



Ecole et collège  
du Sacré-Coeur



# MOBY

## RESTITUTION DU DIAGNOSTIC

Ecole du Sacré Cœur à Saint-Jean-de-Moirans

octobre 2022



# SOMMAIRE DU RAPPORT

<b>SOMMAIRE DU RAPPORT</b>	<b>2</b>
<b>INTRODUCTION AU RAPPORT</b>	<b>5</b>
<b>PARTIE I</b>	<b>6</b>
<b>CONTEXTE DE L'ÉTABLISSEMENT SCOLAIRE</b>	<b>6</b>
<b>PARTIE II RAPPORT D'ACCESSIBILITE</b>	<b>9</b>
<b>DEROULE DE LA DEMARCHE</b>	<b>9</b>
<b>PÉRIMÈTRE D'ÉTUDE</b>	<b>9</b>
<b>TYPOLOGIE DU TERRITOIRE : COMMUNE ET INTERCOMMUNALITÉ</b>	<b>15</b>
<b>ACCESSIBILITÉ</b>	<b>16</b>
Infrastructure globale	16
Abords de l'établissement scolaire	19
Analyse de l'accessibilité des itinéraires par les différents modes	35
Sécurité et points noirs	38
Futurs aménagements prévus	43
<b>PARTIE III RAPPORT DES ENQUÊTES MOBILITÉ</b>	<b>46</b>
<b>REPRÉSENTATIVITÉ</b>	<b>46</b>
<b>TRAJETS DOMICILE-ÉTABLISSEMENT SCOLAIRE</b>	<b>47</b>
Répartition modale des trajets des élèves	47
Répartition modale des trajets des professionnels de l'établissement	48
Autres modes de transports employés	48
<b>POTENTIEL BRUT THÉORIQUE DE REPORT VERS D'AUTRES MODES DE DÉPLACEMENT</b>	<b>49</b>
Potentiel de report brut vers des modes actifs	49
Potentiel de report vers des modes partagés	54
Potentiel de réduction des émissions de gaz à effet de serre et de polluants	55
<b>PRATIQUE DES MODES ACTIFS</b>	<b>57</b>
Pratique du vélo et déplacements des élèves	57
Pratique de la trottinette, du skate et du roller et déplacements des élèves	58
Pratique des modes actifs et déplacements des professionnels	59

<b>ETUDE DES AXES D'AMÉLIORATION DES TRAJETS</b>	<b>61</b>
Appréciation globale des trajets vers et depuis l'établissement	61
Durée des trajets	64
Utilisation des modes motorisés individuels	65
<b>INTÉRÊT POUR UNE ÉVOLUTION DES HABITUDES DE DÉPLACEMENT</b>	<b>69</b>
Partage de trajets	69
Modes de déplacements souhaités	71
Actions favorisant l'utilisation de modes actifs et partagés	73
Autres suggestions pour améliorer les déplacements domicile-établissement	74
Implication dans la démarche d'écomobilité scolaire Moby	76
<b>PARTIE IV RAPPORT SUR LES SORTIES ET VOYAGES SCOLAIRES</b>	<b>79</b>
<b>PARTIE V RAPPORT SUR LES LIVRAISONS</b>	<b>79</b>
<b>CONCLUSION ET PRÉCONISATIONS</b>	<b>80</b>
Préconisations	82
<b>LISTE DES FIGURES</b>	<b>84</b>
<b>ANNEXES ET COMPLÉMENTS</b>	<b>86</b>
Sommaire des annexes	86
Annexe 1 : Extrait du compte-rendu du conseil d'établissement du 13 décembre 2021	87
Annexe 2 : Grille d'observation des abords de l'établissement scolaire utilisée pour étudier la qualité de la desserte et l'usage des lieux	89
Annexe 3 : Grille utilisée pour observer l'offre de transport et de desserte aux abords de l'établissement	92
Annexe 4 : Grille utilisée pour l'observation des déplacements domicile – école sur la commune lors des diagnostics en marchant et en roulant	95
Annexe 5 : Parcours réalisés lors des diagnostics en marchant	96
Annexe 6 : Parcours réalisé lors du diagnostic en roulant	97
Annexe 7 : Présentation du financement d'actions possibles par Eco CO <sub>2</sub>	98

# CHIFFRES CLÉS

## La situation actuelle



**52 %**  
élèves représentés  
(101 élèves)



**42 %**  
des élèves vivent dans la  
commune de l'établissement  
scolaire



**83 %**  
des répondants estiment que  
l'itinéraire entre leur domicile et  
l'établissement est dangereux  
**À PIED**



**87 %**  
des répondants estiment que  
l'itinéraire entre leur domicile et  
l'établissement est dangereux  
**À VELO**

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

## Stationnement des voitures



Mode de transport principal :

**Voiture**

## Les points d'amélioration

Satisfaits de leurs trajets ? Ils disent OUI :



**87 %**  
Modes motorisés individuels



**100 %**  
Modes motorisés partagés



**80 %**  
Marche

Axe d'amélioration prioritaire sur les trajets :

## Accessibilité



**16 539,6 KM**  
c'est le nombre de km par an  
qui sont aujourd'hui faits en  
voiture, scooter et moto,  
et qui pourraient être faits à pied,  
en trottinette ou à vélo  
(trajets de moins de 3 km)

Le potentiel de réduction des émissions par semaine :



**91616 G CO<sub>2</sub>E**  
**287 G DE NO<sub>x</sub>**  
**2 G DE PM**

**Soit l'énergie nécessaire pour  
réaliser plus de 450 000 km en TGV.**

# INTRODUCTION AU RAPPORT

Le programme Moby accompagne la mise en place de Plans 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 qui déploie des programmes d'accompagnement sur les économies d'énergie et la mobilité durable.

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, les responsables de l'établissement et la collectivité, et leur permettra d'orienter les actions à mettre en place.

La phase de diagnostic comprend un diagnostic accessibilité et une enquête mobilité. Cette enquête a été mise à disposition du **02/03/2022** au **17/04/2022** :

- des parents d'élèves qui ont été **66** à répondre, ce qui représente **101** élèves de l'école,
- des enseignants et du personnel de l'établissement dont **8** ont répondu.



**Pour la réalisation de ce programme Moby, Eco CO2 s'est appuyé sur un partenaire local : l'association LE PIC VERT**, association agréée pour la protection de l'environnement en Isère. Créée en 1995, l'association emploie 3 salariés.

Contact de l'association :

Association Le Pic Vert – 24 place de la Mairie – 38140 REAUMONT  
04.76.91.34.33 – [contact@lepicvert.org](mailto:contact@lepicvert.org) – [www.lepicvert.org](http://www.lepicvert.org)

Contact du chargé de mission Moby :

Sébastien Goguet – 06.37.22.28.31 – [direction@lepicvert.org](mailto:direction@lepicvert.org)

Tous les crédits photos sont de Sébastien Goguet, sauf indications contraires.

# PARTIE I

## CONTEXTE DE L'ÉTABLISSEMENT SCOLAIRE

L'école du Sacré Cœur est une école privée qui accueille des enfants de la maternelle au CM2. Elle a été créée il y a 173 ans, en 1849.

Elle est incluse au sein d'un établissement plus vaste, l'institution du Sacré Cœur, qui comprend également depuis 1942 un collège (accueillant 320 élèves).

Intégrée à l'enseignement catholique, c'est un établissement privé sous contrat d'association avec l'État qui compte 7 classes : 2 classes de maternelles et 5 classes à simple niveau en primaire. Les 194 élèves (données années scolaire 2021-2022) sont externes ou demi-pensionnaires, l'établissement ne possède plus d'internat (il a été fermé en 1986). Les effectifs sont stables d'une année sur l'autre (de 23 à 29 élèves par classe).

