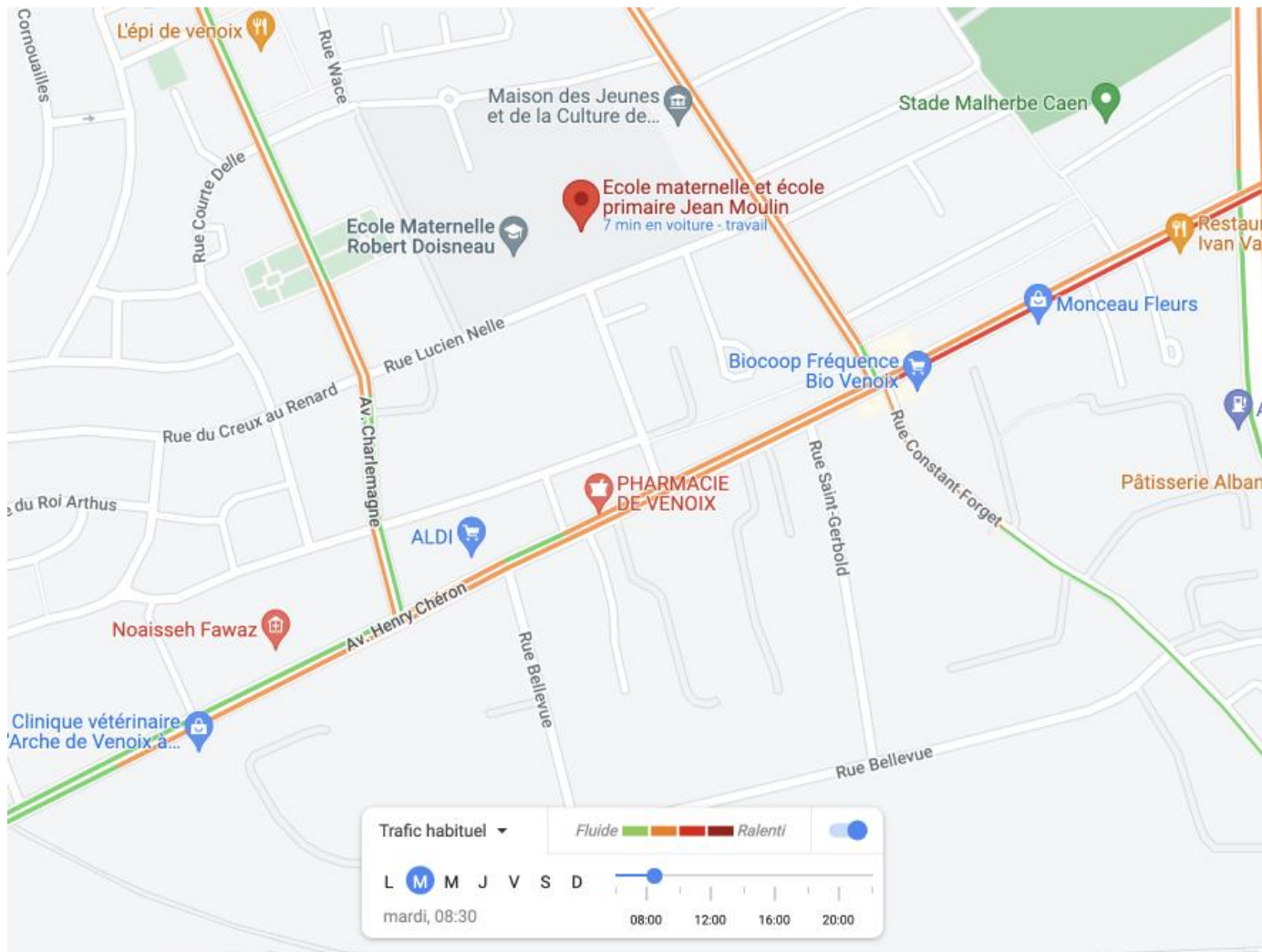
L'analyse du quartier Venois et Beaulieu est disponible sur leur site internet : <http://derailleurscaen.net/WordPress3/wp-content/ressources/2020/Analyse%20Caen/03.pdf>



A noter qu'il n'y a pas d'aménagement spécifique pour le covoiturage et qu'il n'y a pas de ligne de bus attitrée au transport scolaire.

Les lignes de bus twisto à proximité sont la 2 et la 11. Leurs plans et cadences sont disponibles sur : <https://www.twisto.fr/>

Afin de compléter l'analyse des modes de transports à proximité de l'établissement, voici la carte du trafic routier aux abords de l'école.



Carte 4 : Trafic routier aux abords de l'école, le mardi à 8h30 (source : Google maps)

La carte du trafic routier aux abords de l'école le mardi matin à 8h30 permet de constater que la circulation est légèrement ralentie sur les grands axes qui bordent l'école (avenue Chéron, avenue Charlemagne et rue du maréchal Gallieni). Les répondants de l'enquête ont estimé que le temps moyen des trajets de moins d'un km ou de 1 à 3 km est de 5 minutes. Pour les trajets de plus de 3 km la durée moyenne du trajet est estimée à 20 minutes.

Facteurs d'utilisation des différents modes de déplacement

L'accessibilité de l'école via les différents modes de déplacement a été évaluée grâce aux outils mis à disposition :

- grille d'observation aux abords de l'établissement scolaire (cf. annexe 1 page 67)
- grille d'observation des itinéraires domicile-établissement (cf. annexe 2 page 72)

Les notes d'accessibilité sont attribuées de 1 (conditions défavorables) à 5 (conditions très favorables), les notes ont été attribuées lors du diagnostic marchant où 3 parents, 1 enseignant et 3 agents municipaux étaient présents ainsi que des agents de la commune :

<p>Accessibilité en véhicule motorisé</p>	<p>Note de 1 à 5</p> <p>3</p>	<p>Points positifs :</p> <ul style="list-style-type: none"> - Parking de 24 places dont 6 en dépose minute qui sont liées à un chemin des écoliers - Parking de 35 places à côté de la MJC - Présence d'un parking spécifique aux enseignants - Places de stationnement tout le long de la rue de l'école (pour riverains et école) <p>Points négatifs :</p> <ul style="list-style-type: none"> - Véhicules qui se garent en double file dont certaines sur la piste cyclable <p>Remarques :</p> <ul style="list-style-type: none"> - La rue Lucien Nelle est étroite ce qui pénalise les parents souhaitant déposer leurs enfants devant l'école
<p>Accessibilité à pied, à trottinette, en skate, à rollers</p>	<p>Note de 1 à 5</p> <p>5</p>	<p>Points positifs :</p> <ul style="list-style-type: none"> - Les trottoirs sont praticables pour les PMR - Espace d'attente suffisamment large devant l'école - Zone 30 - Éclairage public <p>Points négatifs : Trottoirs pas suffisamment larges boulevard Gallieni</p> <p>Remarques :</p>
<p>Accessibilité à vélo</p>	<p>Note de 1 à 5</p> <p>2,5</p>	<p>Points positifs :</p> <ul style="list-style-type: none"> - Présence de bande cyclable à l'avant de l'école - Contresens cyclable - Existence d'un stationnement vélos dans l'école <p>Points négatifs :</p> <ul style="list-style-type: none"> - Dangereux à cause des voitures garées en double file - Pas de bande ou de piste cyclable à l'arrière de l'école - Pas une vraie piste cyclable devant l'école mais une bande cyclable tracé au sol - Stationnement vélo dans l'école peu mais pas protégé - Pas de stationnement vélos aux abords de l'établissement pour les parents (sauf devant MJC et 2 accroches devant école maternelle) <p>Remarques :</p>
<p>Desserte des transports scolaires</p>	<p>Note de 1 à 5</p> <p>1</p>	<p>Ce point n'a pas été abordé car il n'existe pas de ligne de transports scolaires pour cette école.</p> <p>Points positifs :</p> <p>Points négatifs :</p> <p>Remarques :</p>

Desserte des transports en commun	Note de 1 à 5 2	<p>Points positifs :</p> <ul style="list-style-type: none"> - Ligne 2 et ligne 11 au bout de la rue - Les horaires de la ligne 2 pourraient convenir aux horaires de l'école <p>Points négatifs :</p> <ul style="list-style-type: none"> - Peu utilisé - Les horaires de la ligne 11 ne semblent pas convenir aux horaires de l'école <p>Remarques : Les enfants vivent majoritairement dans le quartier de l'école. Prendre le bus n'a pas nécessairement de sens quand les trajets sont faisables à pied.</p>
Desserte en covoiturage	Note de 1 à 5 1,5	<p>Ce point n'a pas été abordé car actuellement il n'y a pas d'organisation spécifique sur l'école pour ce mode de transport. De plus, il n'y a pas de place de parking dédiée à proximité.</p> <p>Points positifs :</p> <p>Points négatifs :</p> <p>Remarques :</p>
Desserte en carapatte et caracycle	Note de 1 à 5 1	<p>Ce point n'a pas été abordé car non utilisé dans cette école.</p> <p>Points positifs :</p> <p>Points négatifs :</p> <p>Remarques :</p>
Remarques sur les autres moyens de transport observés : exemple des EDPM (Engins de Déplacement Personnel Motorisés)		<p>Ce point n'a pas été abordé car non utilisé dans cette école.</p> <p>Trottinettes électriques, monoroues, gyropodes, hoverboards</p>
Synthèse générale		<p>L'accessibilité en vélo est le mode de déplacement le moins bien noté par les participants du diagnostic en marchant.</p> <p>L'accessibilité en voiture semble aussi assez mal perçue par les participants du diagnostic pourtant l'offre de parking est assez conséquente sur cette école.</p> <p>L'accessibilité à pied semble être globalement bien appréciée pour cette école.</p>





Tableau 1 : Évaluation des conditions de pratique des différents modes

Abords de l'établissement scolaire

Aménagements de partage de l'espace public

Le but de cette partie est de montrer comment les abords de l'établissement sont aménagés.

1. Avant de l'école

	
<p>La zone d'attente devant l'établissement est suffisamment large.</p>	<p>Devant l'école, la circulation est limitée à 30km/h. Des balises sont mises à côté du passage piéton pour ne pas empêcher la visibilité.</p>
	
<p>Bande cyclable devant l'école.</p>	<p>Contre sens cyclable et emplacement du stationnement sauvage sur la bande cyclable.</p>

2. Arrière de l'école

	
<p>De nombreuses places de stationnement et un parking devant la MJC.</p>	<p>Le parking personnel et la sortie des élèves ne sont pas très bien agencés. Les élèves piétons doivent passer devant la sortie du parking.</p>

Suite au diagnostic marchant un point a été fait avec le service de la ville de Caen en charge de l'aménagement des voies, l'ensemble des problématiques leurs ont été remontées, ils sont donc informés du diagnostic et attendent les retours sur le plan d'action. Ils nous ont fait remonter un projet d'aménagement qui concerne l'école, il y a un projet de zone 30 prévu pour 2024 pour la zone de l'allée Livermead.

Perception des abords de l'établissement et facilité d'accès

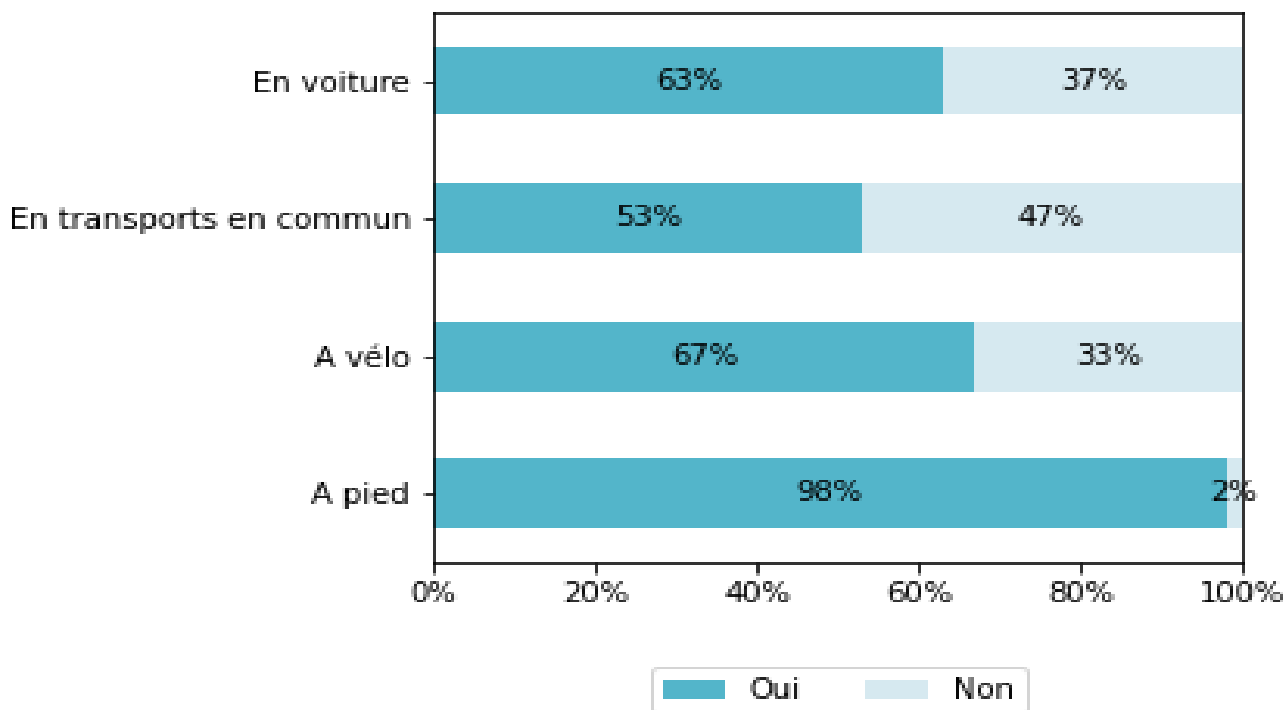


Figure 1 : Accessibilité de l'établissement perçue par les parents d'élèves, les enseignants et les personnels, par mode de déplacement

La figure ci-contre illustre les réponses à la question « Les abords de l'école vous semblent-ils facilement accessibles ? ».

L'accessibilité en transport en commun est la moins bien perçue, cela peut être dû au fait qu'il n'y a pas de transport scolaire mais aussi que la ligne 11 n'a pas beaucoup de cadence, cependant la ligne 2 est bien desservie et accessible à proximité.

On remarque que pour les autres modes les notes correspondent à peu près à celles données lors du diagnostic marchant, l'accès à pied semble très bien considéré. Des améliorations semblent nécessaires pour l'accès à vélo, ce qui confirme ce que nous avons constaté lors du diagnostic marchant. Pour l'accès voiture là aussi des améliorations semblent nécessaires. Pourtant l'école est bien pourvu au niveau de l'accessibilité voiture, il serait donc intéressant de communiquer sur l'existant (parkings derrière l'école, chemin des écoliers).

Voici les commentaires des parents sur pourquoi ils trouvent que les abords de l'école ne sont pas facilement accessibles :

Accessibilité Vélo :

L'un des points le plus fréquemment relevé (8 fois) est le stationnement sauvage sur la bande cyclable devant l'école. Aussi, il n'y a pas suffisamment de pistes cyclables pour se rendre à l'école de manière sécurisée (excepté la bande

cyclable devant l'école) (mentionné 2 fois).

Pour le stationnement des vélos des enfants, un enseignant a relevé une porte d'entrée trop lourde pour y accéder, le fait que ce stationnement est situé parmi les poubelles et que ce n'est pas un abri couvert. Un manque d'arceaux pour les parents a également été mentionné.

Accessibilité Voiture :

9 participants considèrent qu'il y a un manque de stationnement dans la rue de l'école. Cela engendre du stationnement en double file et une rue parfois engorgée. Certains jugent également la rue trop étroite. Il a également été rapporté que l'allée Livermead ne permettait pas le croisement de deux véhicules.

Accessibilité BUS :

Seul 3,7% des répondants utilisent les transports en communs (cf. partie 7 figure 6). Ainsi, peu de personne pouvait réellement donner un avis. Deux personnes ont évoqué le fait que le déplacement en transport en commun n'était pas possible entre leur domicile et l'école.

PIÉTONS :

Le point de difficulté relevé par certains participants est le stationnement sauvage sur les trottoirs. Le trottoir est également parfois jugé comme trop étroit.

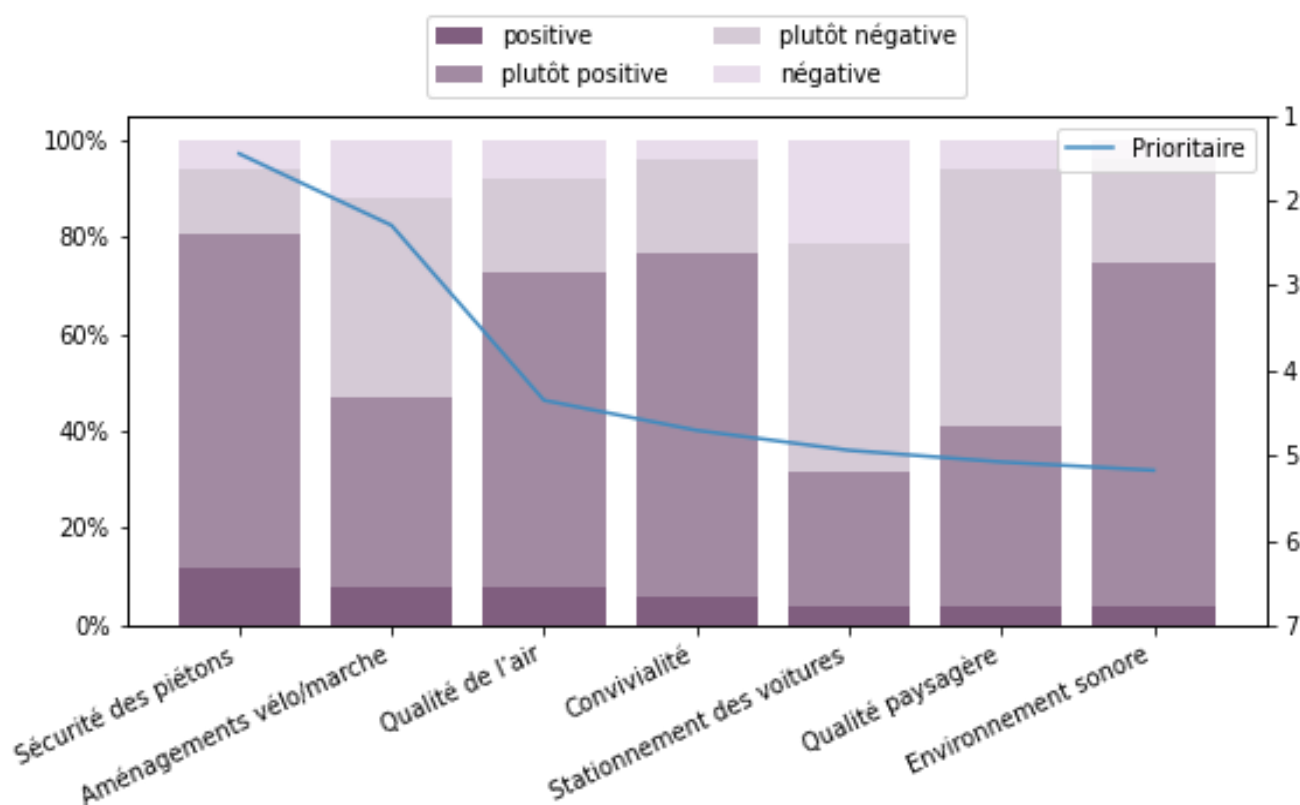


Figure 2 : Appréciation des abords de l'établissement selon différents points et axes à privilégier (courbe) par les parents d'élèves, les enseignants et les personnels

La figure ci-dessus illustre l'appréciation des abords de l'établissement pour les parents d'élèves, les enseignants et le personnel, selon différents aspects. Les axes à privilégier indiqués dans la question « D'après vous, quels aspects doivent être privilégiés aux abords d'une école ? » sont représentés par la courbe en bleu.

Pour les participants à l'enquête, les deux principaux axes à privilégier aux abords de l'école sont la sécurité des piétons et les aménagements vélo/marche. La sécurité des piétons est globalement perçue de façon plutôt positive. L'aménagement vélo/marche semble moins convenir aux répondants de l'enquête, environ 50% le jugent plutôt

négativement ou négativement, ce qui indique un souhait d'avoir des améliorations sur ce point. Le stationnement des voitures et la qualité paysagère sont également à plus de 50% perçus plutôt négativement. Le stationnement des voitures est d'ailleurs régulièrement revenu comme étant problématique lors des échanges avec les parents.

Voici la liste des réponses à la question "Y a-t-il un autre aspect que vous souhaitez privilégier aux abords d'une école ?" (dans les 2 questionnaires) :

- La création d'une piste cyclable sur l'avenue Henry Cheron
- Un espace protégé des intempéries pour les parents qui viennent attendre ou déposer leurs enfants à pied ou à vélo, ceci pour les inciter à ne pas utiliser leur voiture ET à se garer ailleurs qu'en double file ou sur les pistes cyclables
- La présence de parkings voiture plus éloignés
- La visibilité (lampadaires) qui fait défaut rue Livermead en hiver
- Des arceaux de stationnement de vélos
- Penser au lien parents/enseignant - espaces d'informations à l'arrière comme il peut y en avoir à l'avant afin d'équilibrer les deux entrées

Plusieurs réponses confirment l'analyse précédente, à savoir un enjeu sur l'accès vélo.

Voici la liste des réponses à la question « Avez-vous des suggestions d'amélioration des abords de l'école ? » (dans les questionnaires parents et enseignants), elles ont été classées par thématique.

