

- VERS UN PLAN DE DÉPLACEMENTS SCOLAIRES -

COLMAR ÉCOL'LOGIQUE
Programme pour l'écomobilité scolaire à Colmar

Bougeons les lignes / T. Denéchaud

1^e ÉDITION - OCTOBRE 2009

La Ville de Colmar travaille déjà pour la sécurisation des déplacements des élèves (« papys et mamies trafic », aménagements de voirie...), mais les **problèmes de stationnement** et les **incivilités** perdurent ou s'accroissent depuis ces dernières années.

Le présent document est donc une première étape pour mettre les actions existantes en réseau et les compléter par d'autres afin de mettre en place un véritable **Plan de Déplacements Scolaires (PDS)**, en proposant avec l'aval de la municipalité une expérimentation au personnel et aux parents d'élèves de deux sites colmariens :

- l'école maternelle et l'école élémentaire Maurice BARRÈS, facile d'accès et disposant d'un cadre se prêtant bien à certains aménagements, mais se plaignant de problèmes de stationnement aigus aux heures d'école, assortis d'un manque de civisme nuisant à la sécurité des enfants ;
- l'école élémentaire Adolphe HIRN, ayant un accès particulièrement difficile (petites rues, chemin de fer « cloisonnant » en face, manque chronique de places de stationnement...), couplé à des difficultés signalées de conjuguer les horaires d'écoles avec ceux des autres établissements (pour des parents ayant plusieurs enfants scolarisés).

Les solutions exposées ci-dessous peuvent en effet répondre à ces deux types de problèmes : **transport**, et **problèmes d'adéquation d'horaires**, les parents n'étant pas tous obligés d'accompagner eux-mêmes leurs enfants.

Très souvent, les **concepts proposés** sont assez **simples**, tels que le fait de marcher en groupe vers l'école ou d'y déposer les petits voisins en même temps que son propre enfant, mais qu'un confort individuel amélioré nous a conduit ces dernières décennies à oublier certains **réflexes** pourtant aussi **anciens** que l'école elle-même et qui, en milieu rural, restent souvent la norme.

La question des **transports en commun** n'est volontairement pas traitée, cette compétence relevant de l'Agglomération et non de la Ville, et les bus ne paraissant pas très adaptés à la desserte d'une école élémentaire ou, a fortiori, maternelle. En revanche, dans une éventuelle optique d'adaptation aux établissements d'enseignement secondaire ou supérieur, il conviendrait de prendre ce volet en compte.

NB : la plupart des prescriptions de méthodologie proviennent du plan de déplacements scolaires de la Ville de Bruxelles, dispositif déjà éprouvé depuis des années.



AXE 1 : PARCOURS ENCADRÉ

PÉDIBUS / VÉLOBUS

A/ Pédibus

1. CONCEPT

Le **pédibus** correspond à un **autobus pédestre**, c'est un mode de ramassage scolaire. (...) On parle en anglais de *walking bus* et en allemand de *Schulwegbegleitung*, l'objectif principal est de limiter le recours inutile à l'automobile.

Il est actuellement en fonctionnement dans de nombreux pays comme au Royaume-Uni, en Autriche, au Canada, en Suisse (surtout dans les cantons romands), en France (dans de nombreuses villes : Angers, Roubaix, Chambéry, Suresnes, Lyon, le Grand Lyon, Caen, Cheptainville, Rennes, Tremblay-en-France, Taverny, Bessancourt, Saint-Étienne et son agglomération, Evry, Marcoussis, Bourg-lès-Valence, Nanterre, Versailles, Jacou, Le Mesnil-Saint-Denis ... Sur le territoire du Grand Lyon où les pédibus sont très développés : on comptait 152 lignes de pédibus quotidiennes en octobre 2007.

Il consiste à convoier les enfants sur le trajet domicile-école ; les enfants d'un quartier se déplacent à pied, encadrés par des parents équipés de chasubles de couleur. Les groupes d'enfants se forment à des endroits déterminés et ont un horaire précis. Plusieurs lignes peuvent desservir la même école. En France, les distances des lignes vont de 250 m à 1700m.