Les murs de l'établissement appartiennent à l'association loi 1901 de l'Œuvre de la Providence créée en 1834 pour « faciliter l'éducation des enfants de Grenoble et de l'Isère » et reconnue d'utilité publique en 1857. Basée à La Tronche, l'association est propriétaire de 17 établissements scolaires catholiques sur le département.

La gestion de l'école est assurée par une autre association loi 1901, l'OGEC – Organisme de Gestion de l'Enseignement Catholique. L'association est responsable de la gestion économique, financière et sociale de l'établissement. Elle est l'employeur des personnels de droit privé pour les fonctions support et technique (administratif, entretien, garderie, restauration...).

La direction de l'école est assurée par M. Xavier PESENTI qui a été le principal interlocuteur du chargé de mission Moby.

L'établissement possède un conseil d'établissement qui se réunit deux fois par an et qui a pour fonction de faire le point sur la rentrée, sur la vie de l'établissement et les différents projets tout au long de l'année sur tous les niveaux de classe (incluant le primaire et le collège). Ce conseil d'établissement est donc l'interlocuteur officiel du programme Moby et de la municipalité pour les questions liées à la mobilité. C'est en effet, l'instance où chacun (direction, enseignants, personnel, parents d'élèves, bureau de l'Ogec) est invité à s'informer et échanger sur la vie de l'institution. En annexe, le compte-rendu du conseil d'établissement du 13 décembre 2021 au cours duquel le programme Moby a été largement abordé (voir annexe 1).

Une troisième association, l'APEL, regroupe des parents bénévoles soucieux de s'impliquer dans la vie de l'établissement en participant à son animation et en y développant des projets innovants. Elle organise des événements qui permettent de contribuer au financement de projets pédagogiques et à l'amélioration du cadre éducatif. Elle constitue également un soutien dans les négociations avec les partenaires extérieurs, notamment la municipalité.

L'établissement contribue à la vie du village en participant à plusieurs événements communaux, notamment sportifs comme la fête du sport qui réunit les enfants de l'école publique et ceux de l'école privée. En accord avec la municipalité, l'école bénéficie de l'usage du complexe sportif communal situé à proximité de l'établissement (à moins de 500 mètres).

Les horaires de l'école sont les suivants : les lundi, mardi, jeudi et vendredi : 8h20 – 11h30 et 13h30 – 16h30. Pas d'école ni d'accueil périscolaire le mercredi.

	GARDERIE MATIN	ECOLE MATIN	PAUSE MERIDIENNE	ECOLE APRES-MIDI	GARDERIE APRES-MIDI
LUNDI	7h30 – 8h00	8h20 – 11h30		13h30 – 16h30	17h – 18h30
MARDI	7h30 – 8h00	8h20 – 11h30		13h30 – 16h30	17h – 18h30
JEUDI	7h30 – 8h00	8h20 – 11h30		13h30 – 16h30	17h – 18h30
VENDREDI	7h30 – 8h00	8h20 – 11h30		13h30 – 16h30	17h – 18h00

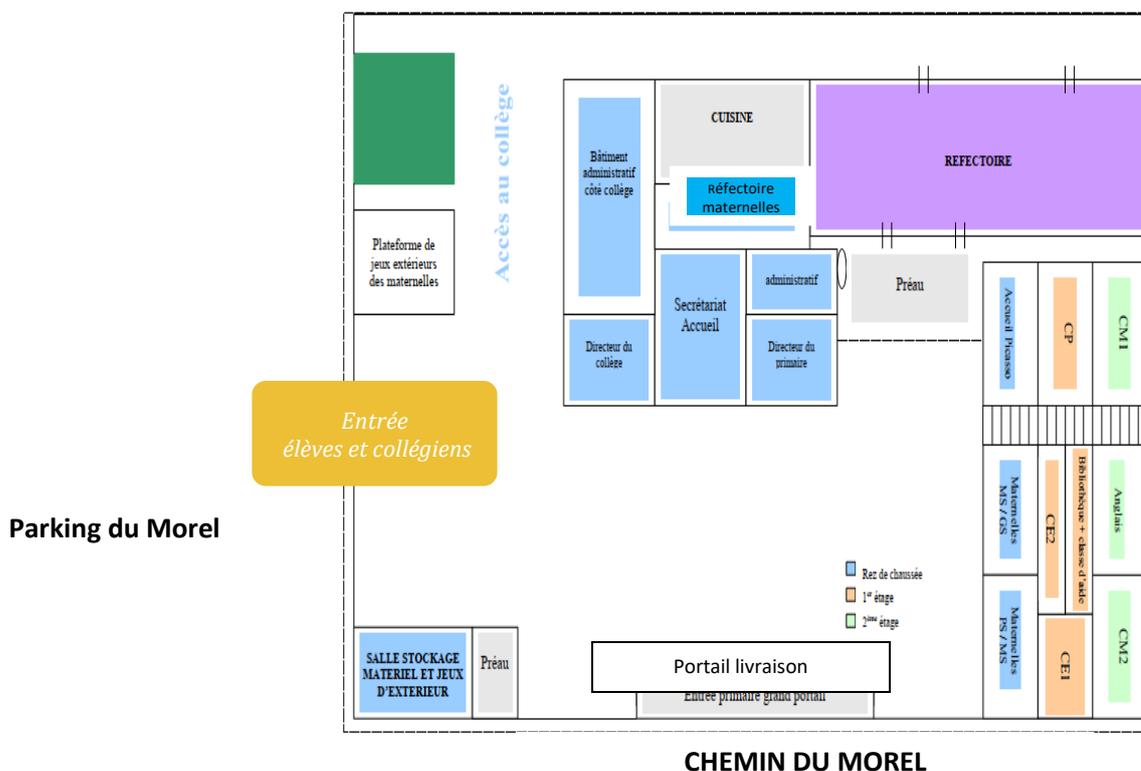
Une garderie (service payant) est proposée chaque jour de classe le matin et le soir.

Un service de restauration/cantine est proposé. Un grand nombre d'élèves (140 soit 72% des écoliers) l'utilise. Les repas sont cuisinés sur place et la livraison des produits est assurée 2 fois par semaine par un traiteur basé à La Côte-Saint-André (à 30 km de St-Jean-de-Moirans).

**L'établissement occupe toujours ses locaux d'origine. Il se retrouve donc aujourd'hui en plein cœur du village de Saint-Jean-de-Moirans qui s'est beaucoup développé depuis la création de l'école (1 200 habitants en 1850, plus de 3 500 aujourd'hui soit un quasi triplement), ce qui explique, en partie, les difficultés liées à la mobilité autour de l'établissement.**

L'espace occupé par l'établissement est particulièrement restreint si on le compare à d'autres établissements accueillant le même nombre d'élèves, les possibilités d'évolution ou d'aménagements sont donc de fait très limitées. L'établissement ne dispose pas de parking privatif.

Figure 1 : Plan de l'établissement – source : école Sacré-Cœur



L'équipe enseignante est composée de 10 personnes. Elle est secondée par du personnel directement salarié par l'association OGEC et par des AESH (Accompagnants d'Élèves en Situation de Handicap) soit 19 personnes pour l'ensemble de l'établissement (école + collège). Certaines personnes et tâches étant partagées entre l'école et le collège, il est difficile de donner un chiffre exact du personnel affecté à l'école hors équipe enseignante.

L'établissement et l'équipe enseignante proposent une ouverture concrète sur l'environnement à travers des sorties de terrain, des voyages et classes vertes et d'ateliers pratique.