- **Améliorer l'accès en voiture**
 - Améliorer le stationnement des voitures ;
 - Augmenter le nombre de places de parking car le dépôt minute du parking associé au chemin des écoliers est pris à longueur de journée par les habitants ;
 - Créer un espace dépôt pour les enfants porteurs d'un handicap au plus proche de l'entrée avec un espace dédié agréable, accueillant et sécurisé.
 - Communiquer sur les parkings existants et le chemin des écoliers (le remettre en place)
 - Créer un nouveau dépôt minute devant l'entrée de l'école pour déposer les enfants ;
- **Limiter la vitesse**
 - Passer la limitation de vitesse rue Maréchal Gallieni à 30 km/h du fait de sa proximité avec l'école et avec la MJC et passer la rue Livermead à 10 km/h.
- **Améliorer le stationnement vélo**
 - Aménager un parking à vélo qui inciterait les enfants, les parents et les personnels à se déplacer à vélo ;
 - Un gros travail a été fait pour le stationnement des voitures mais pas pour le stationnement des vélos (pas protégé de la pluie et peu de place)
 - Le conseil des enfants a aussi relevé le manque d'un stationnement vélo protégé
 - Améliorer la sécurité vélo.
- **Améliorer l'arrière de l'école**
 - Aménager l'arrière de l'école : déminéraliser, végétaliser et aménager un espace de jeux pour tous : pour en faire un espace ouvert sur le quartier,
 - Modifier l'entrée arrière par rapport au parking des enseignants,
 - La cour de l'école côté nord pourrait également être revue pour être agréable (pour l'accueil, pour le sport et pour les activités ludiques).
- **Améliorer l'accès aux trottoirs et la traversée des piétons**
 - Le jour de ramassage des ordures il serait judicieux de positionner les poubelles sur une place de stationnement et pas sur le trottoir,

- Une continuité de parcours entre le trottoir (espace public) et le trottoir le long du parking de voiture de l'immeuble riverain (espace privé),
 - Il faudrait plus de personnes de la ville pour aider à traverser le matin et le soir notamment avenue Charlemagne,
 - Présence d'une personne pour faire traverser les enfants sur la route devant l'école.
- **Améliorer l'agrément du lieu**
 - Mettre plus de couleurs, des dessins, des écritures ou peintures au sol ou sur le mobilier urbain pour les rendre plus attractives, gaies et conviviales ;
 - Créer un abri devant l'école pour que les parents puissent attendre à l'abri des intempéries et ainsi éviter qu'ils attendent dans leurs voitures devant l'école ;
 - Plus de végétalisation ;
 - Refaire une communication aux parents au sujet du chemin des écoliers. Des pas ont été dessinés lors de sa création, peut être pourrait on réfléchir à une nouvelle signalétique plus pédagogique ou plus ludique (une marelle géante avec les chiffres de 1 à 100 pour que les enfants apprennent les chiffres ou un parcours avec des moutons pour que les enfants puissent jouer à sauter par-dessus)
- **Accès et voirie**
 - Élargir la voie d'accès,
 - Créer des trottoirs plus larges ;
 - Créer un cheminement piéton et cyclable sécurisé (de Doisneau jusqu'au 17B / et Doisneau jusqu'à Lucien Nelle)
 - Fermer l'entrée côté rue Lucien Nelle pour les dépôts à l'école en voiture, seuls les enfants piétons, en vélo ou en trottinette peuvent entrer de ce côté. L'avenue Livermead, qui possède déjà des espaces parkings derrière l'école, devient l'entrée privilégiée pour les enfants déposés en voiture. Pour créer une bonne circulation des véhicules sans embouteillages, les voitures devraient entrer par la rue Livermead et ressortir par la passerelle devant la MJC. Il faudra donc la rouvrir en sens unique et évidemment créer un trottoir à côté de cette nouvelle sortie et une piste cyclable si possible. Ainsi, pas de bouchons.
 - Empêcher le stationnement des voitures à cheval sur le trottoir et sur les pistes cyclables ;
 - Réglementer sérieusement la présence des voitures car certains participants trouvent qu'il y a trop de voitures ;
 - Faire que le périmètre de l'entrée de l'école soit sans voiture (rendre la rue aux piétons) ;
 - Le stationnement « dépose élèves » devant l'école élémentaire Saint Paul semble être un point dangereux ;
 - Il faudrait créer un livret d'accueil à la rentrée pour montrer où il y a du stationnement, identifier le parking associé au chemin des écoliers et rappeler de ne pas se garer sur la bande cyclable devant l'école.

Sécurité et points noirs

L'objet de cette partie est d'identifier les zones problématiques en termes de sécurité et de sentiment de sécurité à pied et à vélo.

- Zones dangereuses au vu de l'accidentologie : suite aux sollicitations du CPIE Vallée de l'Orne la collectivité n'a pas relevé de zone dangereuse clairement identifiée.
- Zones perçues comme dangereuses : suite aux questionnaires et aux échanges avec les parents et enseignants.

De manière générale, la sécurité ressentie sur le trajet domicile-établissement scolaire est illustrée par la figure 3.

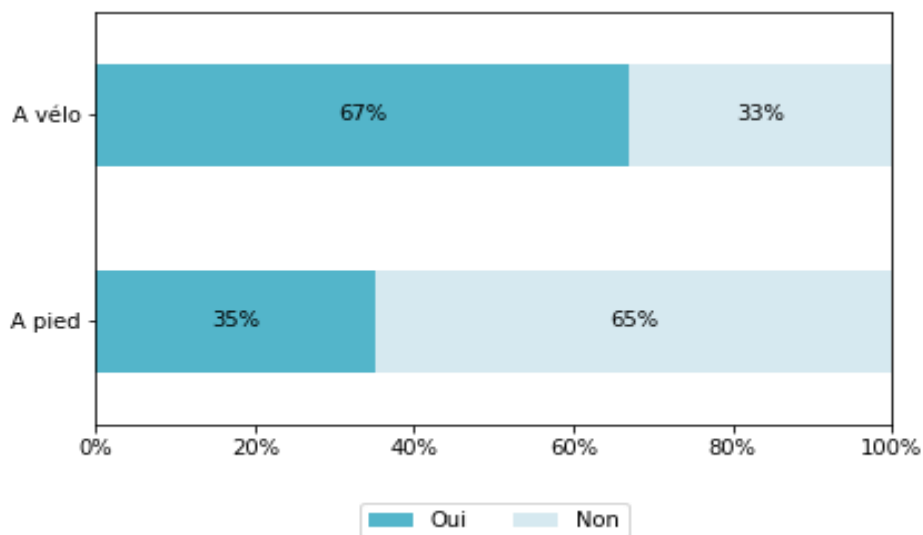
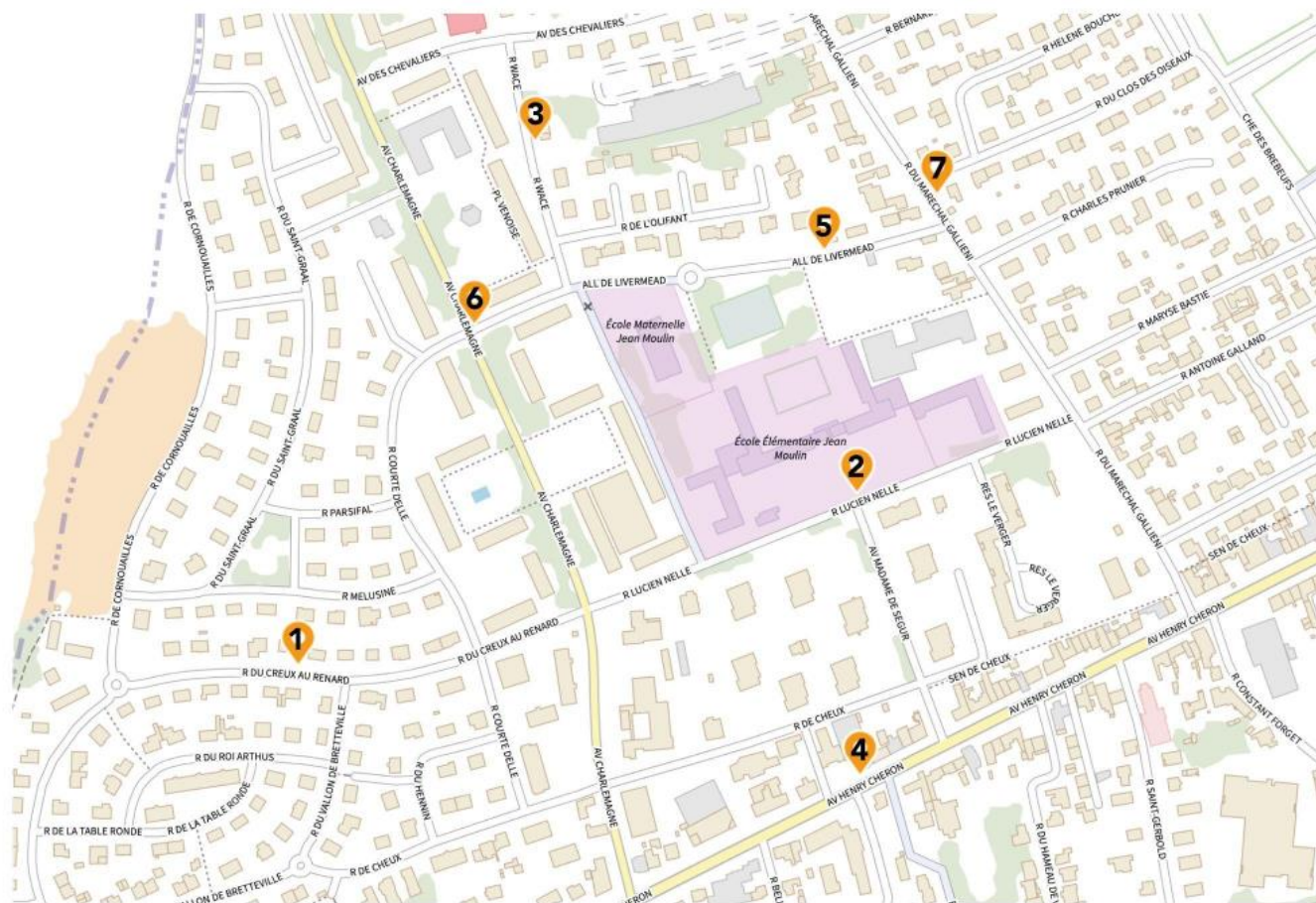


Figure 3 : Proportion des enseignants, personnels et parents estimant que l’itinéraire entre leur domicile et l’établissement est dangereux

Le graphique ci-dessus nous permet de constater que $\frac{2}{3}$ des enseignants et parents considèrent que le trajet en vélo pour venir à l’école est dangereux. Pour le déplacement à pied, la proportion est inversée, cette fois les $\frac{2}{3}$ des répondants considèrent le trajet piéton comme non dangereux.



Carte 5: Points particulièrement dangereux dans le quartier de l’école

Liste des réponses à la question “Avez-vous identifié des endroits particulièrement dangereux ?” (dans les 2

questionnaires) :

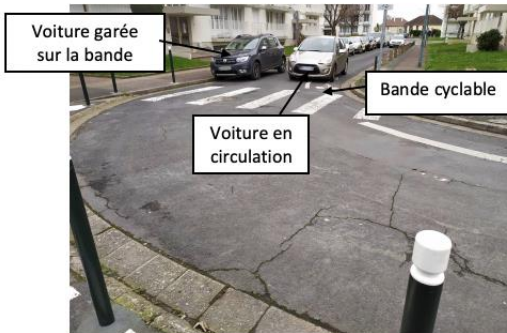
NB : Le numéro donné aux rues n'est en aucun cas un classement des priorités ou de la dangerosité des rues, il permet simplement de se situer sur la carte.

- **1. Rue du Creux du Renard**

- Dans la rue du Creux du Renard les voitures roulent très vite matin et soir.

- **2. Rue Lucien Nelle (rue à l'avant de l'école)**

- Le manque de sécurité pour les piétons et les vélos à cause du stationnement des voitures sur les pistes cyclables et sur les trottoirs.



- **3. Rue Wace**

- La traversée à pied entre l'avenue Charlemagne et la rue Wace est mentionnée comme dangereuse.
- Au niveau du carrefour entre l'allée Livermead et la rue Wace c'est trop étroit à cause de la bande cyclable, de la circulation des voitures et des voitures garées.
- Parfois, une voiture se gare sur la bande jaune ce qui rend le virage encore plus dangereux. (cf. image ci-joint).



- **4. Avenue Henri Chéron**

- La traversée de l'Avenue Henry Chéron est citée plusieurs fois comme dangereuse. Notamment à cause du stationnement et le fait qu'elle soit une avenue très passante.
- Un passage piéton est nommé comme dangereux, une fois, il s'agit de celui entre l'avenue Henri Chéron et la rue Saint Gerbold.



- **5. Allée de Livermead**

- L'allée de Livermead est jugée trop étroite notamment lorsque les voitures se croisent (rue à double sens),
- Elle est également jugée dangereuse pour les piétons car le trottoir est étroit, que les voitures roulent trop vite et sont parfois garées sur le trottoir,
- La sortie de l'allée de Livermead au niveau du carrefour avec la rue du Maréchal Gallieni est jugée dangereuse car la visibilité est trop faible (un miroir serait peut-être nécessaire).

- **6. Avenue Charlemagne**

- Traverser l'avenue Charlemagne est plusieurs fois citée comme dangereuse notamment car les voitures roulent vite (zone 30 peu respectée) et il y a parfois un manque de visibilité.

- Trois carrefours sont explicitement cités comme problématique :

- Entre la rue du Creux du Renard et l'Avenue Charlemagne (feu qui passe trop rapidement au rouge piéton et les voitures qui tournent à droite de la rue Lucien Nelle et celles qui tournent à gauche au niveau de la rue du Creux du Renard arrivent trop vite). La traversée en face est encore plus dangereuse.



- La traversée de la rue Charlemagne et rue Galliéni est dangereuse.



- Entre l'Avenue Charlemagne et la rue Wace (citée plus haut) la



traversée est également dangereuse.

- Deux autres points problématiques ont été évoqués : l'absence de piste cyclable et les lampadaires qui n'éclairent pas les trottoirs le soir.

● 7. Rue du Maréchal Gallieni

- La rue du Maréchal Gallieni est citée plusieurs fois comme dangereuse liée notamment à la vitesse des voitures.
- 3 carrefours sont notamment cités :
 - à la sortie de l'allée de Livermead (expliqué plus haut)
 - entre l'avenue Charlemagne et la rue du Maréchal Gallieni (cité plus haut)
 - au niveau du passage piéton de la MJC
- Il est également mentionné que les priorités qui donnent sur la rue du Maréchal Gallieni ne sont pas toujours respectées.

● D'autres points sont évoqués par les participants de l'enquête :

- La présence de grands axes ;
- Certaines routes sont sans trottoir et certains trottoirs sont étroits ;

- Trottoirs, bande cyclable et rues encombrées de voitures ;
- Un manque de pistes cyclables ;
- Un manque de visibilité la nuit ;
- La distance du domicile par rapport à l'école pour venir à pied ou en vélo ;
- Devant l'école élémentaire privée Saint Paul, rue Claude Chappe, c'est dangereux ;
- L'absence de trottoir sur une zone proche de l'église de Verson (voie rétrécie). Piste cyclable au sol mais l'endroit est très étroit. En vélo, la rue de Bretagne à Bretteville sur Odon n'est pas très sécurisée.

PARTIE III

RAPPORT DES ENQUETES MOBILITE

Pour rappel, deux enquêtes par questionnaire ont été menées simultanément :

- la première, adressée aux parents d'élèves, concerne les déplacements des élèves,
- la seconde concerne les déplacements des enseignants et du personnel travaillant dans l'établissement.

5 REPRESENTATIVITE

Le graphique ci-dessous représente la répartition des niveaux des élèves dont les parents ont répondu au questionnaire sur la totalité des élèves scolarisés dans l'établissement qui sont au nombre de 204.

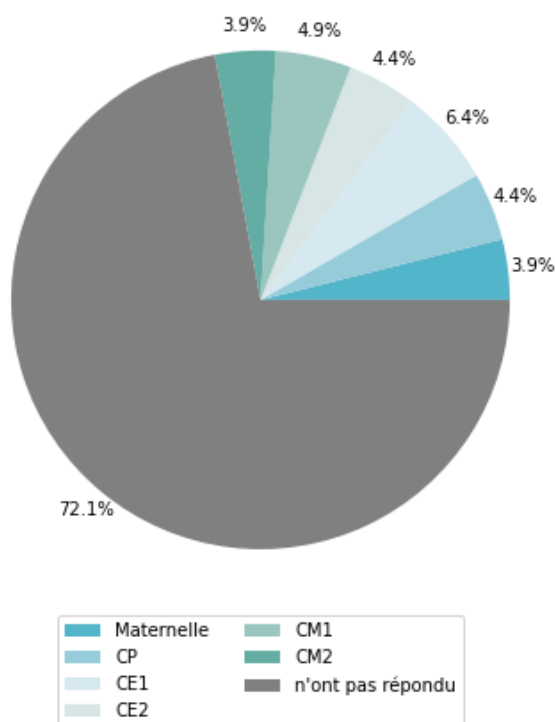


Figure 4 : Répartition des niveaux des élèves dont les parents ont répondu au questionnaire par rapport à la totalité des élèves scolarisés dans l'établissement

Seul 1/3 des parents d'élèves (soit 45 parents pour 56 élèves) ont répondu à l'enquête. Le manque de réponse est en partie dû au temps de remplissage important de l'enquête qui a freiné certains parents.

Cependant, au sein des répondants, les niveaux de représentativité des élèves sont plutôt bien répartis.

Les maternelles qui apparaissent sur ce graphique sont liées aux frères et sœurs des élèves d'élémentaire dont les parents ont répondu à l'enquête.

L'enquête à disposition des personnes travaillant dans l'établissement a reçu 6 réponses réparties selon la figure 5.

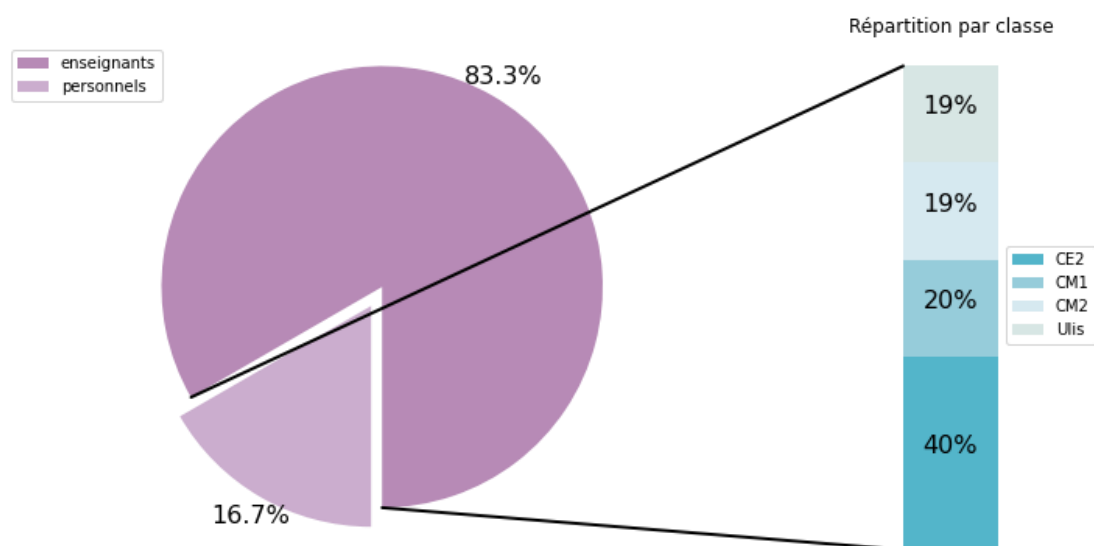


Figure 5 : Répartition des répondants à l'enquête mobilité parmi les enseignants, les animateurs et les personnels de l'établissement

La majorité des répondants sont des enseignants (5 personnes) et parmi eux 2 enseignants à des CE2.

6 AFFLUENCE AUX ENTREES ET SORTIES DE L'ECOLE

L'objectif de cette partie est d'identifier les flux des élèves entrants et sortants de l'école. Le tableau 3 illustre les périodes d'affluence à l'école par le nombre d'élèves arrivant ou repartant de l'école : les plages les plus foncées représentent les pics d'affluence et les plus claires montrent un flux d'élèves faible. Comme il y a 56 enfants représentés par les réponses au questionnaire, il y a 112 trajets possibles par jour.

	Lundi	Mardi	Jeudi	Vendredi
Périscolaire matin	3	5	5	7
Entrée en classe	53	51	51	49
Sortie sur la pause déjeuner	6	6	6	6
Sortie de classe	33	32	29	42
Périscolaire après-midi	23	24	27	14

	Lundi	Mardi	Jeudi	Vendredi
Périscolaire matin	5%	9%	9%	12%
Entrée en classe	95%	91%	91%	88%
Sortie sur la pause déjeuner	11%	11%	11%	11%
Sortie de classe	59%	57%	52%	75%
Périscolaire après-midi	41%	43%	48%	25%

Tableau 2 : Périodes d'affluence des élèves en entrée et sortie de l'école, selon les jours de la semaine (en nombre d'élèves concernés par les réponses pour la première partie et en pourcentage pour la seconde partie)

Il y a assez peu de périscolaire le matin (entre 3 et 7 élèves) mais beaucoup plus le soir (entre 14 et 27 élèves).

Ainsi, le matin l'affluence des parents est plus conséquente à l'heure d'entrée en classe contrairement à la sortie où il y aura davantage de départs échelonnés liés au périscolaire.

6 élèves sont externes soit 11 % des répondants.

A l'échelle de l'école, presque tous les enfants vont à la cantine qui est sur place (environ 180 élèves). C'est une cuisine centralisée avec livraison de repas en barquettes aluminium à réchauffer sur place.

Les enseignants et les personnels de l'établissement arrivent et quittent l'école sur les plages indiquées dans le tableau 4.

	Lundi	Mardi	Mercredi	Jeudi	Vendredi
Arrivée le matin	6	6	1	6	6
Départ en fin de matinée	1		1		
Arrivée ou retour en début d'après-midi	1			1	
Départ en fin d'après-midi	6	6		6	6

Tableau 3 : Périodes d'affluence des enseignants et des personnels en entrée et sortie de l'école, selon les jours de la semaine (en nombre de répondants)

La majorité du personnel arrive le matin à l'école et repart en fin d'après-midi.

7 TRAJETS DOMICILE-ETABLISSEMENT SCOLAIRE

Répartition modale des trajets

Trajets des élèves

Les graphiques présentent les modes de déplacement les plus utilisés par les élèves pour se rendre et revenir de l'école¹.