Les pédibus découlent de la réalisation d'un Plan de Déplacements d'Ecoles appelé également Plan de Déplacements Domicile-Ecole ou Plan de Déplacements d'Etablissements Scolaires (PDES), élaboré en concertation entre la ville, la communauté éducative et les parents. Il consiste en un diagnostic de la mobilité et de l'accessibilité. Les conditions de sécurité routière sont examinées. La question des responsabilités est examinée. Les itinéraires sont validés.

Le pédibus a pour vocation un fonctionnement quotidien. Il s'agit d'une des réponses les plus courantes des parents aux problèmes d'encombrements posés par la voiture. En 2008 en France on compte désormais plusieurs centaines de lignes qui fonctionnent au quotidien.

La pertinence du système apparaît particulièrement intéressante lorsqu'on prend en compte l'augmentation importante de la proportion de parents emmenant leurs enfants en voiture à l'école (de 10 % en 1983 à 40 % en 2003 en France), la plupart du temps pour un trajet inférieur à 1km à pied, soit environ 12 minutes de marche. Ces pédibus évitent les embouteillages et le stationnement sauvage aux alentours des écoles, réduisant ainsi le risque d'accident.

(Extrait de *Wikipedia*)

2. RÔLE DE LA VILLE

- Développe la carte de localisation des élèves et met à disposition des gilets
- Le conseiller en mobilité peut donner des conseils pour déterminer les trajets.
- Travaille à la sécurisation des zones (voirie).
- Surveillants habilités pouvant sécuriser une traversée dangereuse sur le parcours.

Police municipale

- Formation des parents en tant que surveillants habilités.
- Formation des enfants aux règles de sécurité routière
- Sécurisation si nécessaire...

3. DISPOSITIF

Sondage et rassemblement de quelques personnes intéressées

- Enquête auprès des parents pour voir s'ils sont prêts à s'investir ou participer.
- Dresser une liste des candidats et inviter les familles intéressées à une rencontre initiale.
- Désigner une personne de référence pour répondre aux questions, pour gérer les inscriptions...

Définir les itinéraires, arrêts, horaires

- Rassembler sur une carte les domiciles des élèves intéressés et proposer différents circuits.
- Désigner une personne responsable par circuit à raison de 8 ou 10 élèves.
- Prévoir deux accompagnateurs, l'un à l'avant du rang et l'autre à l'arrière.
- Fixer les périodes de l'année pendant lesquelles auront lieu ces ramassages.
- Parcourir les trajets en répertoriant les endroits dangereux. Adapter les itinéraires avec les partenaires.
- Diffuser les itinéraires et les horaires aux parents et enseignants (réunion, courrier...).

Lancement des pédibus

- Planifier une marche d'essai. Déterminer l'heure de départ de la 1^e maison et calculer l'heure à laquelle le rang arrive chez les autres enfants. Adapter les horaires, trajets, arrangements...
- Repérer une fois le trajet avec les élèves et attirer leur attention sur les difficultés du trajet.
- Fixer la date de lancement des rangs: inviter la police ou la Commune pour les premiers jours.
- Établir une charte avec les parents : qui prévenir en cas d'absence de l'enfant, attente ou non des retardataires, présence obligatoire des parents au domicile, qu'ils veillent au poids des cartables et à la tenue des enfants (adaptée aux intempéries).
- Faire en sorte que ce soit un moment agréable à vivre. Pour rendre la marche ludique, les enfants inventent un chant, sont habillés de la même couleur ou mettent un chapeau...

Évaluation

Pour améliorer et planifier les rangs de l'année suivante, faire une évaluation et/ou un petit sondage.

B/ Vélobus

Adaptation du pédibus mais en version « vélo ».

En plus du contexte favorisant le pédibus, le vélobus est facilité par des itinéraires cyclables larges et sécurisés (protection, signalétique...) et par l'existence d'un parking vélo suffisamment grand devant l'école ou dans son enceinte (tous ces aménagements relevant de la Ville).