# PARTIE II

## RAPPORT D'ACCESSIBILITE

### DEROULE DE LA DEMARCHE

La phase de diagnostic présentée ci-après a débuté fin novembre 2021. Elle comprend un diagnostic accessibilité et une enquête mobilité. Du fait de la situation sanitaire mais également d'un changement de chargé de mission Moby, le programme a connu des retards sur le programme prévisionnel initial.

**Ce diagnostic doit servir de base d'échange pour le comité Moby et la collectivité, et leur permettre d'orienter les actions à mettre en place.**

Les éléments ci-après sont issus de différentes sources :

- le questionnaire mobilité complété par 66 parents représentant 111 élèves de primaire
- l'analyse de la liste anonymisée des adresses des élèves fournie par l'école qui comporte 210 adresses (soit plus que le nombre d'élèves accueillis qui est de 194 du fait de double-domicile ou de résidence alternée probablement, une douzaine d'enfants vivant par intermittence ou régulièrement dans un deuxième domicile)
- des entretiens avec le directeur de l'école Sacré Cœur et les élus référents de la collectivité (Ingrid Di Fonzo et Françoise Rey)
- deux diagnostics marchant (8/08/2022 et 11/08/2022) et un diagnostic roulant (1<sup>er</sup>/09/2022), voir annexes 4, 5 et 6.
- des échanges avec le cabinet ARTER avec une participation à deux réunions (28/01/2022 et 22/09/2022)
- la consultation de documents stratégiques et de planification (PLU de la commune, plan vélo de l'intercommunalité, études CEREMA et ARTER...)

### PÉRIMÈTRE D'ÉTUDE

Le périmètre d'étude concerne les abords immédiats de l'école Sacré Cœur et, plus globalement, l'ensemble du territoire de la commune ainsi qu'un périmètre plus large incluant les communes de résidence des écoliers et professionnels.

Après analyse de la liste anonymisée des adresses des élèves, il apparaît que :

- 88 élèves habitent sur la commune de Saint-Jean-de-Moirans
- 122 élèves ne résident pas sur la commune.

**Ainsi une majorité des élèves accueillis (58 %) ne résident pas sur la commune de Saint-Jean-de-Moirans et seulement 42% sont des Saint-Jeannais.**

C'est une caractéristique partagée par beaucoup d'établissements scolaires privés, non soumis à la carte scolaire. Les familles sont libres de choisir l'établissement de leur choix et sont prêtes à faire des efforts en termes d'organisation et de déplacement afin de scolariser leur(s) enfant(s) dans l'établissement choisi.

Dans le détail, les 122 élèves ne résidant pas sur la commune se répartissent ainsi :

Commune de résidence	Nombre d'élèves
MOIRANS (38)	25
LA BUISSE (38)	16
VOIRON (38)	15
VOREPPE (38)	11
COUBLEVIE (38)	8
TULLINS (38)	7
VOUREY (38)	6
RENAGE (38)	5
REAUMONT (38)	3
RIVES (38)	3
SAINT-EGREVE (38)	3
CHARNECLES (38)	2
NOYAREY (38)	2
SAINT-SAUVEUR (38)	2

APPRIEU (38)	1
BEVENAIS (38)	1
EYBENS (38)	1
LE CHAMBON SUR LIGNON (43)	1
LE GUA (38)	1
MONTFERRAT (38)	1
POLIENAS (38)	1
SAINT-CASSIEN (38)	1
SAINT ETIENNE DE CROSSEY (38)	1
SAINT LAURENT DU PONT (38)	1
SAINT-PAUL (97)	1
SILLANS (38)	1
VEUREY-VOROIZE (38)	1
VINAY (38)	1

En classant les communes par ordre de proximité avec Saint-Jean-de-Moirans (de centre-ville à centre-ville), on obtient :

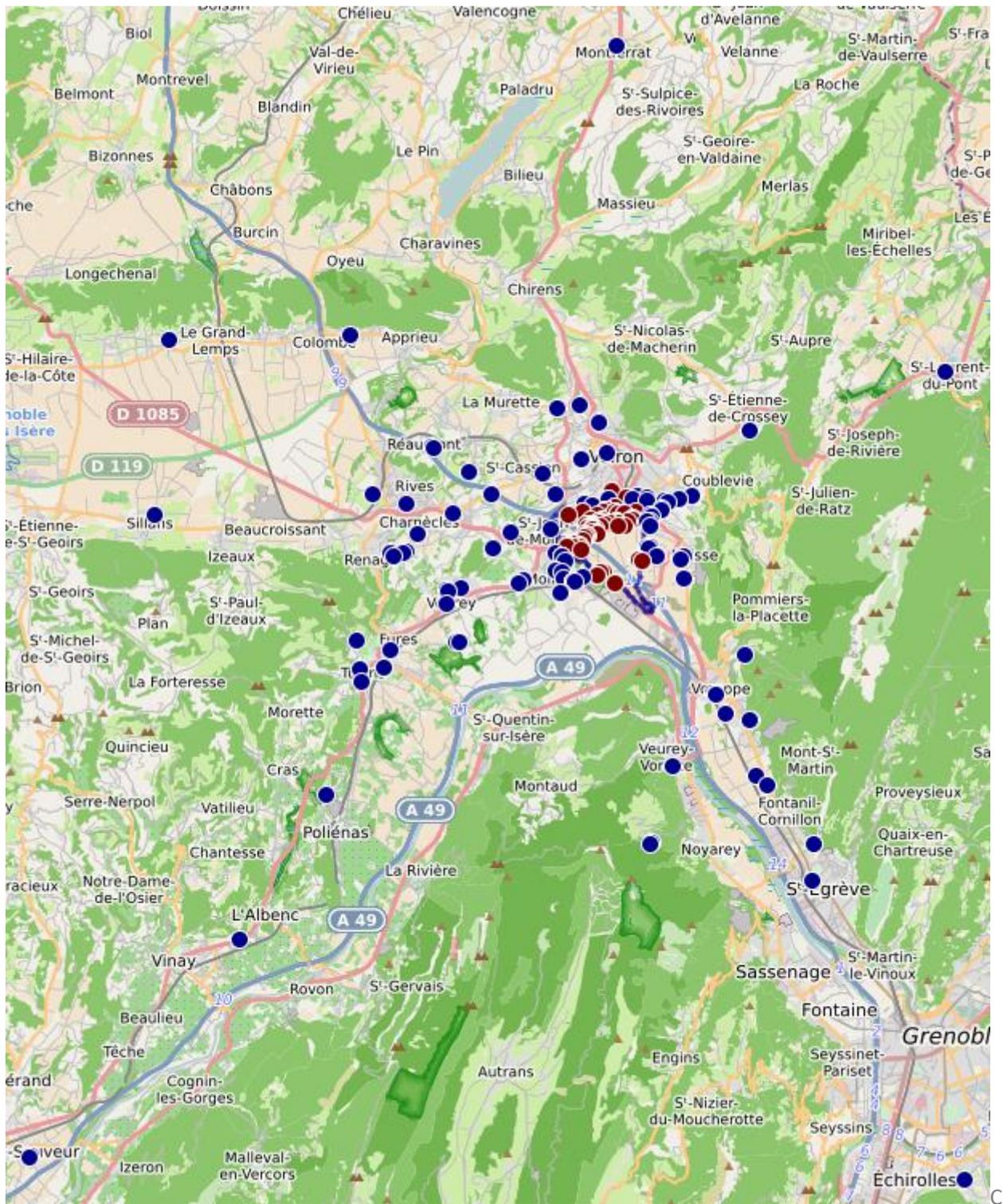
Commune de résidence	Nombre d'élèves	Distance moyenne Commune/ St Jean en km
<b>MOIRANS (38)</b>	25	2
<b>LA BUISSE (38)</b>	16	4
<b>VOIRON (38)</b>	15	4
<b>COUBLEVIE (38)</b>	8	4
<b>CHARNECLES (38)</b>	2	5
<b>SAINT-CASSIEN (38)</b>	1	5
RENAGE (38)	5	9
<b>VOUREY (38)</b>	6	6
<b>RIVES (38)</b>	3	7