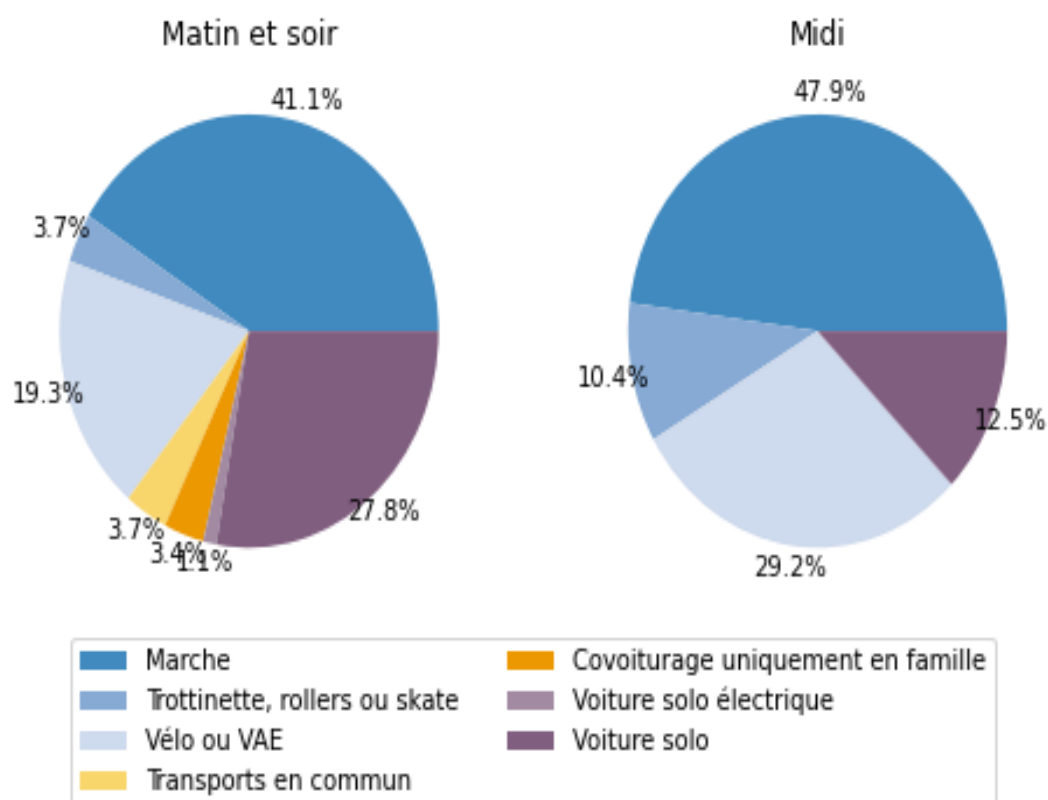


Figure 6 : Répartition des modes de déplacement principalement utilisés par les élèves, le matin et le soir (à gauche) et le midi (à droite)

Pour les trajets du matin et du soir, les trajets à pied sont favorisés pour plus de 40% des élèves dont les parents ont répondu à l'enquête. Presque un tiers des élèves viennent et repartent en voiture et un peu moins de 20% utilisent le vélo.

Le midi, 88% des élèves vont à la cantine. Pour les externes, la moitié d'entre eux se déplacent à pied et presque 30% à vélo.

¹ - VAE : Vélo à Assistance Électrique

Trajets des enseignants et des personnels

Les modes de déplacement les plus utilisés par les enseignants et les personnels de l'établissement sont illustrés ci-après.

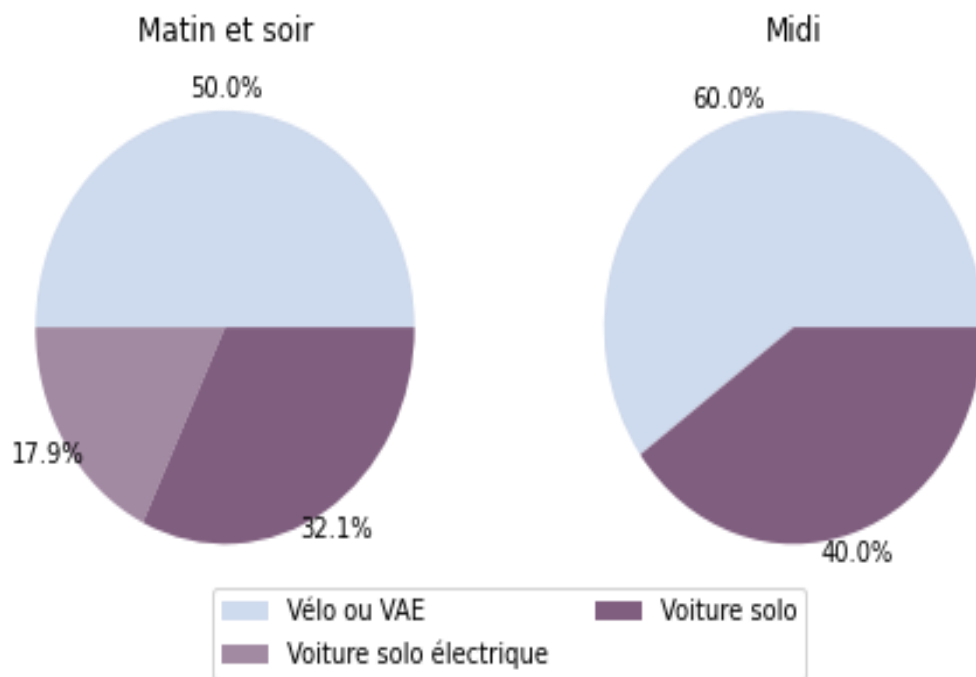


Figure 7 : Répartition des modes de déplacement principalement utilisés par les enseignants et les personnels, le matin et le soir (à gauche) et le midi (à droite)

La moitié du personnel de l'établissement ayant répondu à l'enquête vient en vélo le matin et le soir et l'autre moitié utilise la voiture.

Le midi les enseignants et personnels de l'école se déplacent majoritairement à pied (60%) ou en voiture (40%).

Partage des trajets

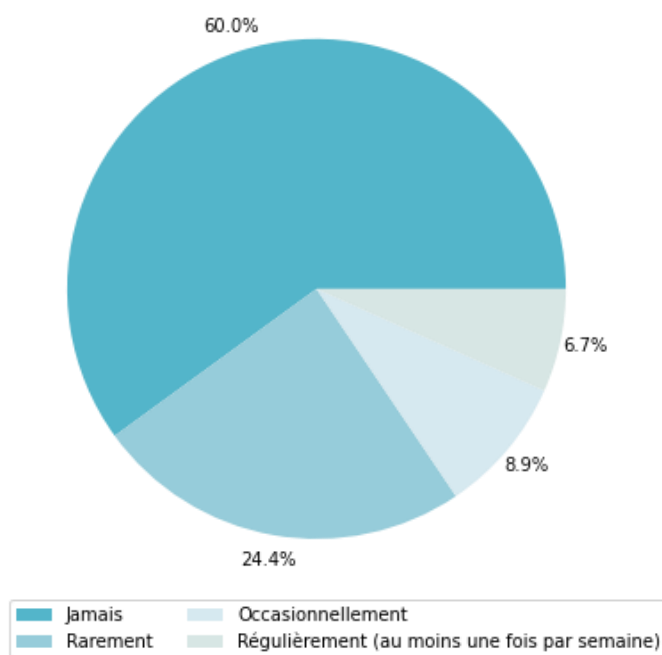


Figure 8 : Proportion de parents accompagnant d'autres enfants que les leurs à l'école

Presque 85% des répondants n'accompagnent jamais ou rarement d'autres enfants que les leurs. Seuls 6,7% le font régulièrement. Ainsi, les modes partagés (covoiturage, pédibus...) semblent actuellement peu développés dans l'école.

Appréciation globale des trajets vers et depuis l'établissement

Trajets du matin et du soir

Pour les parents d'élèves, les enseignants et les personnels travaillant dans l'établissement, l'appréciation globale des trajets du matin et soir est la suivante :

- 45 % ont répondu qu'ils étaient « très satisfaits » (23 réponses),
- 41 % ont répondu qu'ils étaient « plutôt satisfaits » (21 réponses),
- 8 % ont répondu qu'ils n'étaient « pas satisfaits » (4 réponses),
- 6 % ont répondu qu'ils n'étaient « pas du tout satisfaits » (3 réponses).

La figure ci-après précise leur appréciation des trajets selon certains aspects spécifiques et le mode de transport choisi.

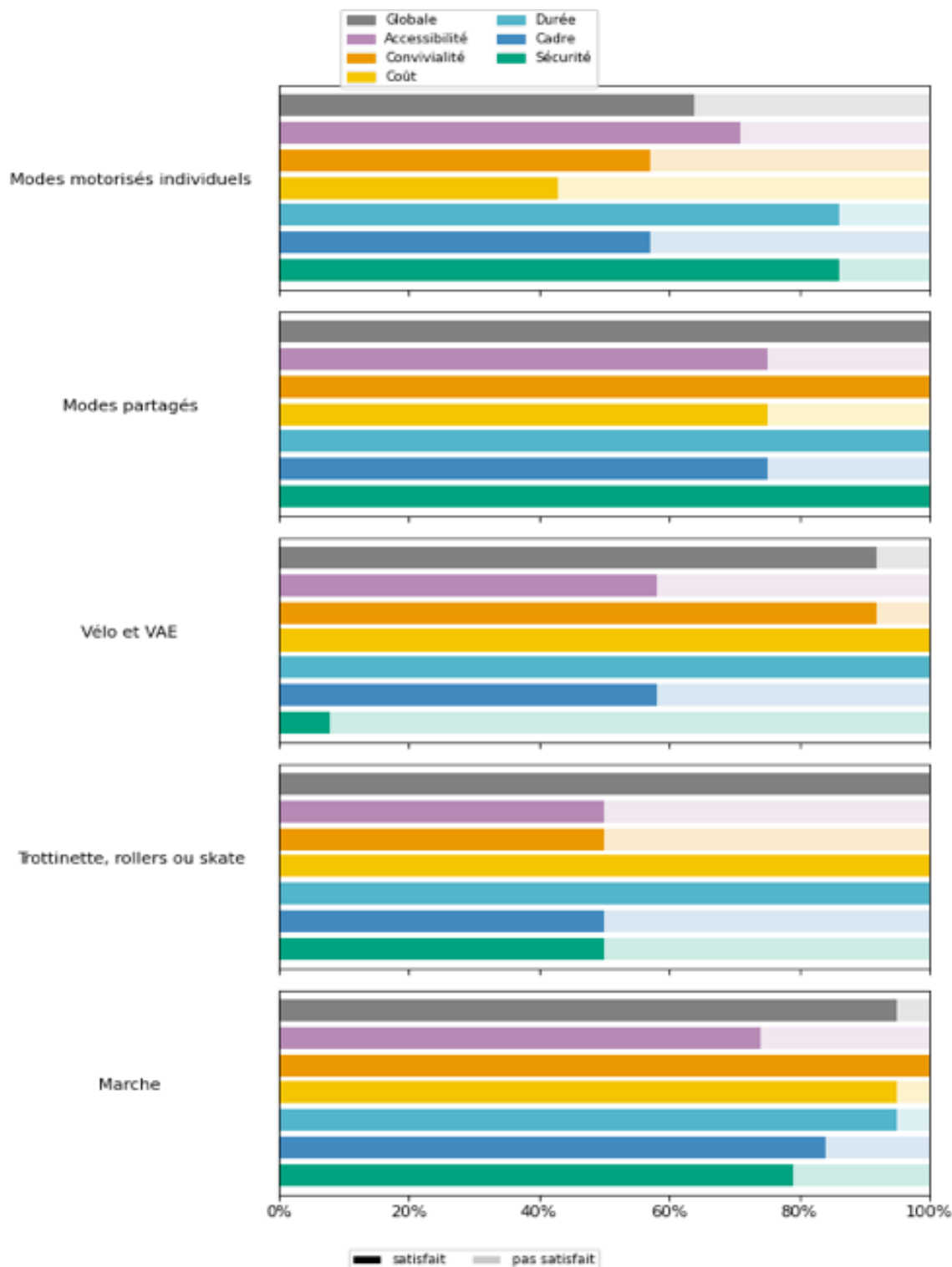


Figure 9 : Satisfaction des trajets matin et soir pour les parents, les enseignants et les personnels, en fonction du mode de transport principal

Les modes motorisés individuels comprennent la voiture solo y compris la voiture électrique, la moto et le scooter. Les modes partagés comprennent les transports scolaires, les transports en commun, le covoiturage en famille et avec d’autres personnes que les membres de la famille.

Globalement le trajet en voiture est le moins bien perçu comparé aux autres modes (seuls 60% des répondants en sont satisfaits).

Pour l'accessibilité, c'est les trajets en vélo et en trottinette qui sont les moins bien perçus (seuls environ 50% des répondants sont satisfaits de ce point).

Les trajets les plus conviviaux sont ceux en mode partagés ou à pied.

Le mode de déplacement le plus coûteux est l'utilisation de la voiture.

La durée du trajet semble être plutôt satisfaisante pour tous les modes de transport.

Le cadre est le plus satisfaisant à pied ou en mode partagé.

La sécurité est très mal perçue pour les déplacements en vélo : 90% des répondants n'en sont pas satisfaits. A trottinette, une personne sur deux est également mécontente de ce point.

Trajets du midi

Les trajets du midi sont appréciés par les parents d'élèves, les enseignants et les personnels travaillant dans l'établissement de la manière suivante :

- 62 % ont répondu qu'ils étaient « très satisfaits » (5 réponses),
- 38 % ont répondu qu'ils étaient « plutôt satisfaits » (3 réponses),

La figure ci-après précise leur appréciation des trajets selon certains aspects spécifiques et le mode de transport choisi.

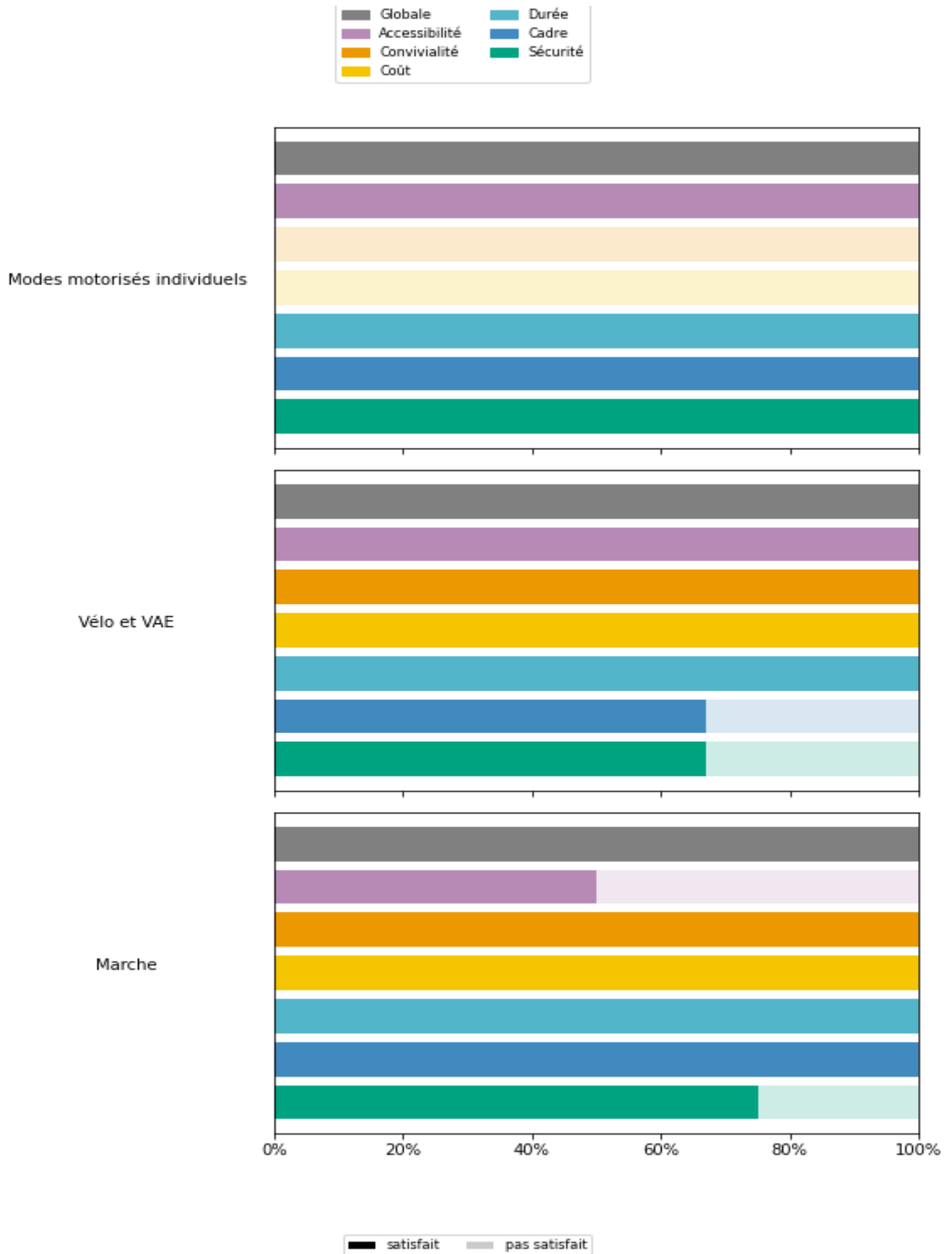


Figure 10 : Satisfaction des trajets du midi pour les parents, les enseignants et les personnels, en fonction du mode de transport principal

Seulement 8 personnes parmi les répondants ont répondu à cette question, les réponses sont donc à lire avec précaution.

Le vélo apparaît à nouveau comme le mode de déplacement le moins sécurisé.

Ceux qui utilisent la marche comme moyen de transport sont 50% à être insatisfaits de l'accessibilité.

Les trajets en voiture ne sont pas satisfaisants en termes de coût et de convivialité.

Axes d'amélioration prioritaires

La figure présente les points à améliorer en priorité sur les trajets menant vers l'établissement scolaire par les différents usagers.

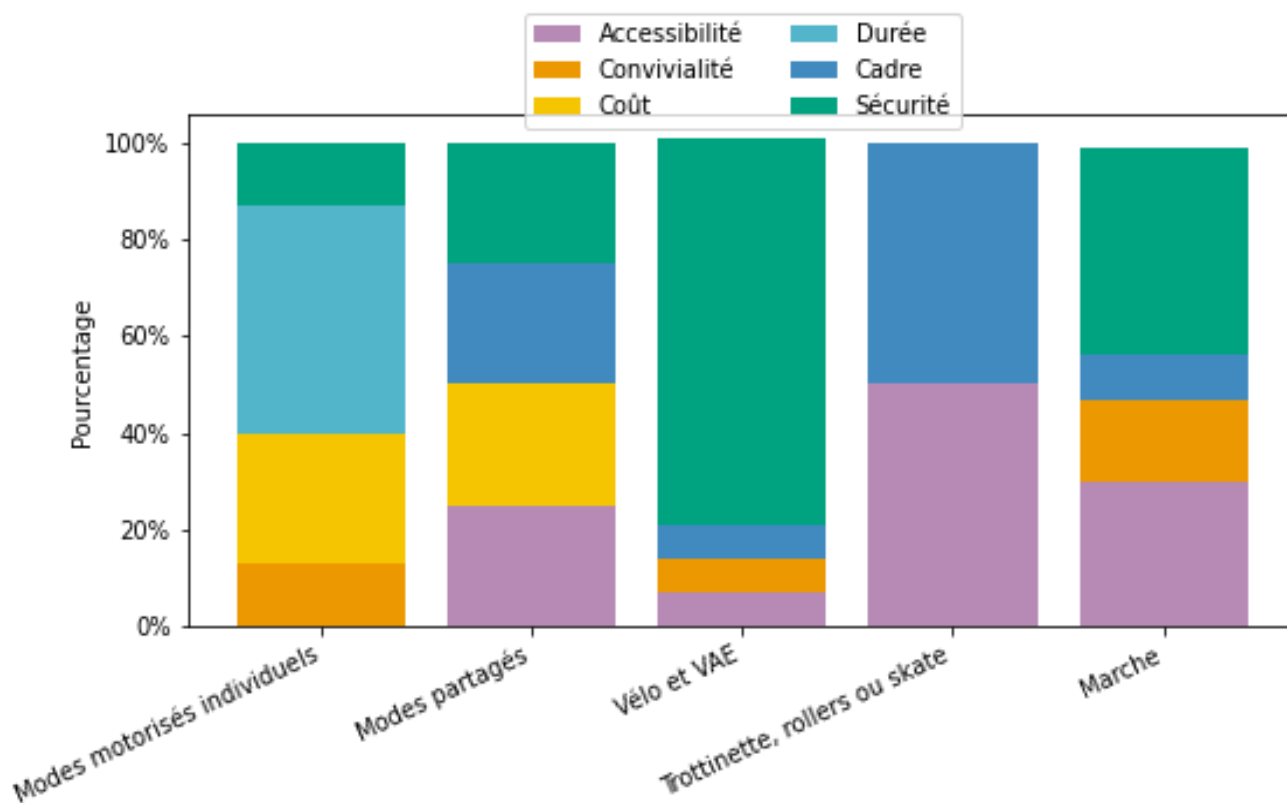


Figure 11 : Axes d'amélioration prioritaires sur les trajets vers l'établissement scolaire pour les parents, les enseignants et les personnels, en fonction du mode de transport principal

A nouveau, la sécurité ressort comme l'élément majeur à améliorer pour les déplacements à vélo. 90% des répondants estiment que c'est l'élément majeur pour améliorer leurs trajets.

La sécurité est également à améliorer pour les déplacements piétons pour 40% des répondants.

Seuls l'accessibilité et le cadre doivent être améliorés pour favoriser l'usage des trottinettes, rollers et skates (toujours à nuancer car seules deux personnes sont concernées).

Durée des trajets

Pour les parents comme pour les personnes travaillant dans l'établissement, le temps de trajet est très souvent un argument important pour le choix du mode transport utilisé pour se rendre à l'école car il est lié à l'organisation générale de la journée.