AXE 2 : COVOITURAGE

« DÉPOSE MUTUALISÉE »

1. CONCEPT

Les parents résidant le plus loin de l'école (ou d'autres), qui emmènent leurs enfants en voiture (notamment s'ils vont travailler après : ils ne sortent donc pas la voiture exprès), récupèrent 2 ou 3 autres enfants au passage.

La dépose mutualisée peut être permanente, notamment pour les secteurs éloignés de l'école (plus d'1km) ou temporaire, en remplacement du pédibus l'hiver (si l'on estime que cela est nécessaire)

2. ACTEURS

- Le coordinateur : coordonne la mise en place du covoiturage. Parent d'élève, agent de l'école, de la ville, élu de quartier... il est la personne de référence, qui peut être contactée pour toute information. Il est le relais avec l'école.
- L'école: elle veille à ce que le covoiturage se fasse dans une ambiance décontractée et au respect des règles de convivialité et de sécurité.
- Les partenaires du co-voiturage: les parents, les grands-parents et la famille.

3. DISPOSITIF

Diagnostic - Rassemblement des offres et demandes

- Enquête auprès des parents analysant leur intérêt pour le co-voiturage.
- Inventaire des parents intéressés par la mise en place du système relevant les offres et les demandes.
- Carte de localisation des domiciles permettant de visualiser le potentiel du système.

Information et sensibilisation

- Organisation d'une soirée d'information sur les avantages du co-voiturage.
- Communication régulière au sujet de cette initiative par le biais de valises d'informations, du site internet de l'école, d'un stand à la fête de l'école ou d'une soirée-rencontre avec les parents.
- Publication des résultats du diagnostic de l'école (sensibilisation des parents).

L'organisation du système dans la pratique

- Prise de contact avec les partenaires de co-voiturage potentiels (par courrier ou par téléphone) et récolte des informations nécessaires.
- Mise en correspondance par le coordinateur de l'offre et la demande en tenant compte de la proximité des domiciles, des horaires, du nombre de places dans les voitures, ainsi que d'autres facteurs.

- Mise en contact des partenaires éventuels et formation d'équipes.
- Mise au point sur le respect des règles de sécurité et établissement d'un code de conduite.
- Réflexion sur une compensation financière possible si le co-voiturage est unilatéral.
- Analyse des incitants possibles. Exemple: établir un parking pour les covoitureurs.

En l'absence de coordinateur

Le co-voiturage peut être encouragé en faisant connaître l'offre via le secrétariat, le site internet ou le tableau d'informations de l'école. Il revient alors aux intéressés de prendre contact entre eux et de mettre au point un système de co-voiturage.



AXE 3 : AMÉNAGEMENTS DE CIRCULATION

AIRES ET BOUCLES DE DÉPOSE - AMÉNAGEMENTS DE VOIRIE

A/ Aires de dépose - Zone Kiss & ride

1. CONCEPT

Une zone *Kiss & Ride* (ou zone « dépose-minute ») est un emplacement situé près de l'entrée de l'école, où les conducteurs déposent leurs enfants. Cette zone est **surveillée** pour s'assurer que les voitures ne gênent personne. Pour l'efficacité du concept, les conducteurs ne doivent s'arrêter **que le temps nécessaire** au débarquement de leurs enfants. Une zone *Kiss & Ride* n'est **pas** une zone de parking. Elle vise à réguler la circulation devant les écoles.

Cas de l'école maternelle BARRÈS : la rue demi-circulaire desservant le site serait idéale pour mettre en place ce type de zone.

2. ACTEURS

La police

- Donne des recommandations pour l'emplacement de la zone et les horaires.
- Contrôle préventivement et répressivement afin que la zone *Kiss & Ride* ne soit pas envahie par des conducteurs prenant cet endroit pour un parking.

Les habitants du quartier

Une bonne information est nécessaire, particulièrement lorsque la mise en place de la zone *Kiss & Ride* prive les riverains de places de parking à certaines heures.