<b>VOREPPE (38)</b>	11	8
<b>REAUMONT (38)</b>	3	8
<b>SAINT ETIENNE DE CROSSEY (38)</b>	1	8
<b>TULLINS (38)</b>	7	10
VEUREY-VOROIZE (38)	1	12
APPRIEU (38)	1	13
NOYAREY (38)	2	14
POLIENAS (38)	1	16
SAINT-EGREVE (38)	3	17
SAINT LAURENT DU PONT (38)	1	17
SILLANS (38)	1	17
BEVENAIS (38)	1	19
<b>MONTFERRAT (38)</b>	1	20
VINAY (38)	1	23
EYBENS (38)	1	30
SAINT-SAUVEUR (38)	2	32
LE GUA (38)	1	42
LE CHAMBON SUR LIGNON (43)	1	132
SAINT-PAUL (97, La Réunion)	1	8 950

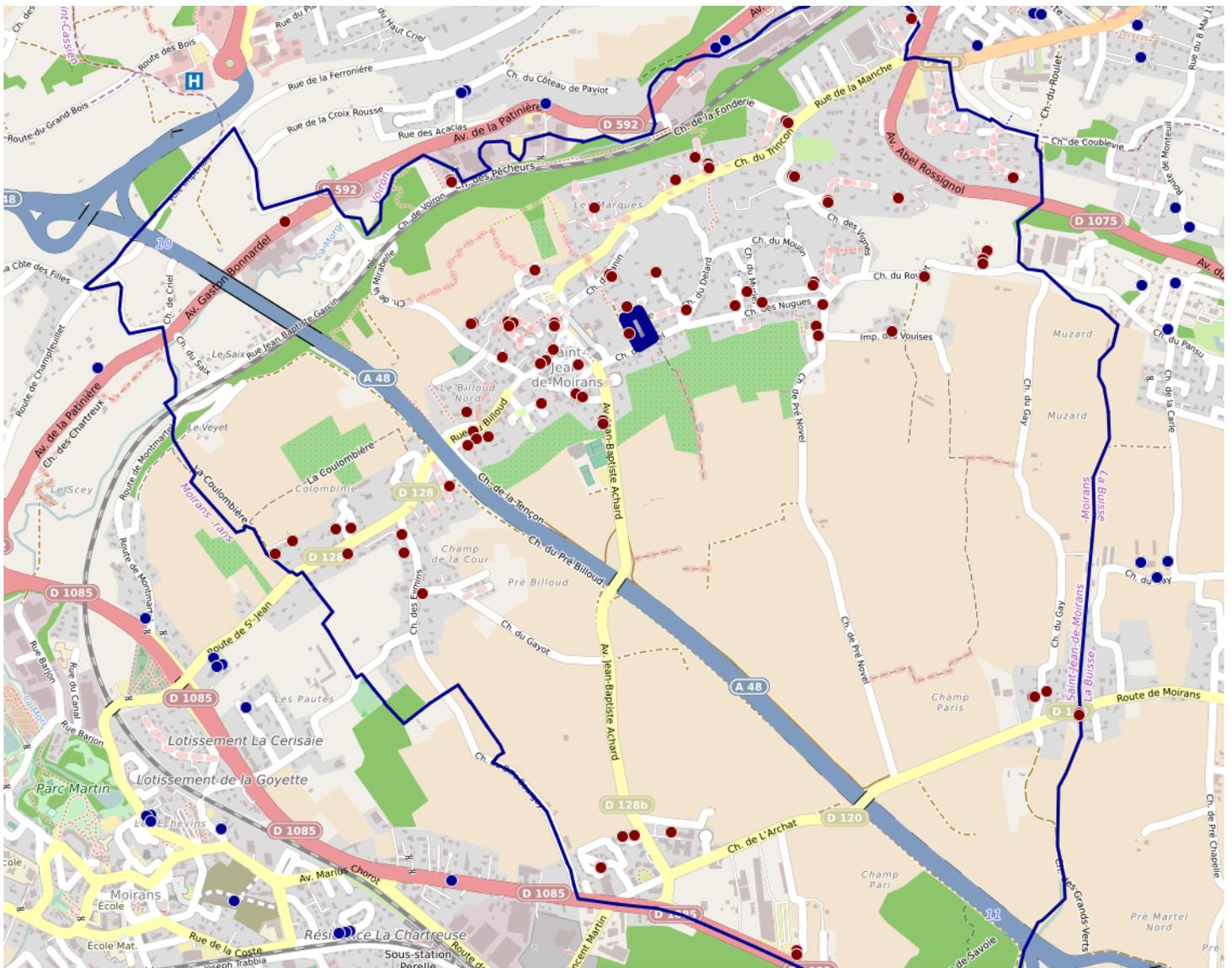
En gras, les communes membres de la CAPV

Si l'on excepte les 2 « anomalies » de ce tableau (Le Chambon-sur-Lignon et La Réunion) pour lesquels on imagine mal un déplacement quotidien domicile-école, **la majorité des élèves non-résidents sur St-Jean-de-Moirans ont à effectuer un déplacement domicile-école compris entre 2 et 20 km.**

Plus précisément, beaucoup d'élèves résidant sur les communes de La Buisse, Coublevie, Voiron, Moirans et, dans une moindre mesure, Voreppe (toutes ces communes sont limitrophes de St-Jean de Moirans) ont un déplacement inférieur à 2 km voire parfois à 1 km, les enjeux d'écomobilité peuvent donc les concerner directement.



Carte 1 : Périmètre d'étude – répartition des lieux d'habitations des élèves, plan large (source : Openstreetmap)