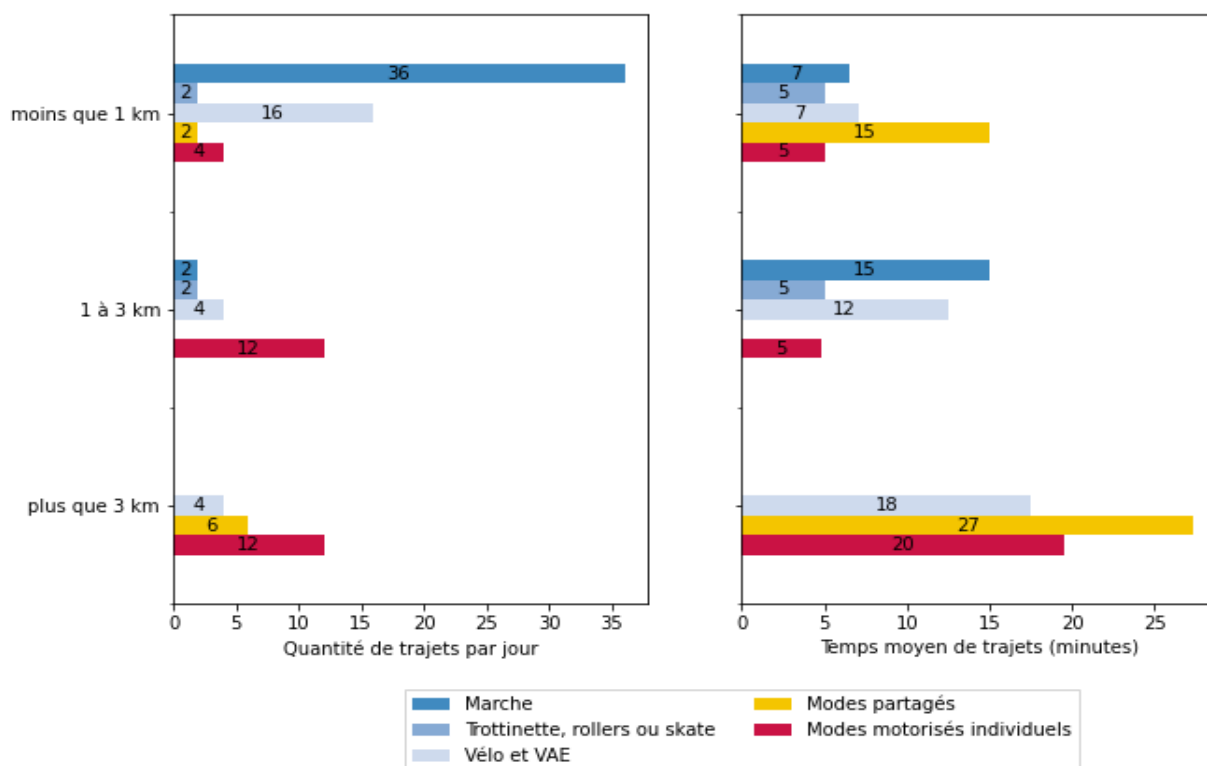


Figure 12 : Mise en parallèle du temps de trajet et de la distance domicile-établissement selon le mode principal utilisé par les parents, les enseignants et le personnel

Pour les trajets de moins d'un kilomètre, le mode de déplacement privilégié est à pied pour une durée de 7 min.

Lorsque la distance est supérieure à 3 km, la marche n'est plus pratiquée et la voiture est privilégiée par les répondants.

Ce graphique nous permet aussi de voir que les 4 trajets qui font moins d'un kilomètre et qui sont réalisés en voiture pourraient éventuellement être réalisés à pied sans trop de difficulté. De même, peut-être que les 12 trajets en voiture qui sont compris entre 1 et 3 km de l'école pourraient s'envisager à vélo ?

Enfin, ce graphique permet de se rendre compte que sur les trajets de moins de 1 km le temps est similaire ou inférieur en mode actif en comparaison à la voiture. De même, pour les trajets de 1 à 3 km la différence entre les modes actifs et la voiture reste très faible.

De plus, une étude de l'ADEME montre qu'on a tendance à sous-estimer son temps en voiture en ne prenant pas en compte le temps de stationnement et de déplacement à pied hors du véhicule.

Ainsi, le report vers les modes actifs ne paraît pas trop coûteux en temps.

	Elèves		Professionnels	
	Matin/soir	Midi	Matin/soir	Midi
Covoiturage hors famille	20			
Covoiturage uniquement en famille	22			
Marche	7	8		
Transports en commun	32			
Trottinette	5			
Voiture solo	8		16	
Voiture solo électrique	5		35	5
Vélo	7	5	18	
Vélo à assistance électrique	10		15	12

*Equipement de déplacement personnel motorisé : trottinette électrique, gyropode, monoroue, hoverboard...

Tableau 4 : Temps moyen d'un trajet domicile-établissement, pour les enseignants, les personnels et les élèves, par mode de déplacement (en minutes)

Les trajets les plus longs sont ceux effectués en transport en commun ou en voiture électrique. Le temps de marche moyen est de moins de 10min. En voiture, il est de 8 minutes. La durée de trajet est donc presque équivalente. La voiture pourrait donc être remplacée par un mode actif (marche, vélo, trottinette, etc).

Raisons évoquées pour l'utilisation des modes motorisés

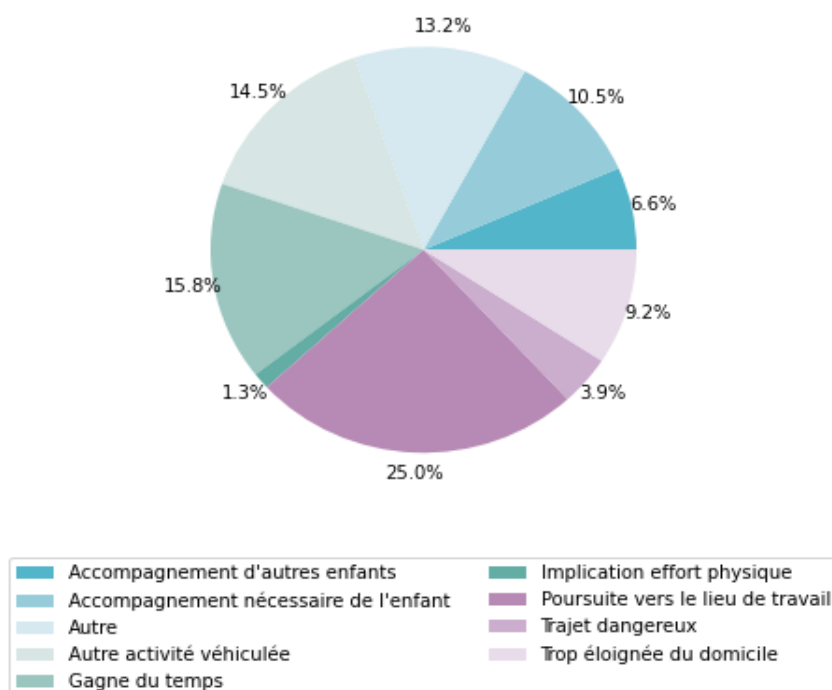


Figure 13 : Raisons les plus fréquentes motivant le choix du véhicule motorisé comme moyen de déplacement pour les parents, les enseignants et les personnels

Les réponses indiquées dans la rubrique « autre » sont les suivantes :

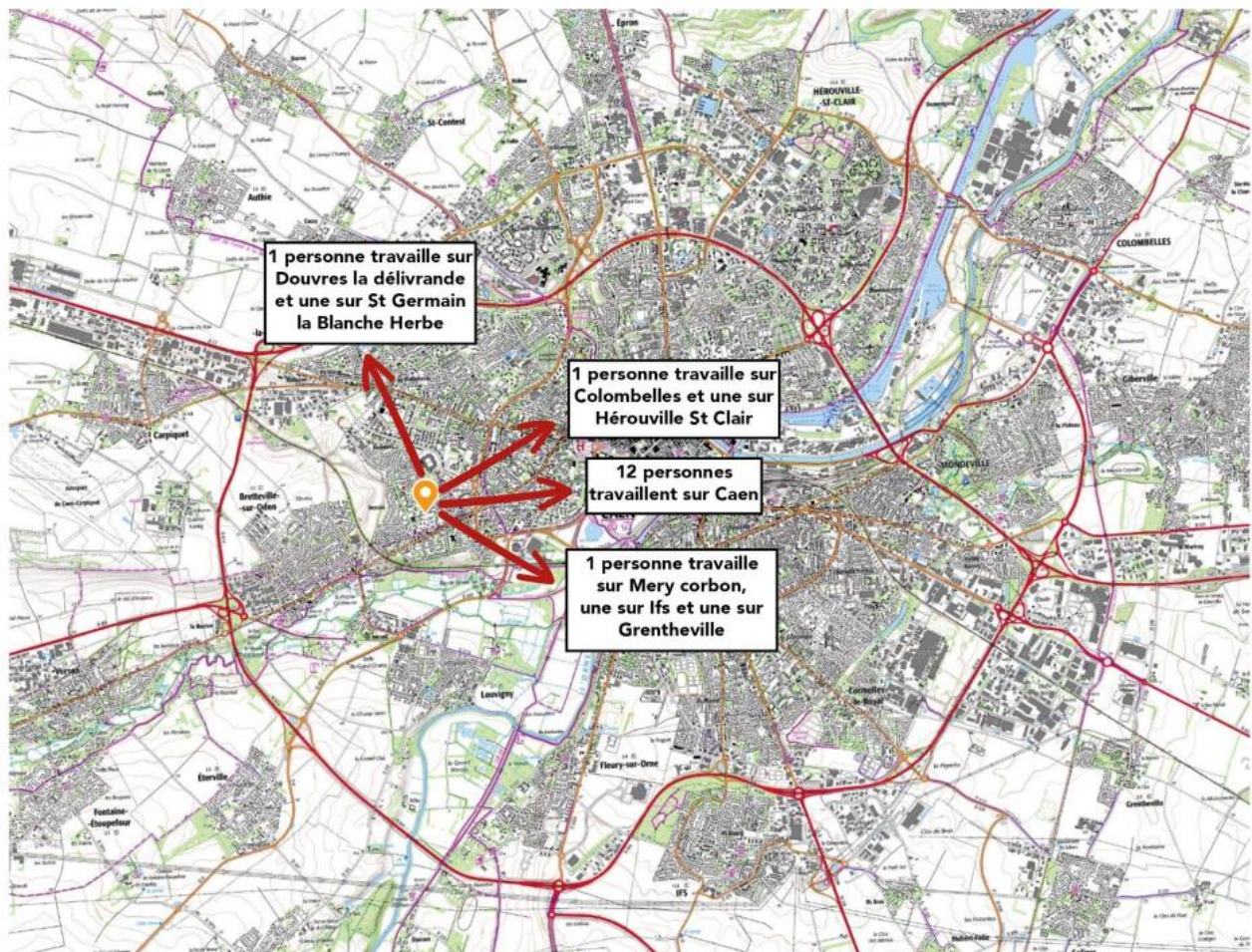
- La météo (cité 2 fois)
- Le transport de matériel scolaire encombrant (cité 3 fois)
- L'habitude

L'étude des raisons favorisant l'utilisation de la voiture, de la moto ou du scooter peut permettre de relever un certain nombre de contraintes.

Les trois raisons les plus évoquées justifiant l'utilisation d'un véhicule motorisé sont : la poursuite vers le lieu de travail, le gain de temps et autre activité véhiculée.

Le gain de temps n'est peut-être pas toujours si réel que cela à cause des bouchons possibles, certains trajets seraient peut-être aussi rapides en vélo, de même de nombreux répondants travaillent sur Caen et pourraient continuer à vélo. En effet, sur les 19 ayant répondu "poursuite vers le lieu de travail" 12 indiquent travailler à Caen (63%).

Les parents poursuivant leur trajet vers leur lieu de travail se rendent dans les communes suivantes : Louvigny et la même commune que celle de l'établissement scolaire.



Carte 6 : Directions établissement-lieu de travail des parents d'élèves

La majorité des parents qui continuent leur route vers leur lieu de travail après avoir déposé leurs enfants à l'école se dirigent sur Caen. Cette carte est basée sur les parents ayant répondu au questionnaire.

8 AUTONOMIE DES ELEVES, ACTIVITE PHYSIQUE ET PRATIQUE SPORTIVE

Pratique sportive et activité physique

La pratique d'une activité sportive par les élèves, en dehors de leurs déplacements quotidiens, peut aussi influencer le mode choisi.

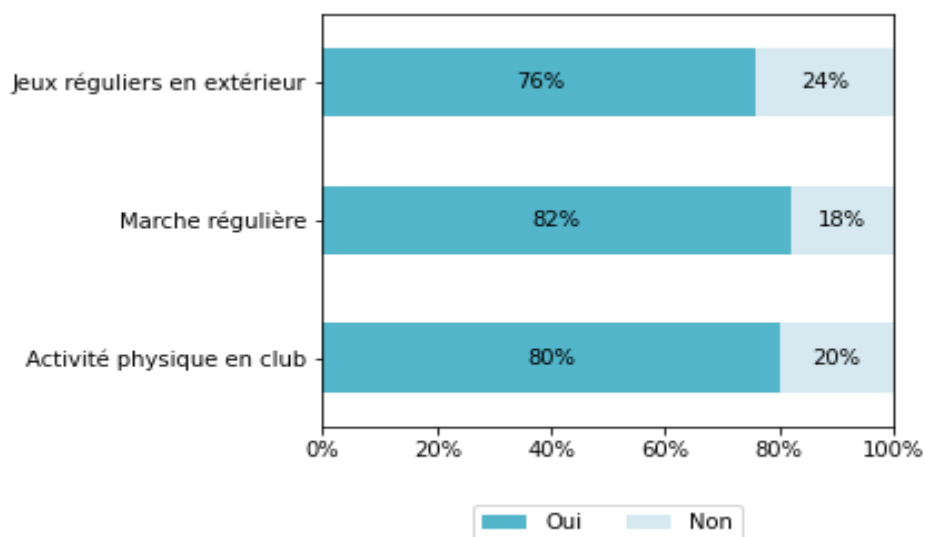


Figure 14 : Activité physique et pratique sportive des élèves

Les enfants des répondants à l'enquête pratiquent pour la grande majorité une activité physique (jeux, marche ou activité physique).

Les observations émises par les parents concernant l'activité physique de leurs enfants sont présentées ci-dessous.

- **Sentiment d'un manque d'activité physique :**

- Les activités physiques ne sont pas assez diversifiées et poussées
- Peut-être encourager encore plus les moments de sports sur le temps scolaire et périscolaire, aménager la cour de l'école pour encourager la pratique sportive (tout en pensant à intégrer la mixité !)
- Pas assez d'activités physiques proposées sur le temps scolaire ou la pause méridienne.
- Nous pensons que les enfants ne font plus assez de sport à l'école de manière générale.
- Manque d'équipement d'activité sportive et ludique sur le quartier.
- Les enfants me semblent généralement avoir une vie trop sédentaire et sans exercice physique suffisant (manque d'autonomie en ville / risques présents, pas de lieu spécifiquement aménagé pour eux à proximité (aire de jeux, ...), montée en puissance des écrans). De plus, Venoix est un quartier où la population est âgée, voire très âgée, les enfants ne semblent donc pas (plus ?) une priorité.
- Activité physique compliquée avec le Covid 19

- **Activité physique présente :**

- Activité physique régulière mais fonction du tempérament de l'enfant (l'un est casanier, l'autre pas du tout)
- Activité physique satisfaisante
- Il faut éviter les jeux vidéos

- 2 filles inscrites à la MJC Zumba et Gym et qui vont au collège à pied
- Vélo et trottinette plus souvent au printemps et l'été

Les enseignants et personnels sont eux 50 % à pratiquer la marche régulièrement et 33 % occasionnellement.

La collectivité a récemment travaillé sur "un projet de diagnostic de la sédentarité et l'inactivité des enfants scolarisés dans les écoles caennaises". Ce travail a été réalisé par Lila SCIGLIANO dans le cadre de son mémoire de fin d'études.

L'école Jean Moulin n'a pas spécifiquement été étudiée lors de cette étude caennaise cependant les conclusions sont intéressantes. Voici ci-dessous la synthèse de l'étude :

6. Synthèse

Hypothèse 1 : les enfants caennais ont **le même niveau de condition physique** que les enfants au niveau national } **Vérfié**

Hypothèse 2 : les enfants ayant un **environnement familial sans culture sportive ont un niveau de sédentarité et d'inactivité physique plus important** que les autres } **Vérfié**

Hypothèse 3 : les enfants des écoles en QPV ou en REP de Caen ont **un niveau de sédentarité et d'inactivité physique plus important** que les autres écoles } **Non Vérfié**

Ressenti des enseignants et directeurs de structures de loisirs

6. Synthèse

Des constats :

- **Peu d'enfants pratiquent du sport en club**
- Enfants **sédentaires** et beaucoup en **surpoids**
- Actifs pendant la récréation, l'EPS
- Enfants viennent en mobilité douce sauf certains malgré la faible distance
- **Baisse de la fréquentation** des centres de loisirs depuis le confinement
- Enfants ayant une **pratique régulière** sont de moins en moins nombreux
- Présence d'activité de loisirs autour des écoles

Concernant l'environnement scolaire :

- Cours d'école **mal organisés**
- Jeux de cours **inadaptés**
- Pas de matériel spécifique à une pratique

Nature des abords :

- Abords des écoles suffisamment sécurisé pour favoriser mobilités douces

Causes possibles :

- Problèmes **d'alimentation** et **d'écran**
- Objectif de 3h d'EPS par semaine non atteint
- Aucune institutrice n'est vraiment à l'aise avec l'EPS

➔ Confirme qu'il faut agir

Pratique du vélo

La connaissance et la pratique du vélo, comme de la trottinette ci-après, par les enfants influencent directement le choix des modes de déplacement notamment pour le trajet domicile-établissement scolaire.

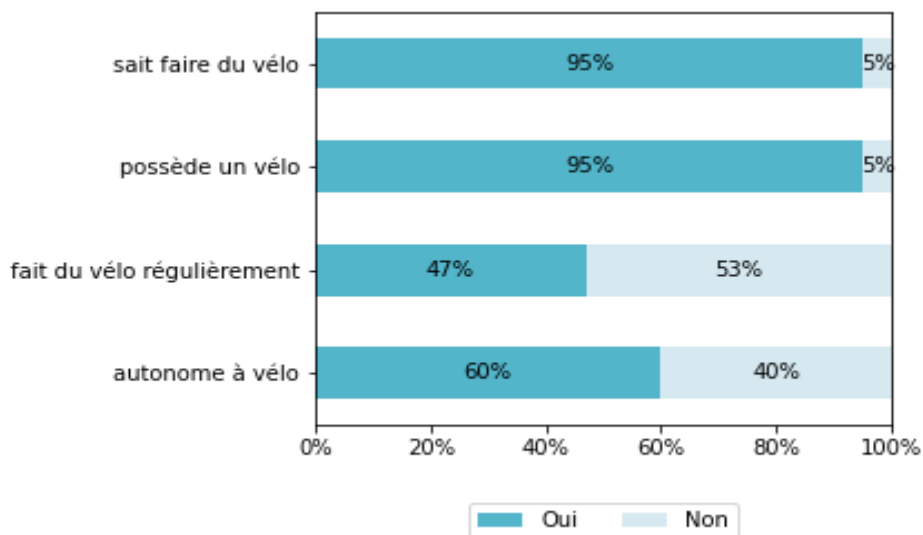


Figure 15 : Pratique du vélo par les élèves

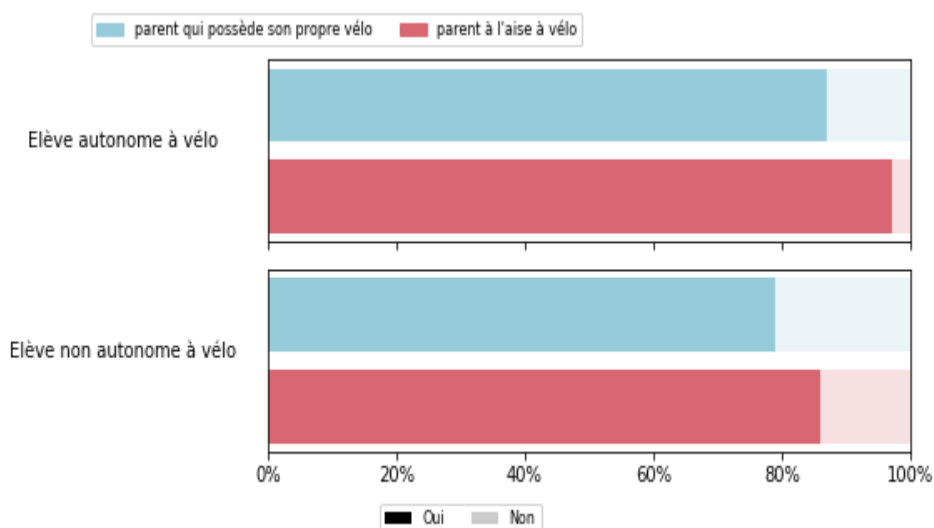


Figure 16 : Parents ayant indiqué posséder un vélo et être à l'aise à vélo en fonction de l'autonomie de l'élève

95% des élèves répondants savent faire du vélo et en possèdent un. 50% en font régulièrement et 60% seulement sont autonomes.

Ce chiffre est peut-être à nuancer, les parents ayant répondu sont probablement ceux les plus intéressés par la problématique de la mobilité.

Les parents semblent également plutôt à l'aise à vélo et en possèdent un.

La pratique du vélo par les enseignants et les personnels de l'établissement est illustrée par la figure ci-après.

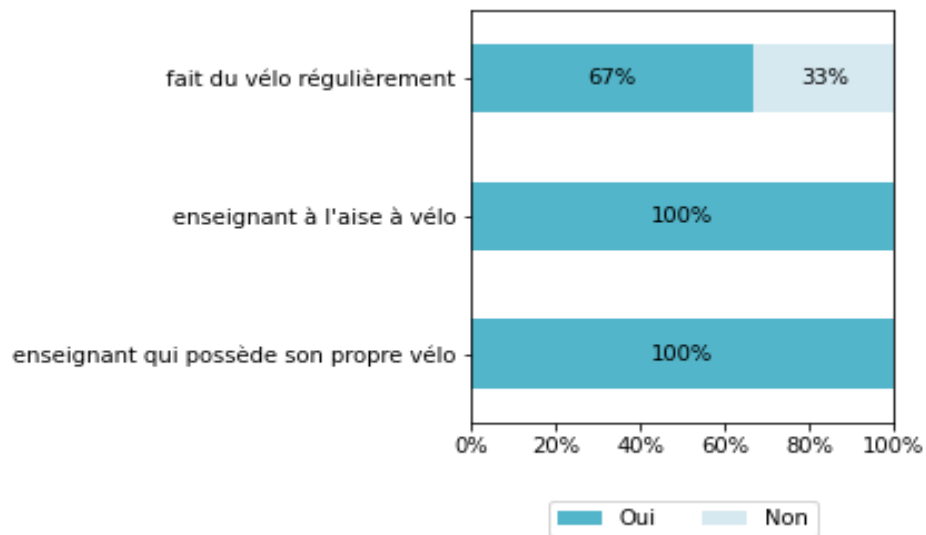


Figure 17 : Pratique du vélo par les enseignants et les personnels de l'établissement

100% des enseignants ayant répondu au sondage possèdent un vélo et sont à l'aise avec cette pratique.