Les écoles situées sur le même site ou dans les environs

S'associent pour organiser la mise en place d'une zone *Kiss & Ride*. Les crèches et écoles maternelles nécessitent toutefois un parking de courte durée

3. DISPOSITIF

Préparation: analyse

- Par le biais d'une enquête auprès des parents, évaluer leur intérêt et collaboration éventuelle.
- Se poser les bonnes questions: la zone *Kiss & Ride* est-elle nécessaire? Ne stimule-t-elle pas la circulation automobile? Pour le savoir, comparer la carte des domiciles et les données de déplacements récoltées pendant l'enquête.
- Examiner la demande de parking aux environs de l'école (demander conseil à la police).
- Analyser les problèmes spécifiques dans les alentours de l'école, l'heure à laquelle les élèves sont déposés et repris et les heures d'ouverture de l'école et de celles du quartier.

Sélection d'une zone *Kiss & Ride* appropriée

- Demander conseil à la police.

- Est-il possible de faire usage de la place de parking du bus scolaire?
- Une contre-allée ou un chemin parallèle est une option plus chère et aménagée sur un terrain privé.
- La dernière option est d'aménager cet espace sur des places de parking existantes. Il convient d'impliquer les riverains à cette initiative.
- En règle générale, la zone fait 30 mètres de long, de sorte que 4 véhicules puissent s'y arrêter en même temps.
- L'aménagement de la zone requiert une signalisation. Le panneau E1 interdit le stationnement mais autorise l'arrêt temporaire. Un panneau placé en dessous fournit des informations sur la durée de l'interdiction de stationnement et/ou la mention 'Kiss & Ride'.
- La zone est facilement reconnaissable: prévoir une signalisation ou du matériel adéquats.
- La zone est placée à proximité de l'entrée de l'école, sinon elle perd tout son sens.
- Le trajet depuis la zone *Kiss & Ride* jusqu'à l'école est sécurisé et les enfants peuvent le parcourir seuls (ou éventuellement accompagnés).

Gestion

- Un surveillant habilité, parent ou enseignant veille au respect des règles, gère la circulation des voitures, ouvre la portière et aide les enfants à descendre de la voiture.
- La participation des parents (système de rotation) offre la garantie d'un bon fonctionnement. L'idéal est qu'une vingtaine de parents se charge de cette responsabilité, une journée par mois, à tour de rôle.

Communication

- Le bon fonctionnement de la zone est déterminé par des règles reprises dans une charte ou dans le règlement de l'école. Les parents le signent en début d'année scolaire.
- Communiquer les règles à temps aux parents et au voisinage. Pour ce faire, les canaux de communication réguliers sont utilisés (lettre, e-mail).
- Communiquer les informations aux riverains.

Phase pilote (1 à 2 mois)

- Test du choix de la zone, du règlement, du système • de rotation et de l'impact sur la circulation aux abords de l'école.
- Action de sensibilisation avec la classe relais (faux PV).
- Collaboration préventive avec la police, puis répressive dans une étape ultérieure.

Évaluation et amélioration

- La police, les parents accompagnateurs et, si nécessaire, les habitants du quartier et la commune sont impliqués dans l'évaluation.

B/ « Boucle de dépose »

Principe similaire à celui de la zone *Kiss & ride* mais étendu à plusieurs rues, si la rue desservant directement l'école n'est pas adaptée (trop courte, trop étroite, ou en impasse...). Cette rue est alors interdite (au moins temporairement) à la circulation et les enfants sont déposés le long d'une boucle formée par les rues autour de l'école, avec circulation dans le sens des aiguilles d'une montre (plus facile de tourner à droite et dépose des enfants directement côté trottoir). La/les rue(s) internes au périmètre étant coupées, les enfants pouvant se rendre à l'école de manière sécurisée (*limite : le système n'est pas forcément adapté aux maternelles car les enfants doivent parcourir quelques dizaines de mètres « seuls »*).