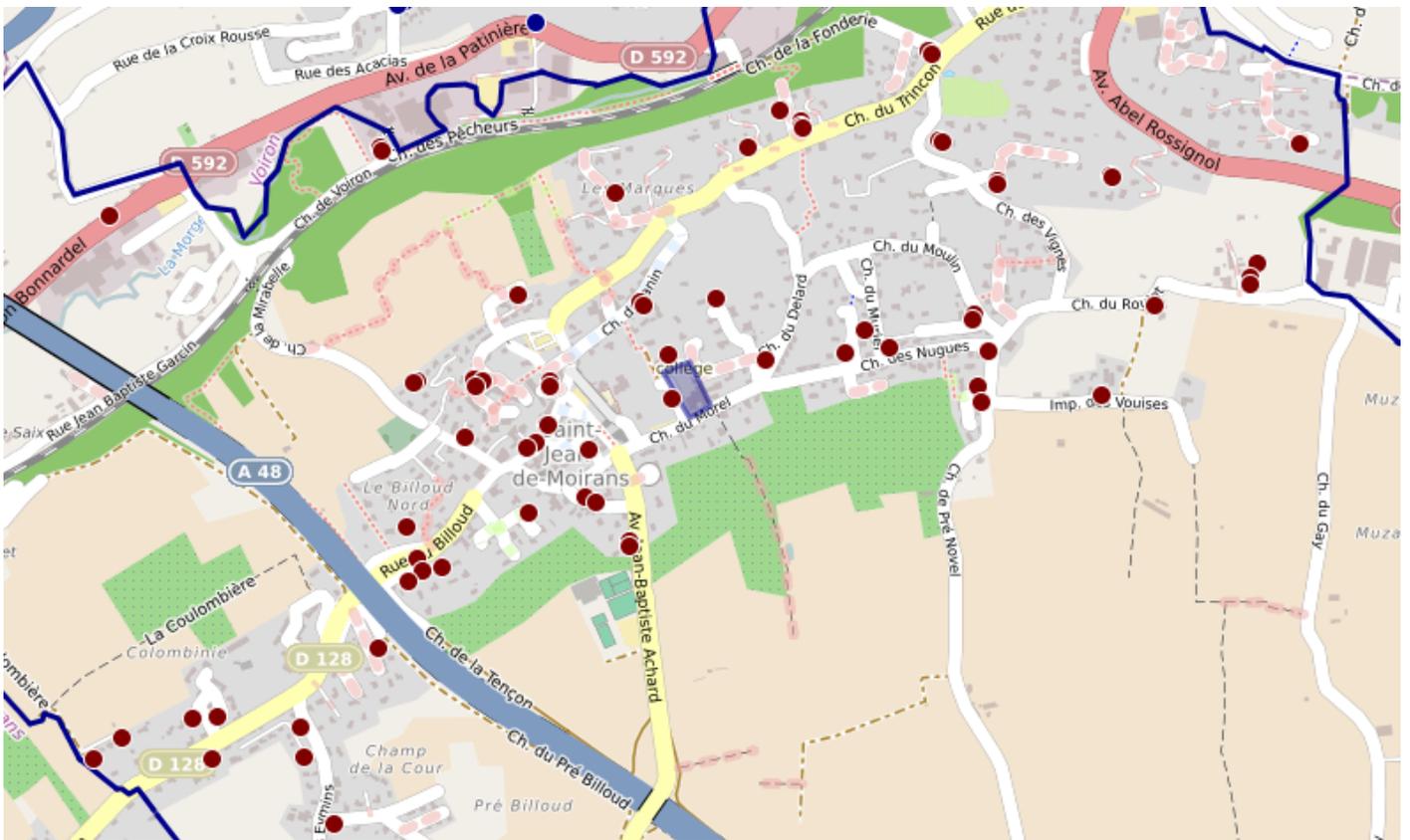


Carte 2 : Répartition des lieux d'habitation des élèves résidant à St-Jean de Moirans (points rouges) - source : Openstreetmap

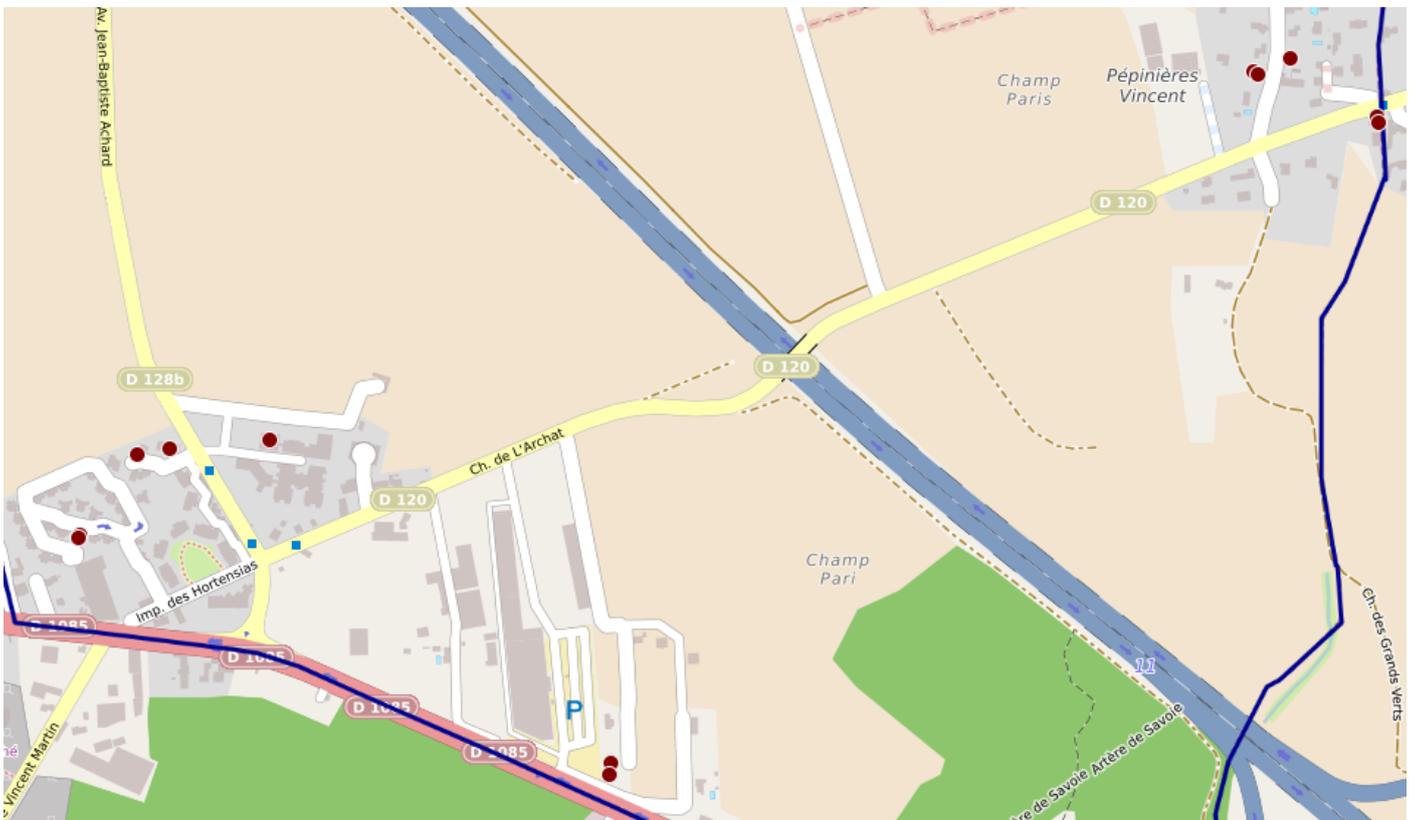
Le village de St-Jean de Moirans est nettement séparé en deux zones distinctes :

- Au nord (sur un axe Est-Ouest), le centre-bourg et la zone résidentielle sur les coteaux, où se concentre une très large majorité des habitations et donc logiquement des élèves fréquentant l'école Sacré Cœur
- Au centre et au sud, un large secteur à vocation agricole avec quelques hameaux où résident également des élèves mais en nombre bien moindre (Les Cordeliers, Le Gay et L'Archat).

Au sein du secteur Nord, il est difficile de discerner des secteurs à haute densité tant la répartition s'étale sur l'ensemble des secteurs urbanisés : La Colomnière, Pré Billoud, La Tençon, Le Billoud, le centre-bourg, Les Nugues, Le Delard, Les Vouises, Le Roulet, La Commanderie, Les Cormelles, Le Trincon...



Carte 3 : Répartition des lieux d'habitation des élèves résidant au nord de la commune (centre-bourg et périphérie) - source : Openstreetmap



Carte 4 : Répartition des lieux d'habitation des élèves résidant au sud de la commune - source : Openstreetmap

En ce qui concerne les enseignants et personnels travaillant dans l'établissement, 25 % des répondants indiquent habiter dans la commune de l'établissement.

Les autres communes d'habitation citées sont : La-Sure-en-Chartreuse (11 km), Moirans (2 km), Rives (7 km) et Voiron (4 km).

Le fait que 75% du personnel (soit une quinzaine de personnes école + collègue) ne résident pas sur la commune et étant donné l'absence de parking privatif pour l'établissement, présente un enjeu en termes de stationnement puisque, contrairement aux parents d'élèves, le personnel reste sur place durant une grande partie de la journée.