Pratique de la trottinette

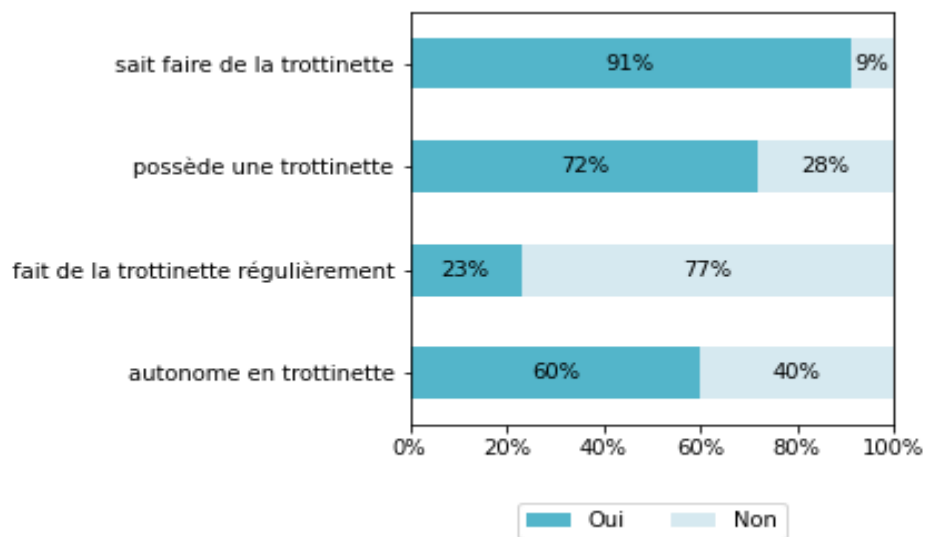


Figure 18 : Pratique de la trottinette par les élèves

Parmi les répondants, peu d'enfants pratiquent la trottinette régulièrement (23%) alors que 72% en possèdent une et 91% des enfants savent l'utiliser.

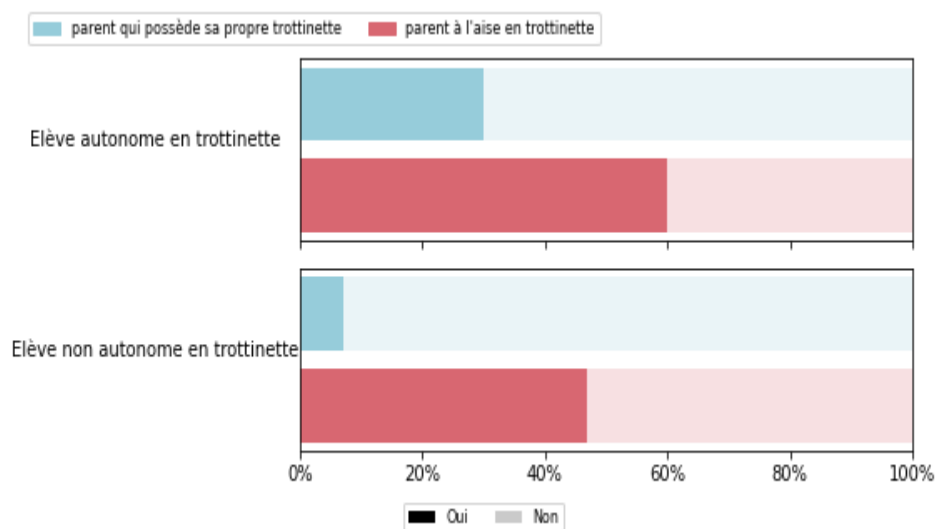


Figure 19 : Parents ayant indiqué posséder une trottinette et être à l'aise dans sa conduite en fonction de l'autonomie de l'élève

Peu de parents possèdent une trottinette et seuls 40% à 50% des parents semblent à l'aise avec cette pratique.

On remarque que la possession d'une trottinette et le fait d'être à l'aise pour la pratiquer n'ont que très peu d'incidence sur l'autonomie de l'enfant en trottinette.

La pratique de la trottinette par les enseignants et le personnel de l'établissement est illustrée dans la figure ci-après.

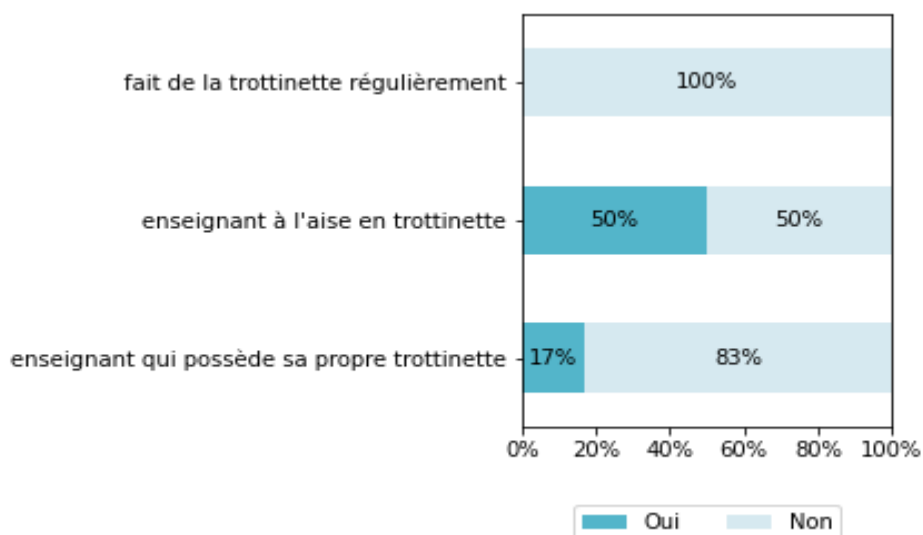


Figure 20 : Pratique de la trottinette par les enseignants et les personnels de l'établissement

Aucun enseignant répondant ne fait de la trottinette régulièrement et seule la moitié d'entre eux est à l'aise avec sa pratique.

Autonomie des élèves sur les trajets domicile-établissement

Le besoin d'accompagnement peut influencer d'une façon importante les choix de mobilité. Aussi, les figures ci-après présentent les habitudes d'accompagnement des élèves par niveau de classe.

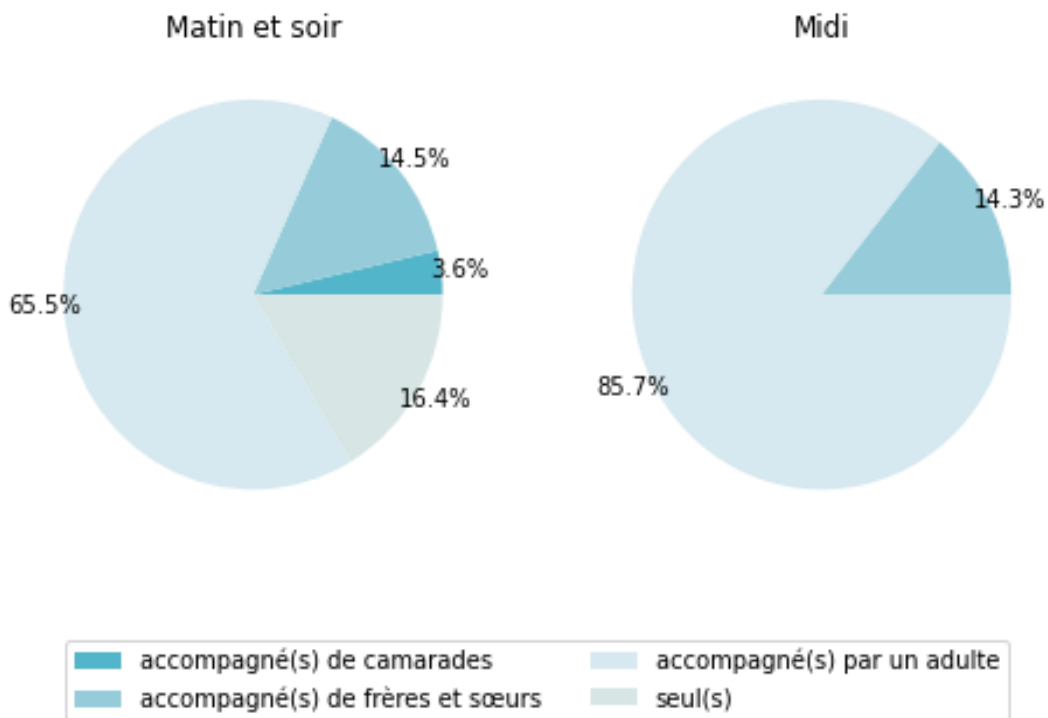


Figure 21 : Accompagnement des élèves sur les trajets domicile-établissement scolaire du matin et du soir, et du midi

A noter : l'accompagnement de l'élève lors de la pause déjeuner n'a été demandé que lorsque les modes de transports étaient différents de ceux utilisés le matin et le soir.

65,5% des enfants de parents ayant répondu au questionnaire sont accompagnés le matin et le soir par un adulte et 85,7% le midi. Les frères et sœurs ont aussi un rôle non négligeable : environ 14% des déplacements matins, midis et soirs se font avec eux.

Pour le matin et le soir, 16% des enfants rentrent seuls et sont donc considérés comme autonomes par leurs parents.

En prenant en compte les enfants accompagnés de frères et sœurs et de camarades : 34,5 % des enfants, soit plus d' $\frac{1}{3}$, effectuent leurs trajets pour l'école sans l'aide d'un adulte.

A noter, parmi les 56 enfants concernés par les réponses au questionnaire 9 sont en CP et 8 maternelles.

9 PERCEPTION DU DANGER ET HABITUDES

La perception du danger est parfois liée à d'autres facteurs que l'accessibilité réelle d'un cheminement comme la méconnaissance du trajet, un mode de déplacement jamais utilisé, qui peut créer une appréhension pour soi comme pour ses enfants.

Aussi, il est intéressant de regarder s'il existe une corrélation entre sentiment d'insécurité sur le trajet et habitudes de mobilité.

Marche

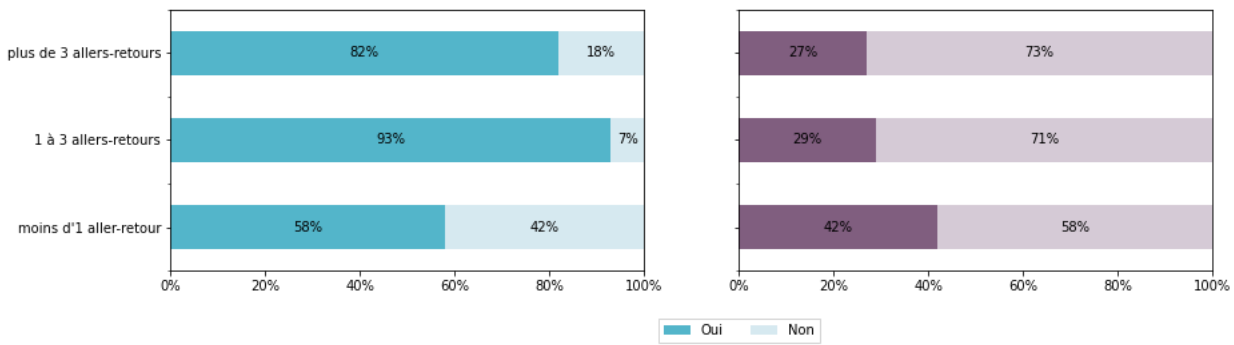


Figure 22 : Pratique régulière de la marche (à gauche) et perception du trajet comme dangereux (à droite) par rapport au nombre d'allers-retours effectués à pied par semaine pour se rendre à l'école (parents et enseignants)

Le graphique ci-dessus indique la perception de la dangerosité du trajet domicile-établissement à pied par les parents et les professionnels, par rapport à leur pratique générale de la marche ou celle de leurs enfants. Les données sont classées selon la régularité de pratique de la marche pour se rendre à l'école :

- élèves et professionnels allant moins d'une fois par semaine à pied à l'école (1 aller-retour) ou pas du tout,
- élèves et professionnels allant entre 1 et 3 fois par semaine à pied à l'école (1 à 3 allers-retours),
- élèves allant plus de 3 fois par semaine à pied à l'école (plus de 3 allers-retours).

Les personnes effectuant moins d'un aller-retour à pied par semaine sont celles qui jugent le trajet comme le plus dangereux (42% d'entre eux), cela peut notamment expliquer pourquoi ils ne viennent pas à pied et qu'il y a nécessité de faire de la pédagogie sur ce point. A noter que ce chiffre est sûrement sous-estimé, car parmi les répondants le pourcentage de personnes très mobile est sûrement plus grand que parmi l'ensemble des parents.

Vélo

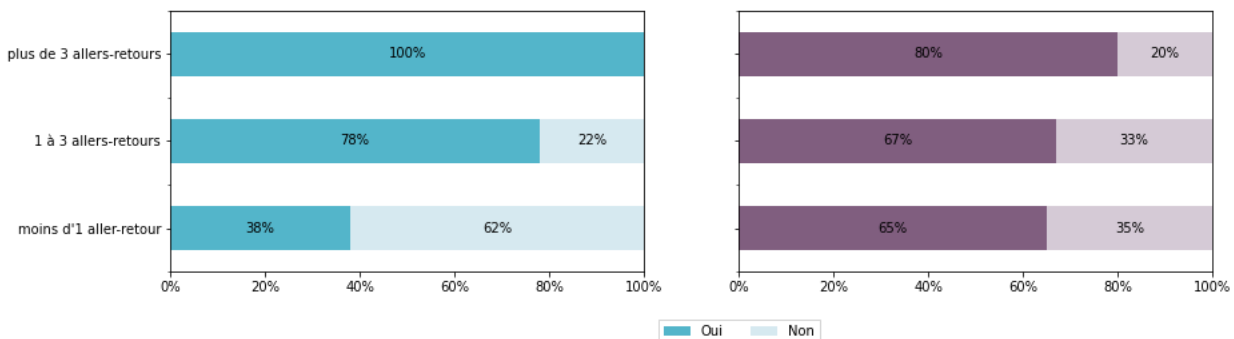


Figure 23 : Pratique régulière du vélo (à gauche) et perception du trajet comme dangereux (à droite) par rapport au nombre d'allers-retours effectués à vélo par semaine pour se rendre à l'école (parents et enseignants)

Le graphique ci-dessus indique la perception de la dangerosité du trajet domicile-établissement à vélo par les parents et les professionnels, par rapport à leur pratique générale du vélo ou à celle de leurs enfants. Les données sont classées selon la régularité de pratique vélo pour se rendre à l'école :

- élèves et professionnels allant moins d'une fois par semaine à vélo à l'école (1 aller-retour) ou pas du tout,
- élèves et professionnels allant entre 1 et 3 fois par semaine à vélo à l'école (1 à 3 allers-retours),
- élèves allant plus de 3 fois par semaine à vélo à l'école (plus de 3 allers-retours).

Parmi les répondants, les personnes pratiquant le vélo pour plus de 3 allers-retours par semaine sont ceux qui jugent le plus le trajet comme dangereux (à 80%). A l'inverse, ceux qui le prennent pour moins d'un aller-retour par semaine ne le jugent qu'à 65% comme dangereux. Ce diagramme montre que c'est la mise en situation qui permet de se rendre compte du danger du trajet.

10 POTENTIEL DE REPORT VERS D'AUTRES MODES DE DEPLACEMENT

Potentiel de report vers des modes actifs

Le potentiel de report modal vers la marche, la trottinette ou le vélo est évalué en fonction de la distance domicile-établissement scolaire. Seront considérées comme raisonnables :

- une distance de 0 à 1 kilomètre pour la marche ou la trottinette,
- une distance de 1 à 3 kilomètres pour le vélo.

Ce report concerne les élèves, les enseignants et le personnel de l'établissement.

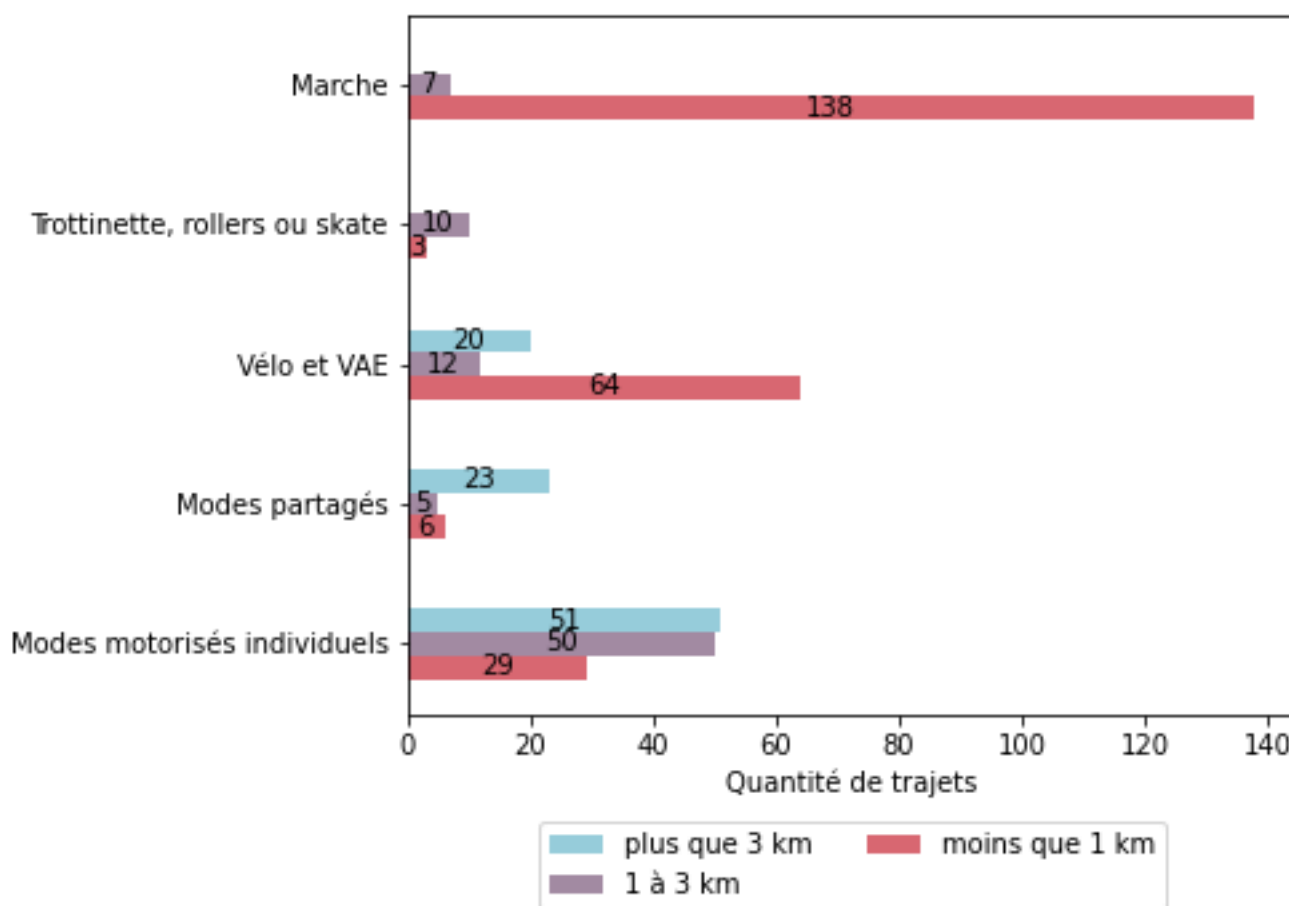


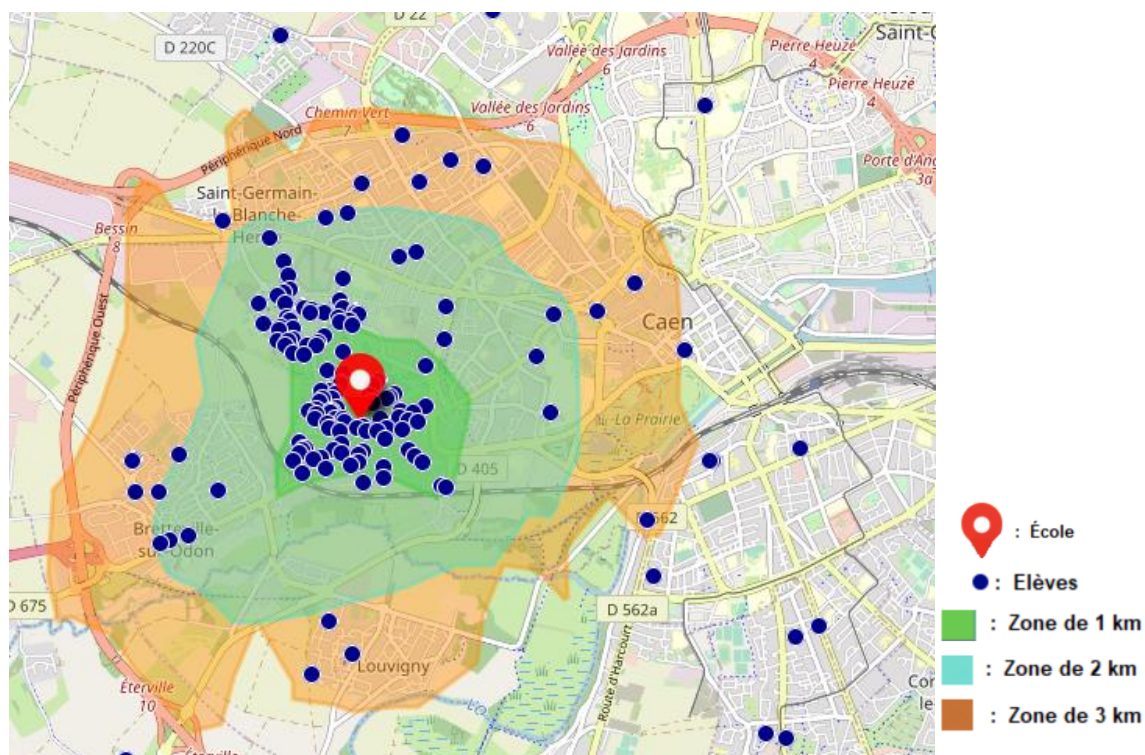
Figure 24 : Potentiel de report modal vers la marche, la trottinette et le vélo par rapport à la distance domicile-établissement

Parmi les trajets réalisés en mode motorisé individuel, on constate que :

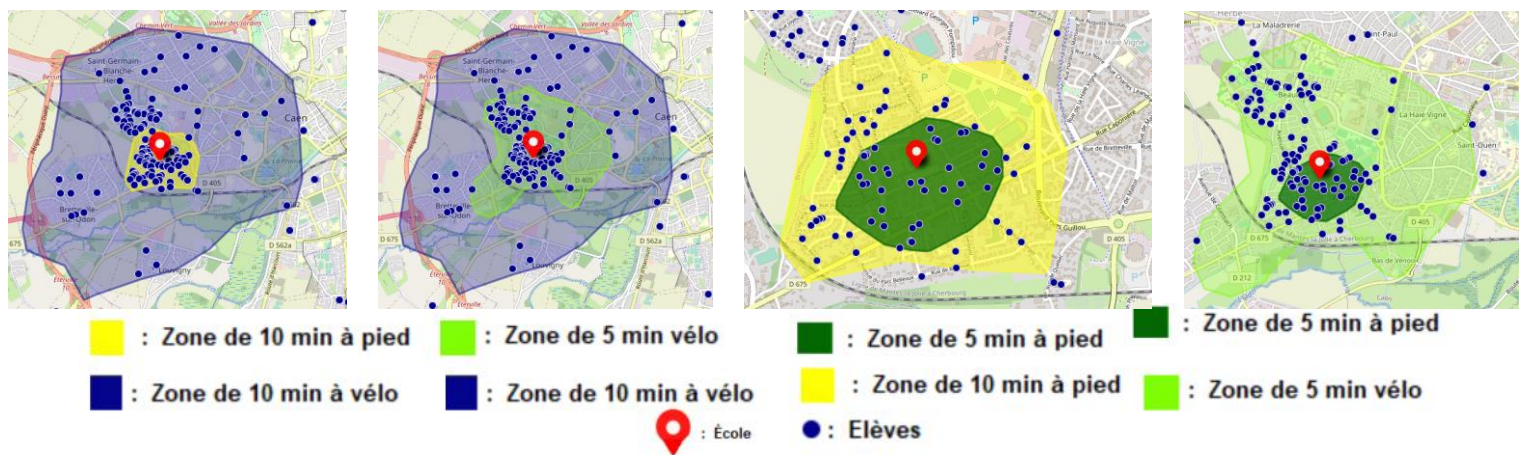
- 29 d'entre eux font moins d'un kilomètre et qu'ils pourraient donc être réalisés à pied,
- 50 de ces trajets font entre 1 et 3 kilomètres et pourraient donc s'envisager à vélo.