C/ Aménagements de voirie « classiques »

La Ville de Colmar connaît déjà relativement bien ces aménagements (passages piétons, signalétique, feux clignotants, ralentisseurs, etc.), sur lesquels les parents et le personnel des écoles n'ont que peu de prise, si ce n'est en signalant les lacunes. Aussi, il ne semble pas nécessaire d'insister sur ce point qui doit néanmoins ne pas être ignoré.

Complément : **zones 30** et **zones de rencontre** (limitées à 20 km/h), concept encore peu pratiqué à Colmar.

Extrait du site du CERTU (Centre d'études sur les réseaux, les transports, l'urbanisme et les constructions publiques) : La zone de rencontre, nouveau concept du décret du 30 juillet 2008 (Benoît Hiron, 8.08.2008)

Le décret du 30 juillet 2008 introduit le concept de « zone de rencontre » dans le Code de la route. Il vient compléter et modifier les deux outils proposés aux maires pour aménager des zones de circulation apaisée en agglomération qu'étaient « l'aire piétonne » et la « zone 30 ». Aucun de ces deux outils ne permettait une totale mixité entre tous les usagers sur une partie de la voirie urbaine : piétons, cyclistes, usagers motorisés, transports en commun... Ce décret traduit dans le code de la route, sur la base des expériences d'autres pays européens et de la proposition du comité de pilotage de la démarche « code de la rue », le concept de « zone de rencontre ». Au sein de ces zones de rencontres :

- la priorité est donnée aux piétons qui n'auront pas obligation de circuler sur les trottoirs,
- la vitesse des véhicules est limitée à 20 km/h."

Bien évidemment toute la réglementation classique s'applique à la zone de rencontre que ce soit la législation pour les personnes à mobilité réduite (notamment les personnes handicapées), la signalisation, etc... Ainsi, il est recommandé de garder un espace refuge réservé aux piétons, dès que la largeur de la rue le permet, afin d'assurer un cheminement piéton non accessible aux véhicules motorisés.

La « zone de rencontre » peut être une rue, englober une place ou un ensemble de voiries. Elle est d'une dimension relativement peu étendue afin de rendre possible une contrainte forte de vitesse sur les véhicules et une attention soutenue des conducteurs du fait de la priorité piétonne.

En terme d'aménagement et de lisibilité, parmi les idées avancées il y a celle d'une chaussée qui s'efface avec un changement de matériaux et un contraste visuel. Ainsi les usagers motorisés perçoivent que l'espace dans lequel ils pénètrent n'est plus essentiellement destiné à l'écoulement du trafic.



AXE 4 : COMMUNICATION

Quatre méthodes complémentaires peuvent être employées pour **susciter l'adhésion** au programme et **empêcher les comportements dangereux** :

Information et incitation

- Réunion spécifique des parents en début d'année & Réunions régulières pour faire le point
- Etablissement d'une carte de localisation des parents afin de pouvoir inviter ceux qui se trouvent dans un même secteur à mettre en place un pédibus ou un covoiturage
- Questionnaire aux parents lors de l'inscription (recensement des habitudes et des potentiels)
- Panneau d'information « mobilité » devant l'école : circuits pédibus, numéros des parents référents, annonces pour le covoiturage...
- Rubrique consacrée sur le site Internet de la Ville. Dans l'idéal : interactive (annonces, etc.)
- Fiche mobilité, distribuée aux parents lors de l'inscription et récapitulant les solutions pour les déplacements des enfants
- Implication de la Ville pour reconnaître et faire connaître les efforts réalisés : récompense à une école « modèle » et publication d'un article dans le journal municipal, etc.

Prévention

- Présence de médiateurs (papys trafic, etc.) et de la police municipale de temps à autre
- Signalétique adaptée
- Diffusion périodique de prospectus de sensibilisation

Médiation

- Police municipale : pré-contrôles, information dissuasive
- École : réunions périodiques pour « déminer » les éventuels conflits

Verbalisation

Police municipale : intervention après les étapes précédentes pour verbaliser le non respect des dispositifs pris dans le cadre du Plan de Déplacements Scolaires.