## TYPOLOGIE DU TERRITOIRE : COMMUNE ET INTERCOMMUNALITÉ

Commune périurbaine, Saint-Jean-de-Moirans compte plus de 3 500 habitants (Insee, 2017) réparties sur 643 hectares et 42 hameaux et lieux-dits communaux.

Elle est intégrée au canton de Tullins et à la Communauté d'Agglomération du Pays Voironnais (CAPV). Elle est située à 23 km de Grenoble, à 3 km de Voiron (la ville centre de la CAPV avec 20 000 habitants) et à proximité immédiate de Moirans (7 500 habitants). Elle bénéficie ainsi de l'influence de ces 3 pôles économiques et de service.

Cette proximité explique en grande partie la croissance démographique continue, bien que moindre actuellement, de la commune.

Cette croissance, bien que ralentie, va se poursuivre et ainsi contribuer à l'augmentation des déplacements sur le secteur alors que le réseau de voirie est actuellement déjà bien chargé à certains horaires. Le Cerema rappelle dans son analyse datant de 2019 qu'un nouveau logement génère entre 3 et 5 trajets en voiture supplémentaires par jour.

La CAPV représente un bassin de vie de 31 communes et plus de 94 000 habitants. L'organisation de la mobilité fait partie de ses compétences à l'intérieur du périmètre communautaire mais également en lien avec les territoires frontaliers. Elle exploite notamment un réseau de transport en commun urbain et un réseau de transport à la demande (TAD). Elle accompagne les solutions alternatives à la voiture particulière (train, autopartage, vélo, auto-stop, marche...).

Le relief de la commune joue un rôle important dans la répartition des espaces communaux avec :

- Un large secteur de plaine essentiellement dédiée à l'agriculture avec peu de secteurs habités (le secteur est en partie inondable)
- Un secteur largement urbanisé au nord marqué notamment par un coteau au relief assez abrupt.

L'altitude moyenne de la commune est de 260 m avec un minimum de 184 m et un maximum de 304 m.

Le secteur de plaine se prête assez aisément à la pratique du vélo et de la marche, le centre-village également avec toutefois des secteurs en pente forte (parfois supérieure à 15%) avec d'importants dénivelés qui peuvent être un frein.

La commune est traversée par 2 voies de circulation principales :

- D'Est en Ouest avec la route départementale 128 (Trincon)
- Du Nord au Sud avec la route départementale 128 b

Et une voie secondaire, qui concerne tout particulièrement ce diagnostic, le chemin du Morel, le long duquel se trouve l'établissement Sacré Cœur.

La commune est également traversée dans un axe nord-sud par l'autoroute A48. Les possibilités de traversée cette autoroute pour les élèves habitant à l'ouest de la commune et souhaitant se rendre à l'école sont de fait limitées.

Les habitations se concentrent très largement dans la partie nord de la commune avec comme centralité le cœur du village. Le tissu urbain est dense et contraint, ce qui laisse assez peu de possibilités pour envisager de nouvelles voiries, cheminements ou itinéraires.

La commune compte une école publique ainsi qu'une école et un collège privés. Elle accueille également de nombreux services et équipements :

- Une Maison de Santé
- Une Maison pour Tous
- Une crèche et un relai d'Assistantes maternelles
- Un complexe sportif (gymnase et terrains de sports)
- Des commerces de centre-bourg (café, boulangerie, pharmacie, coiffeur...) et en périphérie (GMS et enseignes de bricolage).

Un marché a lieu deux fois par semaine (mardi et vendredi).