Cette partie est basée sur la liste complète anonymisée des habitations des élèves, il s'agit de calculer le report potentiel entre les modes motorisés et actifs.

Afin de visualiser la répartition des habitations des élèves autour de l'école et leur distance de l'école les cartes iso distances sont présentées ci-dessous :



Cartes 7 : Cartes isodistances autour de l'école (rayon de 1km, 2 km, 3 km)



Cartes 8 : Carte isochrone des déplacements, de gauche à droite : 10 min à pied et 10 min à vélo ; 5 et 10 min à vélo ; 5 et 10 min à pied ; 5 min à pied et 5 min à vélo

Potentiel de report sur la marche et la trottinette :

- Sur la base des adresses anonymisés, 112 élèves habitent entre 0 et 1 km de l'école
- Ils réalisent 2 trajets par jour durant les 4 jours de la semaine soit 8 trajets par semaine.
- Il y a donc 896 trajets de - de 1 km réalisés chaque semaine ($112 \times 8 = 896$)
- D'après l'enquête réalisée auprès des parents d'élèves, 14 % des trajets de - de 1 km sont réalisés en voiture ($896 \times 14\% = 125$), soit 125 trajets à l'échelle de l'école.
- D'après la liste des adresses anonymisées les familles vivant à moins d'1 kilomètre parcourent en moyenne 0,5 kilomètres chacun pour un trajet ($125 \text{ trajets en voitures} \times 0,5 \text{ km} = 62 \text{ km}$), il y a donc 62 km qui sont réalisés chaque semaine et qui pourraient être évités. Si l'on rapporte ça au 36 semaines d'une année scolaire c'est ($62 \text{ km} \times 36 \text{ semaines} = 2\,232 \text{ km}$) **2 232 km** qui peuvent être évités chaque année sur les trajets de - de 1 km.

Potentiel de report modal vers le vélo

- 49 élèves habitent entre 1 et 3 km de l'école.
- Ils réalisent 2 trajets par jour durant les 4 jours de la semaine soit 8 trajets par semaine.
- Il y a donc 392 trajets compris entre 1 et 3 kms réalisés chaque semaine ($49 \times 8 = 392$)
- D'après l'enquête réalisée auprès des parents d'élèves, 66% des trajets compris entre 1 et 3 km sont réalisés en voiture et pourraient être réalisés en vélo.
- Ainsi, 258 trajets par semaine pourraient être réalisés en vélo ($392 \times 0.66 = 258$).
- D'après la liste des adresses anonymisées, les familles vivant à une distance située entre 1 et 3 kilomètres de l'établissement parcourent en moyenne 1,7 kilomètres chacun pour un trajet.
- Ainsi, cela équivaut à $258 \times 1,7 = 438 \text{ km}$ par semaine qui pourraient être réalisés à vélo et **15 790 km** par an ($438 \times 36 = 15\,790 \text{ km}$)

Un report vers les modes actifs permettrait d'éviter 18 022 kilomètres par an en voiture autour de l'école, uniquement en s'intéressant au déplacement de moins de 3 kilomètres !

Chaque année ce sont donc 3 478 246 gCO₂ qui pourraient être évitées grâce au report modal soit autant d'émission que pour fabriquer 106 smartphones ou pour réaliser 3 aller-retour Paris New York (sources ADEME).

Au niveau des Oxydes d'azote qui sont responsables de problème respiratoire c'est 10 975 gr qui pourraient être évités.

Pour les particules en suspension, le report modal permettrait d'en éviter 90,11 PM.

Ces calculs ne tiennent pas compte du potentiel de report vers des transports partagés : transports en commun, transports scolaires et covoiturage.

Les données utilisées pour calculer les émissions sont les suivantes :

Émissions concernées	Gaz à effet de	Oxydes d'azote	Particules en suspension (PM) ⁴
----------------------	----------------	----------------	--

Unité	Serre ²	(NOx) ³	
	gCO _{2e} /km	g/km	g/km
Voiture thermique	193	0,609	0,005
Voiture électrique	19,8	0	0
Moto > 250 cm ³	168	0,12	0,029
Moto légère ou scooter	61,6		

11 INTERET POUR UNE EVOLUTION DES HABITUDES DE DEPLACEMENT

Projets pédagogiques

Les enseignants et les animateurs ont la possibilité de mettre en place des projets pédagogiques au sein de l'établissement, y compris sur les questions d'écomobilité.

² - ADEME, Base carbone, données 2018 (également utilisée par « Mon Impact Transport » du site Datagir)

www.bilans-ges.ademe.fr et <https://datagir.ademe.fr/apps/mon-impact-transport/>

³ - HBEFA, données du parc de véhicules 2020

<https://www.hbefa.net/e/index.html>

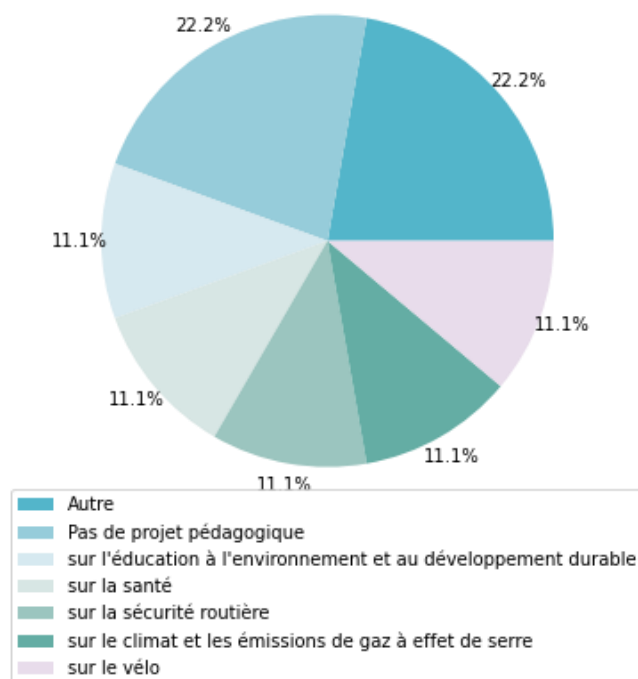


Figure 25 : Projets pédagogiques mis en place par les enseignants et les animateurs

Les sujets cités dans « autres » sont les suivants :

- Souhait d'organiser plusieurs sorties à vélo en fin de séquence en ville et lier ce projet à l'apprentissage des gestes de premiers secours.
- Souhait de mettre en place un projet pédagogique sur le vélo mais l'intervention demandée pour un éducateur sportif municipal m'a été refusée car le CP est prioritaire. Pourtant, je souhaitais organiser plusieurs sorties à vélo en fin de séquence en ville et lier ce projet à l'apprentissage des gestes de premiers secours.

Les ¾ des enseignants ayant répondu à l'enquête ont un projet ou souhaiteraient mettre en place un projet en lien avec les thématiques portées par MOBY. C'est donc une très bonne nouvelle pour la mise en place du plan d'action et le suivi des actions mais aussi l'intégration des élèves dans les actions.

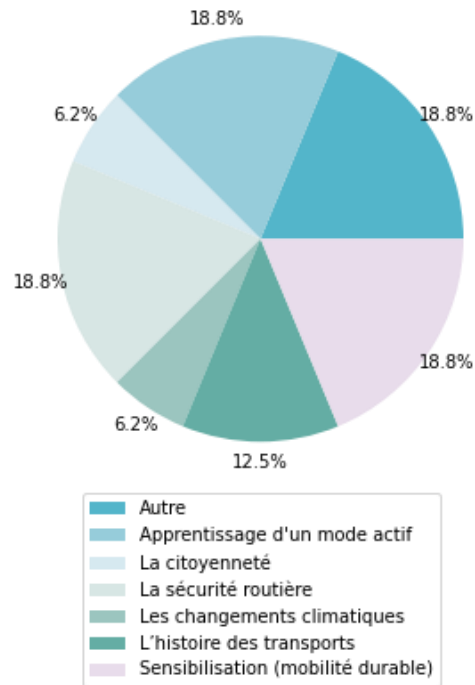


Figure 26 : Souhaits de mise en place de projets pédagogiques par les enseignants et les animateurs

Les sujets cités dans « autres » sont les suivants :

- L'aménagement de la ville
- L'urbanisme
- Apprendre à porter secours

La diversité des projets proposés démontre une volonté de l'équipe pédagogique d'aborder de nouveaux thèmes avec leurs élèves.

Partage de trajets

Pour tendre vers des déplacements plus durables mais aussi faciliter l'organisation quotidienne des familles, le partage de trajets fait partie des solutions à favoriser.

Est illustré ci-après, l'intérêt des parents et leurs réticences à :

- accompagner d'autres élèves que les leurs à l'école,
- faire accompagner leurs enfants par d'autres parents qu'ils connaissent.

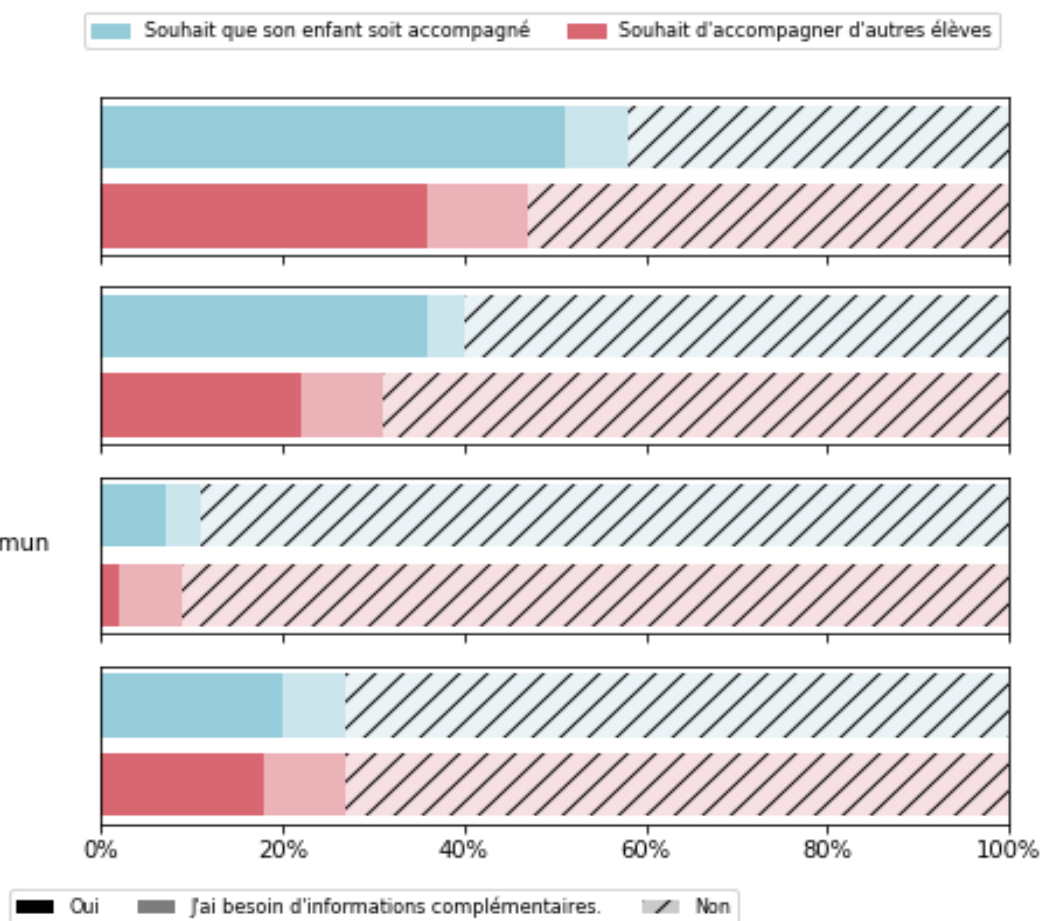


Figure 27 : Intérêt des parents pour le partage de trajets par mode de déplacement

Les parents semblent assez réticents à l'idée d'accompagner d'autres élèves ou que leurs enfants soient accompagnés à vélo, en transports en commun ou en voiture par d'autres. Peut-être car le vélo et la voiture engagent plus la responsabilité des autres parents.

Cependant, la moitié des parents répondant à l'enquête serait d'accord pour que leur enfant soit accompagné à pied. On peut remarquer que les parents sont peu demandeurs d'informations complémentaires.

En ce qui concerne l'accompagnement d'autres enfants, les parents sont réticents pour les raisons suivantes :

Les raisons des parents ayant répondu non pour tous les modes de transport :

Horaires, planning, timing, garderie :

- Je préfère gérer mes horaires.
- Horaires de travail variables et différents des heures d'école (garderie uniquement).
- Horaires professionnels trop variables.
- Je dois être à la maison pour 17h maximum.
- Manque de temps, nous sommes souvent dans la précipitation le matin. Simplicité.
- Je ne suis jamais là le matin.
- Contraintes de planning professionnel (déplacements fréquents en et hors région).
- Timing trop serré, surtout le matin.
- Trajet après pour aller au travail.
- Domicile éloigné (18 kms) et **timing compliqué** (2 autres enfants à déposer dans deux autres écoles).
- Ne me paraît pas compatible avec mes horaires de travail ni avec mon domicile, étant séparé j'habite loin de l'école de ma fille, il ne me paraît donc peu probable que des gens habitent dans le même quartier.
- Garderie du soir.

Eloigné :

- **Domicile éloigné** (18 kms) et timing compliqué (2 autres enfants à déposer dans deux autres écoles).
- Ne me paraît pas compatible avec mes horaires de travail ni avec mon domicile, étant séparé **j'habite loin** de l'école de ma fille, il ne me paraît donc peu probable que des gens habitent dans le même quartier.

Responsabilité :

- J'ai déjà mes 3 enfants en charge.
- Je ne prends pas la responsabilité des autres enfants.
- J'ai des soucis de santé, je préfère avoir un seul enfant à gérer.

Enfant allant seul à l'école :

- Mon enfant va tout seul à l'école.
- Mon enfant est autonome.
- Mon fils va seul à l'école puis va à la garderie le soir.
- Je ne vais chercher ou amener mon enfant que très rarement.

Oui pour accompagner d'autres enfant à pied, mais non aux autres modes de transport pour les raisons suivantes :

- Pas de transport en commun et en voiture ce serait plus long.
- Pas envie de prendre la voiture
- Pas de matériel adapté à plusieurs enfants.
- En vélo : du fait que les accès ne soient pas sécurisés (absence de piste cyclable, vitesse et proximité des voitures, absence de limitation à 30km/h à proximité des écoles...). En voiture ou en transport en commun : je ne prends pas ces modes de transports pour aller à l'école.
- J'emmène mon enfant à pied, je ne vais pas prendre mon/vélo/trottinette/voiture/jet ski pour les autres enfants... *(Besoin d'informations complémentaire pour à pied)*
- Possible certains jours uniquement pour trajet pédestre uniquement et dans la limite d'une durée raisonnable *(Besoin d'informations complémentaire pour à pied)*

Oui pour accompagner d'autres enfant en voiture, mais non aux autres modes de transport pour les raisons suivantes :

- Le matin, mon timing est très serré pour m'occuper d'autres enfants et le soir mes enfants sont accompagnés par leur frère.
- Je n'habite pas le quartier.

Oui pour accompagner d'autres enfant à vélo ou à pied (non en voiture et en bus)

- Distance trop courte.
- Nous ne possédons pas de véhicule et nous habitons à 2 pas alors nous n'utilisons pas de transports en commun.
- On n'utilise ni voiture, ni transports en commun.
- Je n'utilise pas la voiture pour aller chercher mon enfant ni les transports en commun.
- On n'utilise pas les transports en commun et pas de place dans la voiture *(besoin d'informations pour à vélo et à pied)*

Oui pour accompagner d'autres enfant à vélo ou à pied ou en voiture (non en bus)

- Aucun intérêt car l'école est trop proche de mon domicile et je suis bien insérée dans le quartier si besoin de ramener d'autres enfants.

- Trajet trop court.
- Transport en commun non utilisé pour aller à l'école.
- Nous ne prenons jamais les transports en commun.

Oui pour accompagner d'autres enfant à vélo ou à pied ou en bus (non en voiture)

- Je ne prends pas la voiture

En ce qui concerne l'accompagnement de leurs enfants par d'autres parents, ils sont réticents pour les raisons suivantes :

Les raisons des parents ayant répondu non pour tous les modes de transport :

- Sa famille est disponible en cas de besoin.
- Ma fille ne se garde pas seule.
- Garderie.
- Pas l'utilité.
- Horaires professionnels trop variables.
- Je gère sans problème la situation actuelle.
- Horaires variables, donc garderie obligatoire.
- Concernant mes enfants j'ai confiance qu'à moi et à mon mari et certains membres de ma famille.
- Je n'en ai pas besoin.
- Pas besoin de ramener à l'école mes enfants.

Oui pour l'accompagnement de leurs enfants par d'autres parents (seulement à pied) :

- Pas besoin, proximité.
- Sécurité et confiance.
- Modes non adaptés ou existants.
- Nous habitons à proximité de l'école, il n'y a pas besoin d'autres moyens de locomotion.
- C'est régulièrement ma fille aînée qui fait le trajet. Elle est mineure. Je ne sais pas si lui confier cette mission serait possible (responsabilité en cas de problème ?). A voir. *(Besoin d'informations complémentaires pour à pied)*.
- On ne vous a pas attendu... J'emmène régulièrement des enfants. *(Besoin d'informations complémentaires pour à pied)*.

Oui pour l'accompagnement de leurs enfants par d'autres parents (seulement en voiture) :

- idem question précédente, mon lieu d'habitation étant éloigné, impossible d'y aller à pied/vélo ou transport en commun, et pas d'autre gens dans le même quartier *(Besoin d'informations complémentaires)*

Oui pour l'accompagnement de leurs enfants par d'autres parents (seulement à pied et à vélo) :

- Je ne vois pas l'intérêt de prendre une voiture alors que nous habitons tout près de l'école.
- Pas d'intérêt à prendre un véhicule.
- Nous sommes très proches, la voiture ou les TEC sont inutiles et la voiture n'est pas adaptée si mon enfant prend le matin son vélo par exemple pour le recharger dans une voiture.
- Parce que.
- Je suis contre l'usage des voitures pour les aller-retours à l'école, les enfants ont besoin d'air frais le matin et ça ne leur fait pas de mal, même 20 minutes de marche c'est tout à fait OK. Si on habite plus de 30 minutes à pied, il y a le vélo ou le bus.
- L'intérêt serait de favoriser les transports à pied ou en vélo!

Oui pour l'accompagnement de leurs enfants par d'autres parents (seulement à pied et en voiture) :

- Mon fils ne maîtrise pas encore bien sa sécurité sur un vélo et je préfère être avec lui.
- Sécurité.

Oui pour l'accompagnement de leurs enfants par d'autres parents (seulement en voiture et à vélo) :

- Il se débrouille tout seul.

Oui pour l'accompagnement de leurs enfants par d'autres parents (à pied et à vélo et en voiture) :

- Trajet trop court.
- Pas de transport en commun.
- De mon domicile le transport en commun ne présente aucun intérêt. En revanche du domicile du papa oui.

Oui pour l'accompagnement de leurs enfants par d'autres parents (à pied et à vélo et en bus) :

- Il n'y a pas besoin de prendre la voiture, sinon il rentre seul à pied.

AUTRE :

- Peur du vélo (*le parent a indiqué : non à vélo, oui à pied et besoin d'informations complémentaires pour voiture et transports en commun.*)
- Pas adapté à notre domicile. (*le parent a indiqué : oui à pied, besoin d'informations complémentaires à vélo et non pour voiture et transports en commun.*)

D'une manière générale, de nombreux parents sont intéressés par les trajets partagés. Le questionnaire nous permet d'identifier certains freins allant de l'organisation, la distance mais aussi la responsabilité. Certains de ses freins seront difficiles à lever mais le dialogue et la mise en place d'action sur la mobilité au sein de l'école devrait permettre de changer les idées reçues sur ces questions.

L'intérêt des enseignants et des personnels de l'établissement pour partager leurs trajets avec d'autres collègues ou d'autres élèves est également illustré ci-après.