ANNEXE 1

Les obstacles au covoiturage

(Source : discussion Wikipédia)

L'absence :

- de publicité
- d'encouragement au covoiturage
- de tarification privilégiée sur autoroute
- d'un site de référence au niveau national : plus de 78 sites disponibles sur Internet rien qu'en France, et presque pas de base de données communes entre ces sites
- de voies réservée accessible au covoitureur +2 +3 +4 ...
- de stations de covoiturage
- de place de parking réservées
- d'un signe distinctif permettant de reconnaître un covoitureur "volontaire".

Autres obstacles :

- Les peurs irrationnelles.
- Les aides pour le déplacement seul en voiture ou pour le déplacement en transport en commun, l'absence d'aide pour le covoiturage. *Pour les entreprises si il y a 2 covoitureurs qui touchent une prime pour se déplacer en voiture, alors il y a avantage en nature et des cotisations sociales supplémentaires doivent être versées.*
- Nécessité de déclarer le covoiturage régulier à son assurance avec risque d'augmentation de la prime d'assurance.
- La volonté de maximiser le nombre de *voitures* qui passent par une route, l'absence de volonté d'augmenter le nombre de *personnes* qui passent par une route.
- Le fait d'oublier qu'un bus consomme beaucoup plus de carburant qu'une voiture. La consommation en litre d'essence par passager n'est pas toujours en faveur des bus.
- L'absence d'horaires de travail fixes (pour les cadres) en France (alors qu'en Allemagne il n'y a plus personne au bureau passé 17h).

Réf. : http://www.innovations-transport.fr/IMG/pdf/Obstacles_juridiques.pdf

ANNEXE 2

Plan de déplacement d'entreprise

(Article de Wikipédia)

Un **plan de déplacement(s)¹ d'entreprise**, souvent abrégé en **PDE**, parfois appelé aussi **plan de déplacement(s) entreprise**, **plan de déplacement(s) des employés²** ou **plan de mobilité³** est un plan mis en place par un employeur pour inciter ses collaborateurs, ses clients et ses fournisseurs à réduire l'usage de la voiture individuelle au profit d'autres modes de transport moins polluants.

Lorsque ce plan de déplacement(s) vise une administration, il est appelé **plan de déplacement(s) d'administration** ou **PDA**, mais obéit à la même définition qu'un PDE.

En général, les principaux éléments d'un PDE sont :

- la réduction du nombre de places de parking mises gratuitement à la disposition des usagers
- l'incitation à l'usage des transports en commun, grâce à une participation financière de l'entreprise au coût d'un abonnement mensuel ou annuel.
- l'incitation à l'intermodalité : voiture + transports en commun urbains, train + transports en commun urbains, train + vélo...
- le prêt ou l'aide à l'achat de vélos et de matériel de sécurité (casque, anti-vol, ...)
- la facilitation du stationnement sécurisé des vélos
- la facilitation du covoiturage
- la facilitation de l'autopartage
- l'utilisation du télétravail.

Les PDE sont une des composantes des plans de déplacements urbains. En effet, en France, la loi de Solidarité et le Renouvellement Urbain (SRU) du 13 décembre 2000 impose aux autorités organisatrices des transports urbains (AOTU) des agglomérations de plus de 100 000 habitants d'encourager la mise en œuvre de PDE. L'article 96 parle d'*encouragement pour les entreprises et les collectivités publiques à établir à plan de mobilité et à favoriser le transport de leur personnel, notamment par l'utilisation des transports en commun et du covoiturage*. Il ne s'agit néanmoins que d'un *encouragement* et non d'une *obligation*, ce qui entraîne dans les faits des interprétations et des applications très diverses selon les AOTU.

En France, l'article 6 du décret n° 2006-1663 du 22 décembre 2006, instituant une prise en charge partielle du prix des titres d'abonnement correspondant aux déplacements effectués entre leur résidence habituelle et leur lieu de travail par les personnels de l'État et des établissements publics administratifs de l'État travaillant hors Île-de-France, oblige les administrations publiques situées dans le ressort d'une agglomération de plus de 100 000 habitants à élaborer un plan de mobilité avant fin 2008.