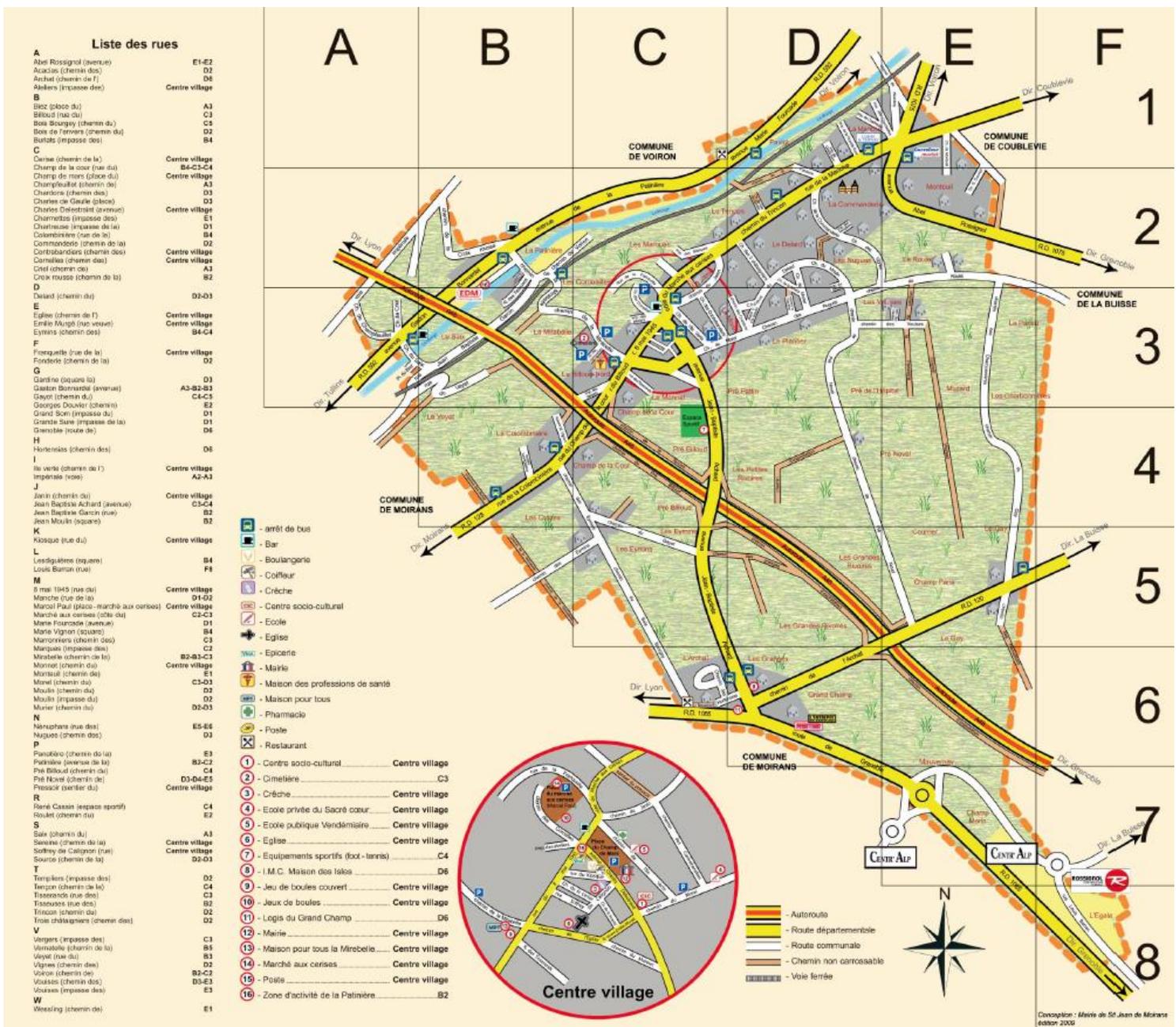
## ACCESSIBILITÉ

### Infrastructure globale

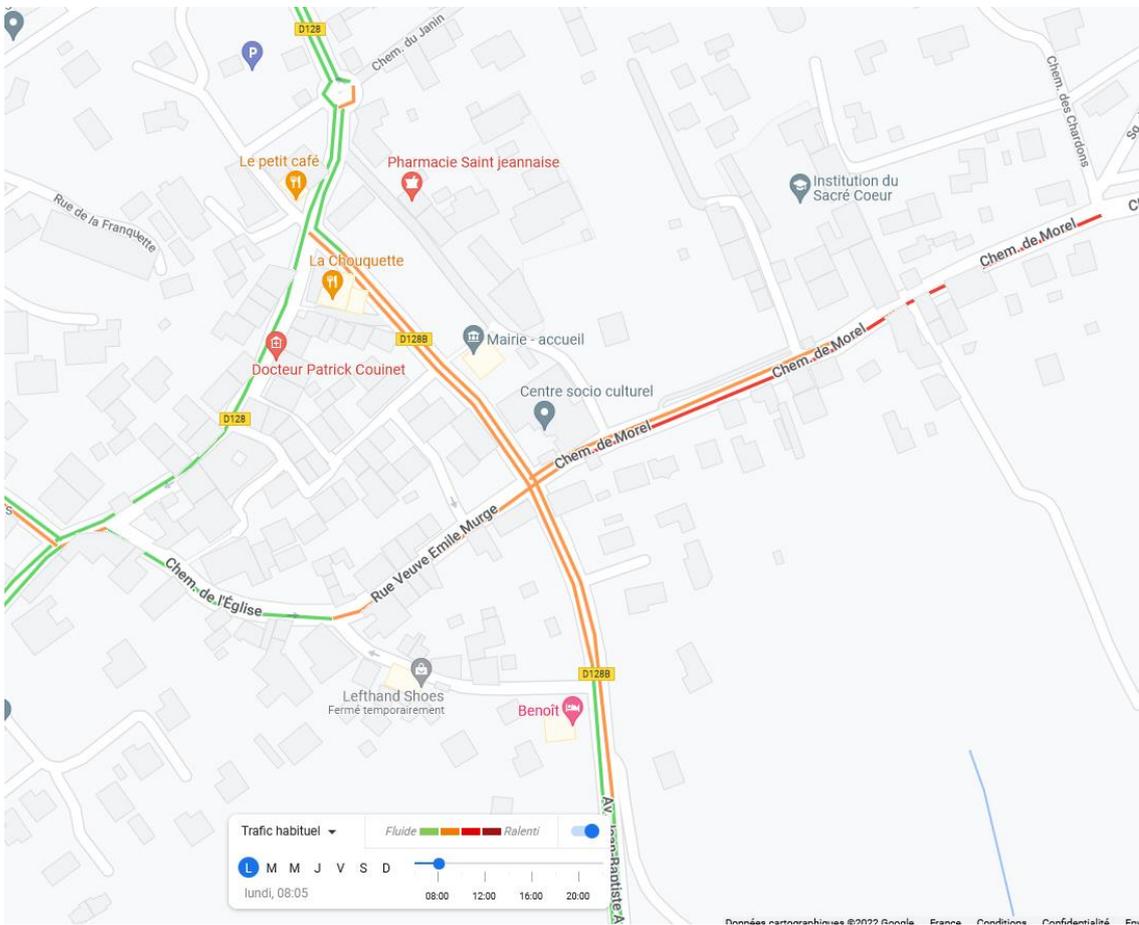
L'établissement Sacré-Cœur se trouve dans le centre-bourg du village. Il bénéficie ainsi directement de cette centralité mais doit également en supporter les inconvénients.

Ainsi l'établissement est desservi par les voies et mode de circulation amenant au centre-bourg, ce qui présente des avantages en termes de qualité de desserte, de proximité avec les habitations et les nombreux services (pôle santé, commerces.) mais présente des inconvénients notamment en termes de congestion.

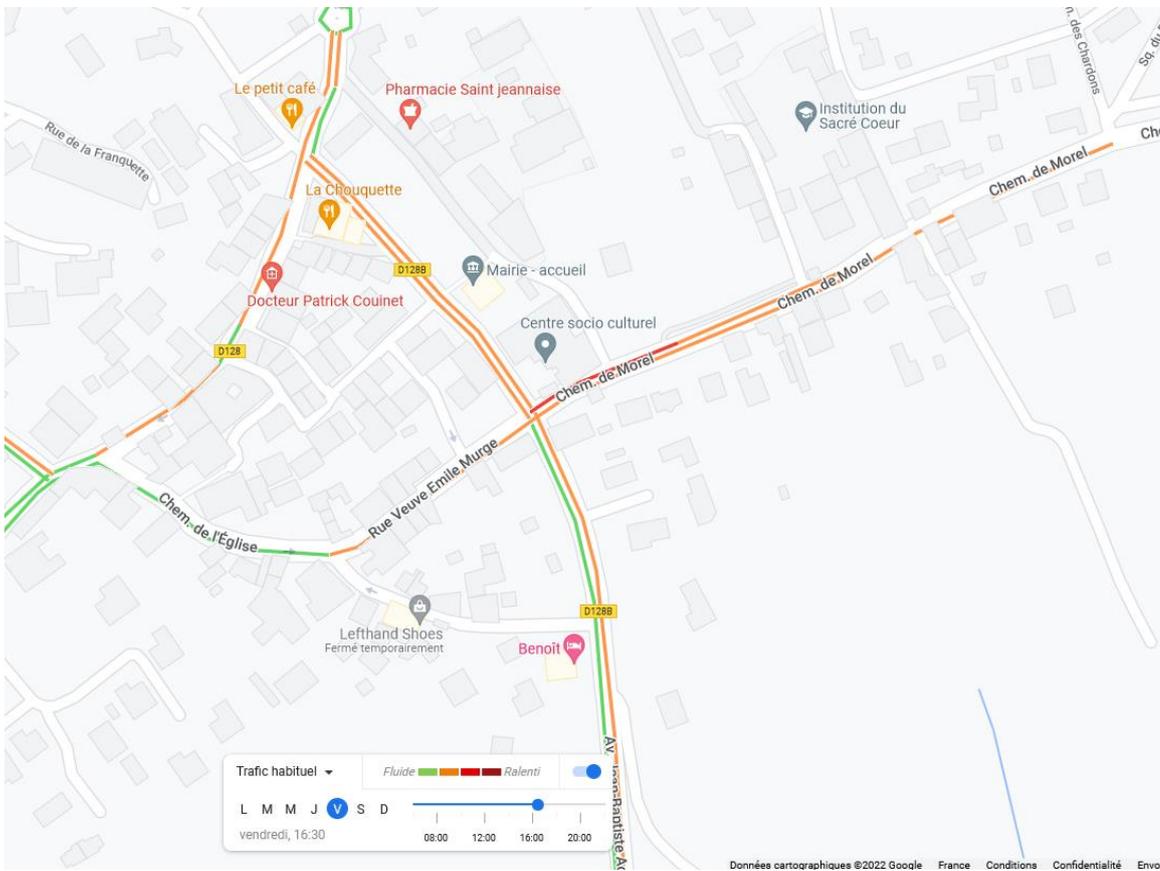
La commune est consciente des enjeux en termes de mobilité et agit de longue date afin de trouver le meilleur moyen de faire cohabiter la circulation automobile (qui reste pour beaucoup indispensable) avec les autres modes de déplacements et de favoriser, progressivement, un report modal de la voiture vers les autres modes de transports.



Carte 5 : Plan de la commune - source : Mairie de Saint-Jean-de-Moirans



Carte 6 : Trafic routier aux abords de l'école et dans le centre-bourg, le lundi à 8h25 - source : Google maps



Carte 7 : Trafic routier aux abords de l'école et dans le centre-bourg, le vendredi à 16h30 - source : Google maps

Une intense circulation est constatée aux horaires habituels des mobilités quotidiennes c'est à dire essentiellement les déplacements domicile-travail et domicile-école.