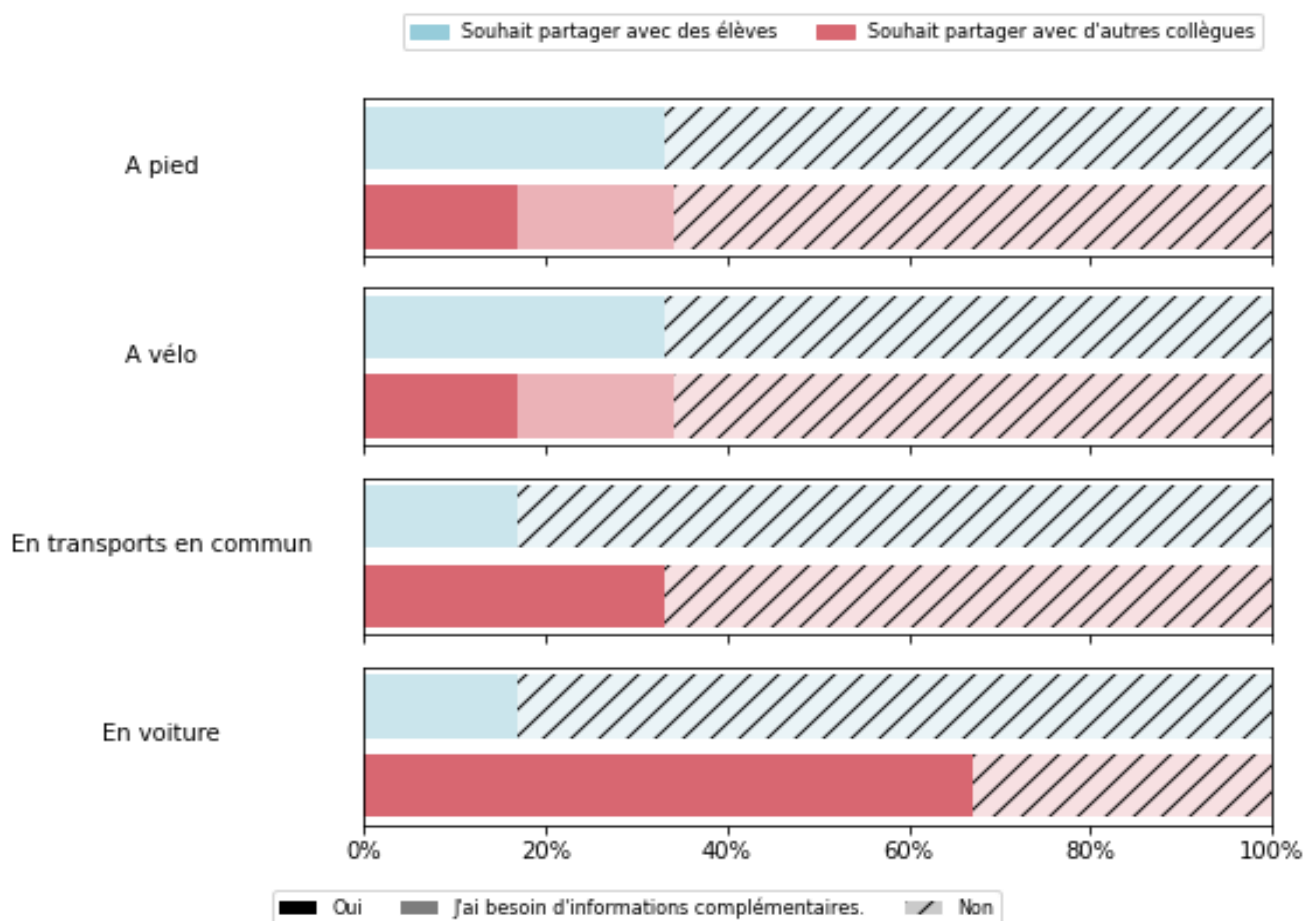


Figure 28 : Intérêt des enseignants et personnels pour le partage de trajets par modes de déplacement

A 60% les enseignants seraient prêts à partager leurs trajets en voiture avec d'autres collègues mais pas avec leurs élèves (moins de 20%).

En ce qui concerne le partage de trajets avec d'autres collègues, les enseignants et personnels sont réticents pour les raisons suivantes :

- Éloignement du domicile
- Je ne souhaite pas être dépendante des horaires des transports en bus.
- J'aime être seul en vélo.

En ce qui concerne le partage de trajets avec des élèves de l'établissement, ils sont réticents pour les raisons suivantes :

- Le temps de trajet est aussi un temps où on se recentre, on évacue, seul. Les 20 minutes de trajet permettent de faire le vide avant de retrouver les élèves ou ses enfants, ce qui m'est nécessaire.
- J'apprécie d'être seul en vélo.
- Impossibilité.
- Je ne souhaite pas être dépendante des horaires du bus ni de ceux d'un autre conducteur.

Modes de déplacements souhaités

Les modes utilisés par les parents, les enseignants et les personnels de l'établissement lorsqu'ils étaient eux-mêmes enfants peuvent avoir une influence sur les modes de déplacements qu'ils souhaitent pratiquer.

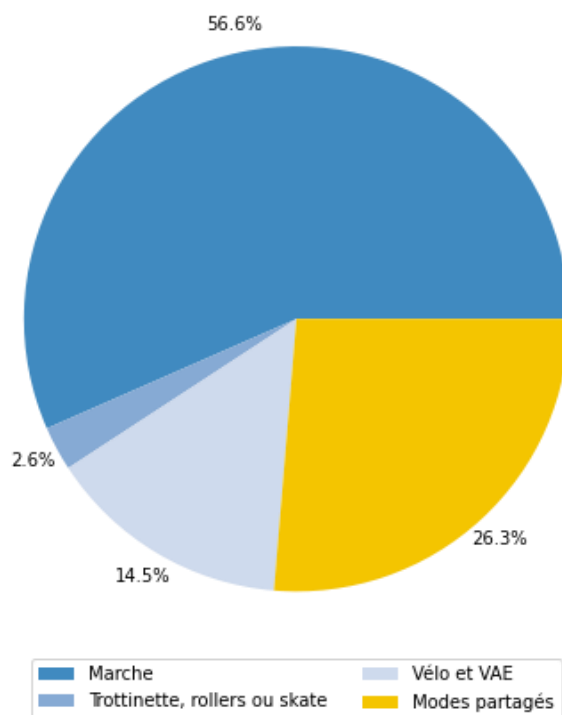


Figure 29 : Modes de déplacements vers l'école des parents, enseignants et personnels lorsqu'ils étaient enfants

Aucun parents, enseignants et personnels de l'école ne se déplaçaient en voiture pour se rendre à l'école quand ils étaient enfants. Plus de la moitié venaient à pied et un quart en vélo. Ils pourraient être intéressés de développer une animation pour les parents et les enfants sur ce thème lors d'une fête de l'école par exemple.

Les autres modes de transports, accompagnés et non accompagnés, souhaités par les parents pour leurs enfants sont soulignés dans le tableau ci-après. Ces éléments permettront de mettre en évidence les actions à privilégier pour favoriser les modes et les organisations de trajets les plus acceptés.

	Accompagné(s)					Non accompagné(s)				
	C'est déjà le cas	Oui certainement	Plutôt oui	Plutôt non	Certainement pas	C'est déjà le cas	Oui certainement	Plutôt oui	Plutôt non	Certainement pas
Vélo	10	15	9	5	6	5	8	4	13	15
Trottinette, rollers ou skate	3	13	15	9	5	2	6	8	12	17
Marche	17	9	12	3	4	9	8	6	10	12
Carapate ou pédibus*	2	17	11	9	6					
Caracycle ou vélobus**	3	17	9	9	7					
Transports scolaires		7	8	22	8					
Transports en commun	1	5	10	23	6	1	2	7	18	17
Covoiturage	1	4	7	23	10					

	En groupe					Seul				
	C'est déjà le cas	Oui certainement	Plutôt oui	Plutôt non	Certainement pas	C'est déjà le cas	Oui certainement	Plutôt oui	Plutôt non	Certainement pas
Covoiturage		2	1	2	1					
Vélo	1	1	1	2	1	3	2	1		
Trottinette, rollers ou skate	1		1		4	1		1		4
Marche	1		1	3	1	1		1	4	
Transports en commun							3	2	1	

Tableau 5 : Évolution des modes de déplacement souhaitée par les parents pour leurs enfants (tableau du haut) et par les professionnels (tableau du bas)

Les parents d'élèves sont plutôt réticents aux transports scolaires, aux transports en commun et au covoiturage pour leurs enfants.

Ils sont également plutôt réticents à laisser seuls leurs enfants à vélo, à trottinette, à pied ou en transport en commun (sans doute en partie lié à l'âge de l'enfant).

Du fait des réponses, les carapattes ou caracycles semblent être une idée envisageable pour les parents.

Éloignement du stationnement

L'éloignement du stationnement permet de réduire le flux de circulation des véhicules motorisés à proximité de l'établissement scolaire. L'objectif est d'améliorer le cadre de vie aux abords de l'école et de favoriser la marche, tout en évitant de pénaliser les parents, enseignants ou personnels trop éloignés pour pouvoir utiliser un mode actif.

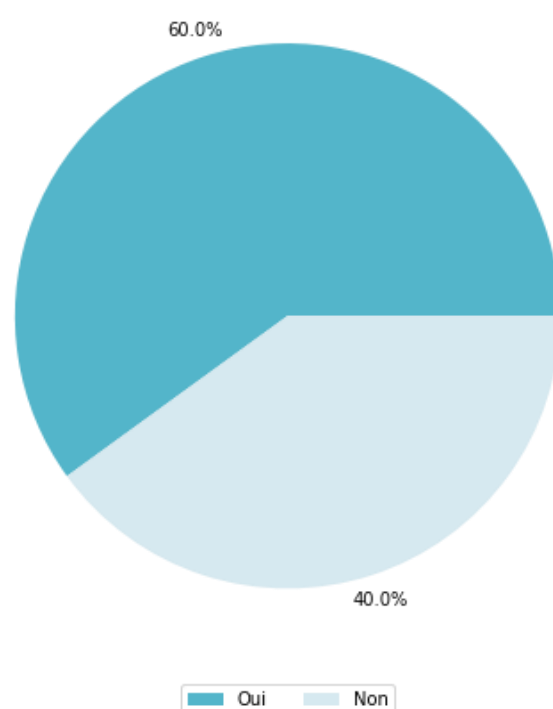


Figure 30 : Parents, enseignants et personnels déclarant utiliser le stationnement pour véhicules motorisés s'il était situé à plus de 300 mètres de l'établissement (environ 5 minutes à pied)

Plus de la moitié des répondants à l'enquête, soit 60%, ont déclaré qu'ils utiliseraient le stationnement s'il était à plus de 300 m de l'établissement.

Les parents, enseignants et personnels de l'établissement, ayant déclaré qu'ils ne l'utiliseraient pas, ont évoqué les raisons suivantes :

- **Météo :**
 - Non adapté lorsqu'il pleut notamment (nous sommes en Normandie ...)
 - Temps
- **Transport de matériel :**
 - Matériel pédagogique à porter
 - Lourdes charges à transporter (livres, cahiers, matériel pédagogique)
 - Cartable
- **Besoin de rapidité :**

- Perte de temps
- Dépose minute à l'arrière de l'école
Dépose minute plus judicieux, autrement j'y vais à pied de mon domicile
- Je dépose ma fille devant l'établissement et repart aussitôt celle-ci descendue
- **Autre :**
 - Mal fréquenté
 - J'habite à 300m

Sur le volet transport de matériel des choses peuvent être travaillées avec l'école, sur les autres points il s'agit plus de pédagogie ou d'échange avec les parents, ces axes pourront être proposés pour le plan d'action.

Actions favorisant l'utilisation de modes actifs et partagés

L'engagement de la collectivité dans une démarche globale d'écomobilité scolaire incite à une réflexion sur les modes de déplacement et sur les souhaits de mobilité au quotidien de chacun. Certaines évolutions peuvent faciliter le changement de pratiques vers des mobilités actives et partagés.

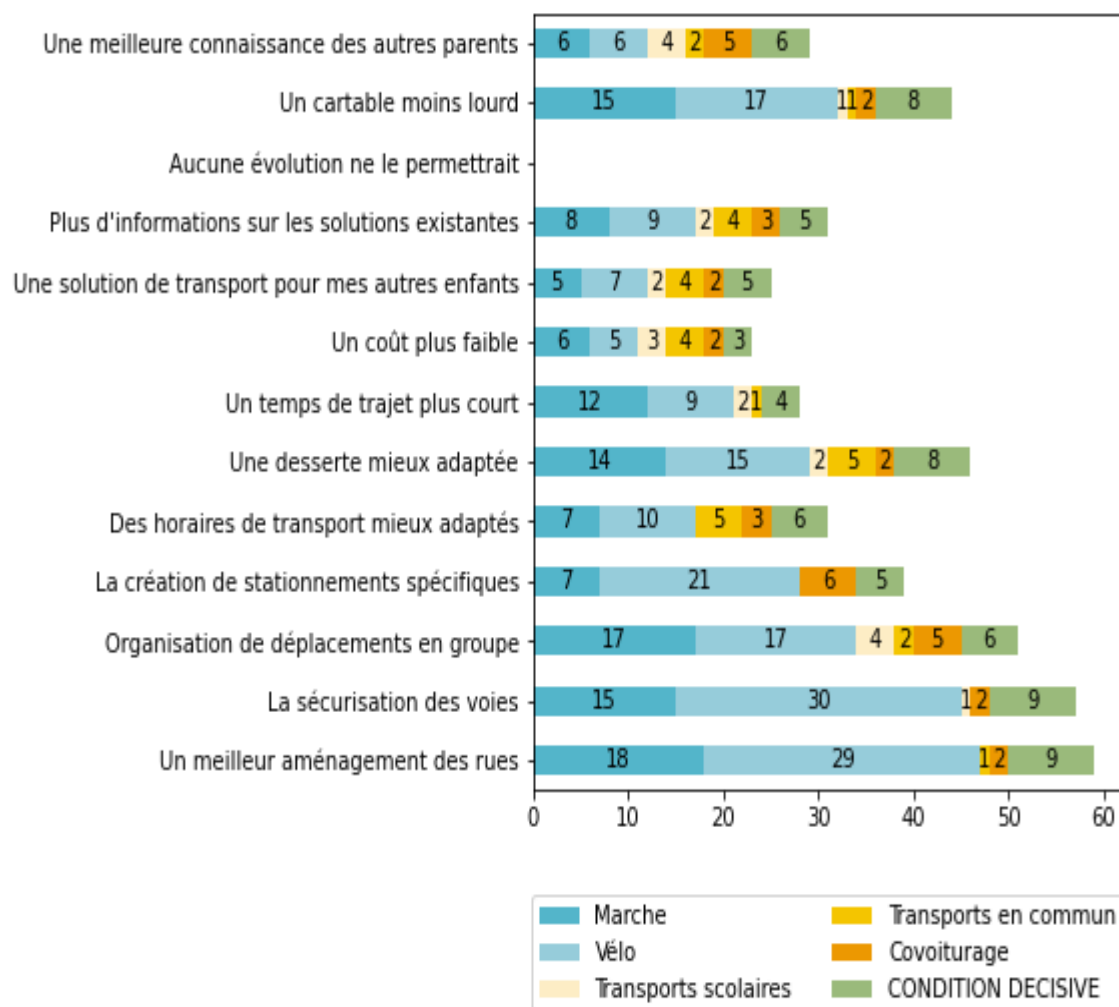


Figure 31 : Conditions souhaitées par les parents et les professionnels pour faire évoluer leurs modes de déplacement vers l'établissement scolaire

Les 5 conditions principales souhaitées par les parents et les professionnels pour faire évoluer leurs modes de déplacement vers l'école sont : un meilleur aménagement des rues, la sécurisation des voies, une desserte mieux adaptée, l'organisation de déplacements en groupe et un cartable moins lourd.

Tous les items proposés sur ce graphique sont communs aux deux enquêtes, parents et professionnels, en dehors des 2 premiers « Une meilleure connaissance des autres parents » et « Un cartable moins lourd », proposés uniquement aux parents.

Les parents, enseignants et personnels ont eu la possibilité de soumettre d'autres évolutions qui leur permettraient de changer leur mobilité vers l'établissement :

- Un agent de sécurité au niveau de l'avenue Charlemagne et de la rue Wace
- Deux parents ont mentionné n'avoir pas besoin de changer de mode de déplacement

Autres suggestions pour améliorer les déplacements domicile-établissement

Les parents, enseignants et personnels de l'établissement ont pu apporter d'autres propositions qui pourraient améliorer les trajets vers l'établissement. Ce sont les suivantes :

Au niveau de l'école :

- Plus de ralentisseurs aux abords de l'école
- Élargissement des trottoirs, sécurisation et prolongement de la piste cyclable
- Limiter au maximum la présence des voitures aux abords de l'école
- Trouver un moyen de responsabiliser les parents de l'école venant en voiture pour ne pas qu'ils se garent n'importe où...
- Changer son enfant d'école

De manière générale pour la mobilité:

- De la prévention pour une plus grande responsabilité et un meilleur respect des piétons et cyclistes de la part des automobilistes
- Globalement baisser la place de la voiture dans l'espace public pour que les modes doux soient plus sécurisés et conviviaux
- Penser à une démarche globale pour permettre aux parents de moins utiliser la voiture.
- Faire évoluer les aides de la ville / département / région/ CU pour l'achat de vélo électrique de qualité (aide à ce jour trop contraignante)
- Étaler les heures de prises et fin de postes ainsi que les horaires des écoles pour décongestionner les rues (moins "d'heure de pointe") et développer le télétravail dès que possible pour tous.

Autre remarque :

- Pour les parents divorcés, l'un des deux parents habite parfois trop loin de l'école.

Implication dans la démarche d'écomobilité scolaire Moby

Le graphique ci-contre permet d'apprécier l'intérêt des parents, des enseignants et du personnel pour la démarche d'écomobilité scolaire initiée dans leur établissement.

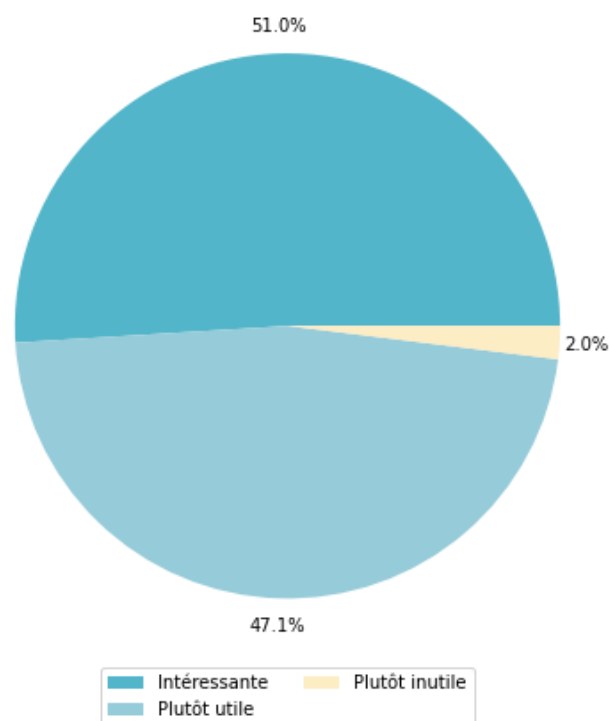


Figure 32 : Appréciation de la démarche d'écomobilité scolaire Moby par les parents, enseignants et personnels de l'établissement

La démarche MOBY semble plutôt bien perçue par les répondants. 98% des participants jugent la démarche intéressante ou plutôt utile.

2 personnes ayant répondu au questionnaire ont transmis leurs coordonnées afin d'être averti de la suite de la démarche MOBY.

PARTIE IV

RAPPORT SUR LES SORTIES ET VOYAGES SCOLAIRES

Pour les sorties et les voyages scolaires, les enseignants peuvent utiliser tous types de mode de transport. Certains trajets, de sorties scolaires, s'effectuent à pied. Les points pouvant poser problème ont été intégrés dans les parties relatives au diagnostic en marchant.

Pour les sorties en bus, l'école peut avoir recours soit aux bus Twisto, soit aux bus Keolis soit via un démarchage vers d'autres transporteurs. Les bus se stationnent sur la zone en zébra située devant l'école. Il n'y a pas de problème sur ce point.

Des sorties en vélo ont déjà eu lieu sur la Voie verte. Une enseignante avait également un projet vélo mais il n'a pas été validé cette année. Il aura peut-être lieu l'année prochaine.

PARTIE V

RAPPORT SUR LES LIVRAISONS

La livraison de fourniture est assez rare. Il y a une grosse commande en début d'année et après deux autres commandes peuvent s'ajouter au fil de l'année scolaire.

Les horaires de livraisons sont aléatoires mais se réalisent en période de vacances scolaires pour que les enfants ne soient pas présents sur l'école à ce moment-là.

La cantine reçoit tous les matins par camionnette réfrigérée les repas en barquettes aluminium à réchauffer sur place.

Un emplacement spécifique de livraison est situé dans la cour arrière de l'école.











CONCLUSION ET PRECONISATIONS

En résumé

Grâce aux retours des questionnaires, aux échanges, aux différentes réunions avec les parents et les enseignants et grâce à un travail de terrain, nous avons pu établir un état des lieux sur les modes de transports utilisés pour se rendre à l'école Jean Moulin et la perception de leur utilisation.

La démarche de diagnostic, nous a permis de relever les points saillants suivants :

- L'accessibilité à pied est perçue comme bonne et cela se confirme sur le terrain,
- Il y a un problème de sécurité pour aller à l'école à vélo, ce point a été largement relevé par les parents qu'ils viennent à vélo ou non (90% des répondants de l'enquête estiment que les trajets à vélo ne sont pas sécurisés).
- La perception de l'accessibilité voiture est considérée comme mauvaise alors que les observations de terrain révèlent qu'elle est bonne. Certains aménagements n'ont pas l'air d'être connus par les parents (exemple du chemin des écoliers),
- La majorité des enfants habitent près de l'école (112 élèves à moins de 1 km et 49 élèves entre 1 à 3 km) ce qui rend l'accès en mode actif envisageable,
- Parmi les répondants, 64 % des enfants viennent en mode actifs et 27 % en voiture,
- Sur les trajets domicile - école de 1 à 3 km le temps indiqué par les répondants est globalement le même en mode actif qu'en voiture,
- Les parents qui utilisent la voiture le font pour gagner du temps et parce qu'ils vont directement sur leur lieu de travail ou sur une autre activité ensuite. Le report modal existe malgré tout car la plupart des parents travaillent sur Caen et sont donc sur une distance potentiellement accessible en mode actif,
- Parmi les répondants, 85 % des répondants ne pratiquent pas le partage de trajet mais beaucoup sont ouverts à le faire.

	Accessibilité	Pratiques actuelles	Potentiel de report modal	Pratiques souhaitées
Marche				
Carapate ou pédibus				
Vélo				

Caracycle ou vélobus				
Voiture, moto et scooter				
Covoiturage				
Transports scolaires				
Transports en commun				
Légende	Bon	Moyen	Faible	En cours par la collectivité

Tableau 6 : Principaux points forts et axes d'amélioration relevés dans le diagnostic

Préconisations

Actions favorisant le report modal :

- Mettre en place un partage de trajet via un copiétonnage ou un pédibus (cf figures 27 et 31 et retours des parents sur les modes partagés : les parents semblent plus rassurés sur les trajets faits à pied).

Partage de trajet : Le principe est simple : s'organiser pour partager les déplacements vers l'établissement scolaire. Il s'agit de mettre en relation des familles dont les enfants sont susceptibles d'effectuer le même trajet vers leur établissement scolaire, ou des élèves directement entre eux, que ce trajet s'effectue en voiture (on parlera de covoiturage), à vélo (covélo), à pied (copiétonnage) ou encore en transports en commun (métro, tramway, bus).

Le carapatte et le caracycle, appelés aussi pédibus et vélobus, sont des dispositifs permettant aux élèves d'être accompagnés à pied pour le carapatte, ou à vélo pour le caracycle, par des adultes bénévoles sur le chemin domicile-établissement scolaire. Ils fonctionnent comme un transport scolaire avec des horaires et des trajets fixes. L'objectif est de composer des équipes d'élèves se déplaçant ensemble en suivant un même itinéraire. Le temps de parcours ne doit pas dépasser 15 à 20 minutes, incluant les temps d'arrêt, la distance maximale entre le début du trajet et l'établissement est ainsi d'environ 1 kilomètre pour le carapatte et de 3 kilomètres pour le caracycle.

Actions d'aménagement :

Pour les piétons :

- Mettre à nouveau en valeur physiquement le chemin des écoliers (peinture, panneaux...) et mieux signaler l'entrée de l'école visuellement.

Exemples de marquage pédagogique :



Exemple de barrières colorées à l'école Millepertuis



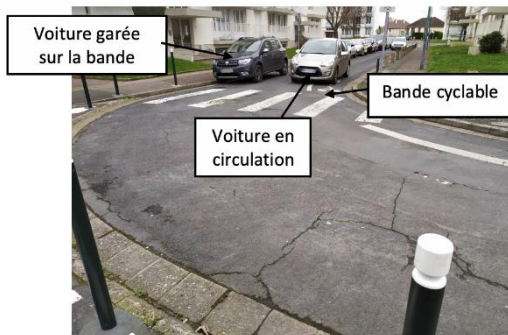
Exemples de mobilier (à gauche à (route D9A)) :



Pour les vélos :

- Aménagement d'abri à vélo couvert avec prise en compte d'un rangement pour les casques (il faut avoir au moins 30% des effectifs en places de vélo). Un aménagement pour les trottinettes pourrait également être nécessaire.
- Augmenter le nombre de pistes cyclables sur le quartier : à l'arrière de l'école, avenue Charlemagne ? Pour information, un projet d'une piste cyclable pour 2024 rue Charlemagne est en cours.

- Condamner physiquement (avec des plots?) la place avec la bande jaune dans le virage rue Wace qui est



dangereux

Pour information, il y a une généralisation réglementaire d'enlever les places de parking, en amont du sens de circulation, devant les passages piétons. Cette mise en conformité sera réalisée d'ici 2026.

Pour les voitures :

- Il y a un projet pour 2024 de création d'une zone 30 rue Gallieni. Ainsi, avec la réduction de la vitesse la sortie de la rue Livermead sera moins dangereuse.

Pour tous les modes doux :

- Fermeture rue temporaire : à refaire ? L'objectif principal de cette manifestation sera d'intégrer des animations spécifiques à la mobilité.

Actions d'acculturation :

- Distribution des guides ADEME : "la mobilité en 10 questions" à destination des parents pour chaque nouveaux arrivants.
- Action de communication (via un livret d'accueil distribué à la rentrée scolaire par exemple) pour :
 - Mettre en avant le parking associé aux petits pas
 - Rappeler qu'il y a des places dédiées en dépose minute (le rappeler aussi aux riverains pour qu'ils ne stationnent pas dessus aux heures d'école...)
 - Montrer toutes les possibilités de stationnement aux abords de l'école
 - Rappeler les bonnes pratiques notamment de ne pas se garer sur les trottoirs et piste cyclables
- Créer une piste d'apprentissage du vélo dans la cour à l'arrière de l'école : parcours cyclable dessiné pour mettre en place des formations de "Savoir rouler à vélo" (à noter que sur l'école seul 60% des enfants des parents qui ont répondu à l'enquête sont autonomes à vélo). Il serait intéressant d'impliquer la Maison du vélo.



Cour de l'École des Bleuets à Massy © Virginie Rabillard



Cour de l'École des Bleuets à Massy © Virginie Rabillard



Cour de l'École des Bleuets à Massy © Virginie Rabillard

LISTE DES FIGURES

Carte 1 : Localisation de l'école Jean Moulin	6
Carte 2 : Périmètre d'étude et habitations des élèves (source : uMap)	8
Carte 3 : Topographie du territoire et zones d'activité autour de l'établissement (source : geoportail.gouv)	9
Carte 4 : Trafic routier aux abords de l'école, le lundi à 8h25 (source : Google maps)	11
Carte 5 : Points particulièrement dangereux dans le quartier de l'école	19
Carte 6 : Directions établissement-lieu de travail des parents d'élèves	34
Carte 7 : Cartes isodistances autour de l'école (rayon de 1km, 2 km, 3 km)	43
Cartes 8 : Carte isochrone des déplacements, de gauche à droite : 10 min à pied et 10 min à vélo ; 5 et 10 min à vélo ; 5 et 10 min à pied ; 5 min à pied et 5 min à vélo	43
Tableau 1 : Évaluation des conditions de pratique des différents modes	12
Tableau 2 : Périodes d'affluence des élèves en entrée et sortie de l'école, selon les jours de la semaine (en nombre d'élèves concernés par les réponses pour la première partie et en pourcentage pour la seconde partie)	24
Tableau 3 : Périodes d'affluence des enseignants et des personnels en entrée et sortie de l'école, selon les jours de la semaine (en nombre de répondants)	24
Tableau 4 : Temps moyen d'un trajet domicile-établissement, pour les enseignants, les personnels et les élèves, par mode de déplacement (en minutes)	33
Tableau 5 : Evolution des modes de déplacement souhaitée par les parents pour leurs enfants	53
Tableau 6 : Principaux points forts et axes d'amélioration relevés dans le diagnostic	59
Figure 1 : Accessibilité de l'établissement perçue par les parents d'élèves, les enseignants et les personnels, par mode de déplacement	14
Figure 2 : Appréciation des abords de l'établissement selon différents points et axes à privilégier (courbe) par les parents d'élèves, les enseignants et les personnels	16
Figure 3 : Proportion des enseignants, personnels et parents estimant que l'itinéraire entre leur domicile et l'établissement est dangereux	19
Figure 4 : Répartition des niveaux des élèves dont les parents ont répondu au questionnaire par rapport à la totalité des élèves scolarisés dans l'établissement	22
Figure 5 : Répartition des répondants à l'enquête mobilité parmi les enseignants, les animateurs et les personnels de l'établissement	23
Figure 6 : Répartition des modes de déplacement utilisés par les élèves, le matin et le soir (à gauche) et le midi (à droite)	25
Figure 7 : Répartition des modes de déplacement utilisés par les enseignants et les personnels, le matin et le soir (à gauche) et le midi (à droite)	26
Figure 8 : Proportion de parents accompagnant d'autres enfants que les leurs à l'école	26
Figure 9 : Satisfaction des trajets matin et soir pour les parents, les enseignants et les personnels, en fonction du mode de transport utilisé	28
Figure 10 : Satisfaction des trajets du midi pour les parents, les enseignants et les personnels, en fonction du mode de transport utilisé	30
Figure 11 : Axes d'amélioration prioritaires sur les trajets vers l'établissement scolaire pour les parents, les enseignants et les personnels, en fonction du mode de transport utilisé	31
Figure 12 : Mise en parallèle du temps de trajet et de la distance domicile-établissement selon le mode principal utilisé par les	

parents, les enseignants et le personnel	32
Figure 13 : Raisons les plus fréquentes motivant le choix du véhicule motorisé comme moyen de déplacement pour les parents, les enseignants et les personnels	33
Figure 14 : Activité physique et pratique sportive des élèves	35
Figure 15 : Pratique du vélo par les élèves	37
Figure 16 : Parents ayant indiqué posséder un vélo et être à l'aise à vélo en fonction de l'autonomie de l'élève	37
Figure 17 : Pratique du vélo par les enseignants et les personnels de l'établissement	38
Figure 18 : Pratique de la trottinette par les élèves	38
Figure 19 : Parents ayant indiqué posséder une trottinette et être à l'aise dans sa conduite en fonction de l'autonomie de l'élève	39
Figure 20 : Pratique de la trottinette par les enseignants et les personnels de l'établissement	39
Figure 21 : Accompagnement des élèves sur les trajets domicile-établissement scolaire du matin et du soir, et du midi	40
Figure 22 : Perception du trajet à pied et pratique de la marche par les élèves, enseignants et personnels par rapport au nombre d'allers-retours effectués à pied par semaine pour se rendre à l'école	41
Figure 23 : Perception du trajet à vélo et pratique du vélo par les élèves, enseignants et personnels par rapport au nombre d'allers-retours effectués à vélo par semaine pour se rendre à l'école	41
Figure 24 : Potentiel de report modal vers la marche, la trottinette et le vélo par rapport à la distance domicile-établissement	42
Figure 25 : Projets pédagogiques mis en place par les enseignants et les animateurs	46
Figure 26 : Souhaits de mise en place de projets pédagogiques par les enseignants et les animateurs	47
Figure 27 : Intérêt des parents pour le partage de trajets par mode de déplacement	48
Figure 28 : Intérêt des enseignants et personnels pour le partage de trajets par modes de déplacement	52
Figure 29 : Modes de déplacements vers l'école des parents, enseignants et personnels lorsqu'ils étaient enfants	53
Figure 30 : Parents, enseignants et personnels déclarant utiliser le stationnement pour véhicules motorisés s'il était situé à plus de 300 mètres de l'établissement (environ 5 minutes à pied)	54
Figure 31 : Conditions souhaitées par les parents pour faire évoluer leurs modes de déplacement vers l'établissement scolaire	55
Figure 32 : Appréciation de la démarche d'écomobilité scolaire Moby par les parents, enseignants et personnels de l'établissement	57

ANNEXES ET COMPLEMENTS

Sommaire des annexes

Annexe 1 : Outil : Grille d'observation des abords de l'établissement

Annexe 2 : Outil : Grille d'observation des itinéraires

Annexe 1 : Outil : Grille d'observation des abords de l'établissement

1. OBJECTIFS

Évaluer le niveau d'accessibilité et de sécurité selon le mode de transport choisi

Étudier les modalités de partage de la voirie

Observer les comportements selon le mode de transport utilisé : conflits d'usage aux heures d'entrée et de sortie de l'établissement, etc.

Ce travail d'observation des lieux et de leurs usages vient **en complément du diagnostic accessibilité relatif aux itinéraires domicile-établissement scolaire** (cf. l'outil de l'Étape 3 « Grille d'observation des itinéraires domicile-établissement scolaire »).

2. GRILLE D'OBSERVATION DES ABORDS DE L'ÉTABLISSEMENT SCOLAIRE POUR ÉTUDIER LA QUALITE DE LA DESSERTE ET L'USAGE DES LIEUX – ECOLE JEAN MOULIN

Points à observer	Réponse	Observations à faire, remarques complémentaires
Focus sur la voiture et les deux-roues motorisés		
Stationnement et arrêts aux abords de l'établissement scolaire		

<p>Y a-t-il une aire de stationnement à proximité de l'établissement scolaire ?</p> <p><i>Le parking associé au petits pas : 23 places + 1 handicapée (dont 6 en dépose minute le matin)</i></p> <p><i>(Il serait intéressant de mettre un panneau d'information sur ce parking pour dire qu'il peut desservir l'école dès l'entrée du parking)</i></p> <p><i>Parking vers la MJC 35 places</i></p> <p><i>Et il y a un parking spécifique aux enseignants</i></p>	<p>Oui / Non</p>	<p>Informations sur le nombre de places, l'usage, la fréquentation, sur l'accessibilité (facilité d'accès en voiture ou détours nécessaires), distance par rapport à l'établissement scolaire</p>
<p>Y a-t-il des places de stationnement aux abords de l'établissement ?</p> <p><i>Tout le long de la rue de l'école (mais aussi pour riverains pas que pour école)</i></p>	<p>Oui / Non</p>	<p>Observation des comportements</p>
<p>Y a-t-il du stationnement sauvage ? (double-file, stationnement sur le trottoir)</p>	<p>Oui / Non</p>	<p>Observation des comportements</p> <p><i>Sur la bande cyclable... Peut être mettre des plots le long de la piste ?</i></p> <p><i>A noter qu'il y a des plots proche des passages piétons pour empêcher le stationnement</i></p>
<p>Y a-t-il un dépose-minute ?</p>	<p>Oui / Non</p>	<p>Observation des comportements et fréquence ; effets du dépose-minute ?</p> <p>Si oui, préciser lesquels ?</p> <p><i>Mais possible sur le parking des petits pas mais est ce que ça fonctionne vraiment ?</i></p>
<p>Modération de la circulation motorisée</p>		
<p>Certaines voies font-elles l'objet d'une réglementation particulière pour modérer la circulation ?</p>	<p>Oui / Non</p>	<p>Zone 20, zone 30, signalétique de sécurité routière, etc.</p> <p><i>Zone 30 et en sens unique</i></p>
<p>Existe-t-il des aménagements pour modérer la circulation ?</p>	<p>Oui / Non</p>	<p>Visibilité des élèves notamment les plus jeunes, jalonnements, ralentisseurs, chicanes, etc.</p> <p><i>Oui il y a des ralentisseurs devant l'école (coussins berlinois)</i></p>

Points à observer	Réponse	Observations à faire, remarques complémentaires
<p>Focus sur le vélo</p>		

Observez-vous des aménagements dédiés à la pratique du vélo ?

<p>Y a-t-il des bandes cyclables ?</p> <p><i>Oui à l'avant de l'école (que dans un sens) mais pas à l'arrière</i></p>	Oui / Non	<p>Remarques : ces aménagements sont-ils utilisés par les cyclistes ? D'autres modes de transports empruntent-ils ces espaces dédiés aux vélos (exemple des EDPM, Engins de Déplacement Personnel Motorisés, de type trottinette électrique, gyropode...)?</p>
<p>Y a-t-il des pistes cyclables ?</p> <p><i>Y en a une le long du stade mais elle n'est pas rattachée à l'école, ce serait bien une piste cyclable avenue charlemagne</i></p> <p><i>Aussi une piste derrière l'école mais gardé un accès aux véhicules de service</i></p>	Oui / Non	
<p>Y a-t-il un contresens cyclable ?</p> <p><i>La bande est en contre sens donc sens unique</i></p>	Oui / Non	
<p>Y a-t-il du stationnement vélo dans l'enceinte de l'établissement ?</p>	Oui / Non	<p>Observation : nombre de places, fréquentation, type d'abris</p> <p><i>8 vélos, petit et pas protégé (possible de déposer les casques dans l'école)</i></p>
<p>Y a-t-il du stationnement vélo aux abords de l'établissement ?</p> <p><i>Pas du côté de l'entrée principale mais oui devant la salle de sport et la MJC</i></p> <p><i>Et deux accroches devant l'école maternelle</i></p>	Oui / Non	<p>Observation : mobilier urbain utilisé, nombre de vélos, dispositif d'accrochage</p>

Focus sur la marche et la trottinette

<p>Les trottoirs sont-ils suffisamment larges ?</p> <p><i>sur le côté de l'école oui mais pas bd Galieni</i></p>	Oui / Non	
<p>Sont-ils encombrés ?</p> <p><i>A part quand voiture garée</i></p>	Oui / Non	Par quoi ? Comment ?
<p>Sont-ils praticables par les Personnes à Mobilité Réduite (PMR) ?</p>	Oui / Non	Observation des éléments urbains qui peuvent empêcher la praticabilité
<p>Accéder à l'établissement scolaire nécessite-t-il une traversée pour les piétons ?</p>	Oui / Non	Observation de l'aménagement de la traversée et du comportement des élèves lors de la traversée

La ou les traversées sont-elles sécurisées ? (aménagement, îlotiers...)	Oui / Non	Passage piétons
L'espace d'attente devant l'établissement, c'est-à-dire l'espace de convivialité, est-il suffisamment large ?	Oui / Non	Ambiance, aménagements (trottoir élargi, placette, etc.)
Les abords de l'établissement sont-ils équipés d'éclairage public ?	Oui / Non	Observation :
Existe-t-il des aménagements pour modérer la circulation ? (zone 30, zone de rencontre, zone de trafic limité...)	Oui / Non	Si oui, préciser lesquels Zone 30
Y a-t-il du stationnement trottinette aux abords de l'établissement ?	Oui / Non	Observation : mobilier urbain utilisé, nombre de vélos, dispositif d'accrochage

Points à observer	Réponse	Observations à faire, remarques complémentaires
Focus sur l'offre de transport collectif		
Quels sont les arrêts à proximité de l'établissement scolaire ? (bus, tramway, métro, car scolaire)	Ligne 2 et ligne 11 au bout de la rue	Indiquer le nom des arrêts, les numéros de ligne, les fréquences, les horaires, la capacité en termes de passagers, le remplissage Noter les problématiques observées : rythme, retard, confort Indiquer la distance entre ces arrêts et l'établissement
La jonction entre l'arrêt et l'établissement scolaire est-elle sécurisée ?	Oui / Non	Observation concernant la connexion avec l'établissement et la sécurisation des cheminements, la qualité des équipements : lisibilité des arrêts, les abris, qualité de l'information, etc.
Focus sur le partage de la voirie et les conflits d'usage aux abords de l'établissement		
Le trafic automobile est-il important ?	Oui / Non	Oui aux horaires d'école mais calme hors école. Par contre bcp de circulation bd Galieni et Av Charlemagne
Observez-vous des incivilités, des comportements de violence routière par certains usagers aux heures d'entrée et de sortie scolaires ?	Oui / Non	Double file, sur la bande cyclable, sur la ligne jaune

		<i>Il y a aussi des parents qui se garent sur le trottoir du rond point derrière l'école (donc c'est dangereux pour les trottoirs)</i>
Observez-vous des conflits d'usage ?	Oui / Non	<i>Entre voiture et cyclistes</i>
Une fermeture temporaire de rue, c'est-à-dire une rue scolaire, a-t-elle été mise en place ?	Oui / Non	Est-elle respectée ? Un aménagement particulier a-t-il été mis en place ? <i>Il y a eu un essai avec Vent d'Ouest mais il n'y a pas eu beaucoup de monde donc difficile à vivre pour les riverains qui voulaient rentrer chez eux.</i>

Accessibilité en véhicule motorisé Remarques :	Note de 1 à 5 1 = très médiocre 5 = très satisfaisant <i>3 (car ils se garent en double file)</i>	Synthèse générale
Accessibilité à pied Remarques :	Note de 1 à 5 1 = très médiocre 5 = très satisfaisant 5	
Accessibilité à vélo Remarques :	Note de 1 à 5 1 = très médiocre 5 = très satisfaisant <i>2,5 car dangereux avec double file</i>	
Remarques sur les autres moyens de transport observés : EDPM (Engins de Déplacement Personnel Motorisés)		Trottinettes électriques, monoroues, gyropodes, hoverboards

OBJECTIFS

Cette grille étudie les itinéraires qui lient les domiciles des élèves vers les établissements scolaires. Au préalable, il faut identifier les possibilités d'itinéraires : ceux pratiqués par la majorité des élèves et ceux qui ne le sont pas ; l'enquête mobilité permettra de les identifier (questionnaires, échanges et concertation).

GRILLE D'OBSERVATION DES ITINERAIRES DOMICILE-ÉTABLISSEMENT SCOLAIRE

Cheminement	À cartographier
<p>Nom des rues</p> <p>Rue 1 ; Rue 2</p> <p>Information : départementale, communale</p>	<p>Privilégier un travail cartographique</p>
<p>Observations du point de vue du piéton</p> <p>Observer s'il existe des aménagements favorables aux piétons (inclure les PMR -Personnes à Mobilité Réduite, personnes en situation de handicap, les parents avec poussette, etc.)</p>	<ul style="list-style-type: none"> ● Modération de la circulation (Zone 20, 30, voie piétonne, cheminement piéton, espaces verts, etc.) ● Trottoirs : largeur, conformité PMR, continuité, abaissement, mobilier urbain, présence d'obstacles (stationnement sauvage, aménagements urbains mal adaptés, présence de poubelles, etc.), revêtement du sol ● Ambiance des cheminements piétons : voies isolées des espaces d'habitation, voies fréquentées par les piétons, qualité paysagère ● Visibilité des piétons : éclairage public, signalétique, jalonnement pertinent ● Traversées piétonnes : nombre, type de traversées (avec feu, signalétique, îlot central...), visibilité ● Sécurité routière : axes sécurisés/dangereux, traversées à risques, signalétique (définir des codes couleurs selon les risques)
<p>Observations du point de vue du cycliste</p> <p>Observer s'il existe des aménagements favorables aux cyclistes</p>	<ul style="list-style-type: none"> ● Zones 20, 30 ● Bandes et pistes cyclables, double-sens cyclable ● Vélos en libre-service ● Continuités cyclables ● Qualité des aménagements : revêtement du sol ● Usages de ces aménagements spécifiques par d'autres véhicules ● Sécurité routière : axes sécurisés/dangereux, traversées à risques ; signalétique (définir des codes couleurs selon les risques) ; traitement des intersections



RESTITUTION DU DIAGNOSTIC

14000 • Ecole Jean Moulin à Caen

Septembre 2022

Ce document a été rédigé par Axel VIGET et Gladys EUDE du CPIE Vallée de l'Orne sur un modèle proposé par Eco CO2, et validé par Mylène HINARD, Caen.



La Ville de Caen est fortement engagée sur la question de la mobilité, ce sont 4 écoles qui sont suivies dans une démarche Moby pour la période 2021-2023. A savoir l'école Jean Moulin, Lyautey, Michel Pondaven et Puits Picard. La Ville de Caen va d'ailleurs au-delà de la démarche Moby habituelle en proposant en plus des animations Moby, des animations sur la réparation et la question du vélo et des ateliers de théâtre sur la mobilité.

Moby est un programme porté par Eco CO2, éco-entreprise innovante créée en 2009. Sa mission est de sensibiliser les citoyens et les organisations afin d'accélérer la transition écologique par l'évolution des comportements. Eco CO2 déploie des programmes d'accompagnement sur les économies d'énergie et la mobilité durable, conçoit des plateformes digitales de données environnementales et réalise des études sur la conduite du changement et la maîtrise de l'énergie. Sur le web : ecoco2.com