**Les difficultés sont donc circonscrites dans le temps.** De manière simplifiée : de 7h30 à 9h le matin et de 16h à 18h le soir. Les difficultés sont plus importantes le matin car le soir l'étalement du retour est plus important, notamment pour les déplacements domicile-école.

Le trafic observé à ces horaires est fortement lié aux déplacements domicile-école mais pas seulement. Il existe en effet sur la commune un important flux de transit domicile-travail qui se fait en partie aux mêmes horaires et vient donc renforcer les problèmes d'engorgement.

D'autant plus que la commune est utilisée par certains automobilistes comme zone d'évitement de secteurs « saturés » (Voiron, Coublevie, La Buisse) pour rejoindre notamment la zone d'activités Centr'Alp, cœur économique du territoire. Ils sont incités en cela par certaines applications GPS qui s'adaptent en temps réel à la circulation en proposant des itinéraires alternatifs basés uniquement sur le temps de déplacement (et pas sur la capacité d'accueil des itinéraires alternatifs). Ce faisant, ces applications GPS contribuent à engorger des secteurs non adaptés à une circulation dense, ce qui ne fait que déplacer les problèmes de saturation.

La vitesse est limitée à 20 km/h en centre-bourg et sur le chemin du Morel. En centre-bourg, il y a malheureusement encore trop de véhicules qui ne respectent pas ces limitations.

**Des réflexions sont en cours pour réaménager le secteur tout en gagnant en fluidité sans pour autant renforcer le stationnement sur place.** Le cabinet d'étude Arter, mandaté par la commune, a fait une proposition en ce sens.

D'autres parkings sont présents et disponibles pour les parents d'élèves et les professionnels de l'école. Ils se situent de 5 à 10 mn à pied de l'école.

En dehors de ces créneaux horaires, il est assez aisé de circuler (et de se garer) en voiture à Saint-Jean-de-Moirans.

## Abords de l'établissement scolaire

### Aménagements de partage de l'espace public



*Entrée principale de l'école Sacré-Cœur par laquelle les élèves rentrent.*

*Elle donne directement sur le chemin des Contrebandiers, petite route communale desservant quelques maisons en cul-de-sac.*

*Le passage piéton dessert le parking du Morel.*



*Le chemin des contrebandiers avec le mur (à droite sur la photo) de l'établissement.*

*Quelques voitures empruntent ce passage, essentiellement les résidents.*



*Ancienne entrée de l'école Sacré-Cœur, aujourd'hui abandonnée car jugée trop dangereuse en donnant directement sur le chemin du Morel.*

*Au sol, les pictogrammes « zone de rencontre » représentant la cohabitation d'un piéton, d'un cycliste et d'un véhicule.*

*Les bornes jaunes sur le trottoir assurent une meilleure visibilité et sécurité pour les piétons.*



*Entrée du parking du Morel, l'entrée de l'école est juste à droite sur la photo. Il s'agit d'un secteur délicat où se croise voitures et piétons en grand nombre à l'heure des entrées et sorties des élèves.*

*Présence d'un dos d'âne sur le chemin du Morel visant à réduire la vitesse des véhicules à 20 km/h.*

Des aménagements existent afin de sécuriser l'espace et pour limiter la vitesse des véhicules à proximité de l'école. Cependant, ils se révèlent insuffisants car la capacité du parking du Morel ne permet pas d'absorber l'actuel flot de véhicules qui viennent déposer les enfants. De plus, la conformité actuelle du parking (angle d'entrée difficile et proximité immédiate du portail de l'école), le rend peu sécurisant.

La municipalité, bien consciente de la situation, étudie actuellement un projet d'aménagement visant à apaiser le secteur par une transformation du parking du Morel, la création d'un véritable parvis de l'établissement Sacré Cœur et l'aménagement du square Delard qui sert de parking de délestage au parking du Morel (voir paragraphe suivant).

### Accessibilité en voiture et stationnement

L'école est accessible en voiture depuis le centre-bourg et le nord-est du village par le chemin du Morel qui longe l'établissement. Mais cette accessibilité est difficile du fait de l'étroitesse de la chaussée et d'un parking de petite capacité à proximité immédiate.

Le chemin du Morel est une rue assez étroite, en double sens, peu adaptée à une circulation importante et qui connaît une congestion importante lors des entrées et, dans une moindre mesure, des sorties scolaires.



*Chemin du Morel (sens école / centre-bourg)*



*Chemin du Morel (sens centre bourg / école)*

Le parking du Morel, situé à proximité immédiate de l'école, est largement utilisé par les parents d'élèves, notamment comme dépose-minute. Ce parking dispose actuellement de 26 places (dont 1 PMR), la plupart en zone bleue (stationnement limité à 1 heure avec contrôle par un disque réglementaire).

Les manœuvres dans ce parking ne sont pas aisées et il est répertorié dans le PLU de la commune comme étant un des cinq « points durs » actuels en termes de circulation, l'organisation actuelle (entrée et sens de circulation) de celui-ci renforçant les problèmes de circulation sur le chemin.

**C'est notamment ces difficultés, largement partagées et ressenties par les parents d'élèves de l'école, qui ont incité l'établissement à rejoindre le programme Moby : 76% des répondants au questionnaire mobilité ont indiqué que les abords de l'établissement ne leur semblent pas facilement accessibles en voiture.**

Le matin, ce parking est très vite congestionné. Ainsi, à titre d'exemple, le jeudi 1<sup>er</sup> septembre 2022, le parking était complet dès 7h45 et si des places se libèrent fréquemment, elles sont très vite occupées.

Ce parking retrouve dès 8h30 une certaine fluidité. En fin de journée (vers 16h30), le constat est similaire mais à un degré moindre du fait de l'étalement des heures de sortie (possibilité de garderie).



*Parking du Morel, en matinée (10h) hors période scolaire, le 18/07/2022.*

*Au fond, l'entrée de l'établissement du Sacré Cœur.*

*Les places en épis (stationnement limité à 1h) sont presque toutes libres.*

*Les 10 places en créneaux (stationnement libre sans limite de durée) sont plus occupées.*



*Le même parking, en matinée, à 7h45 le jour de la rentrée scolaire (01/09/2022) : toutes les places sont déjà occupées avant même la forte affluence de 8h – 8h20.*

Nous n'avons pas noté de congestion au moment de la pause méridienne, la plupart des enfants restant déjeuner à la cantine de l'établissement et les parents qui récupèrent leurs enfants le font pour la plupart à pied.

Dans ce parking, seules 7 places sont disponibles pour un stationnement de plus longue durée. Le personnel de l'établissement ne peut donc majoritairement pas utiliser ce parking, d'autant plus que ces places sont également utilisées par certains riverains (par facilité ou par obligation). L'établissement recommande à son personnel de se garer à proximité dans les rues où des places de stationnement sont disponibles : chemin des Nugues, chemins des Chardins et de Delard. Des parents d'élèves utilisent également ces mêmes secteurs ils se trouvent de fait saturés le matin entre 8h et 8h30.



*Stationnement disponible à proximité de l'école, **chemin des Nugues**. Le 18/07/2022 en journée*



*et à l'intersection du **square du Delard** et du **chemin des Chardons**. Le 18/07/2022 (hors période scolaire et période d'affluence).*

Mais ce secteur est très fréquenté le matin par le personnel de l'établissement et par les parents d'élèves et se retrouve alors saturé avec du stationnement anarchique qui ne facilite pas la cohabitation avec les modes actifs (vélos, piétons) comme on peut le constater sur les photos ci-dessous prises le 01/09/2022 entre 8h et 8h30.



***Chemin du Delard***



*Intersection du **square du Delard** et du **chemin du Delard***

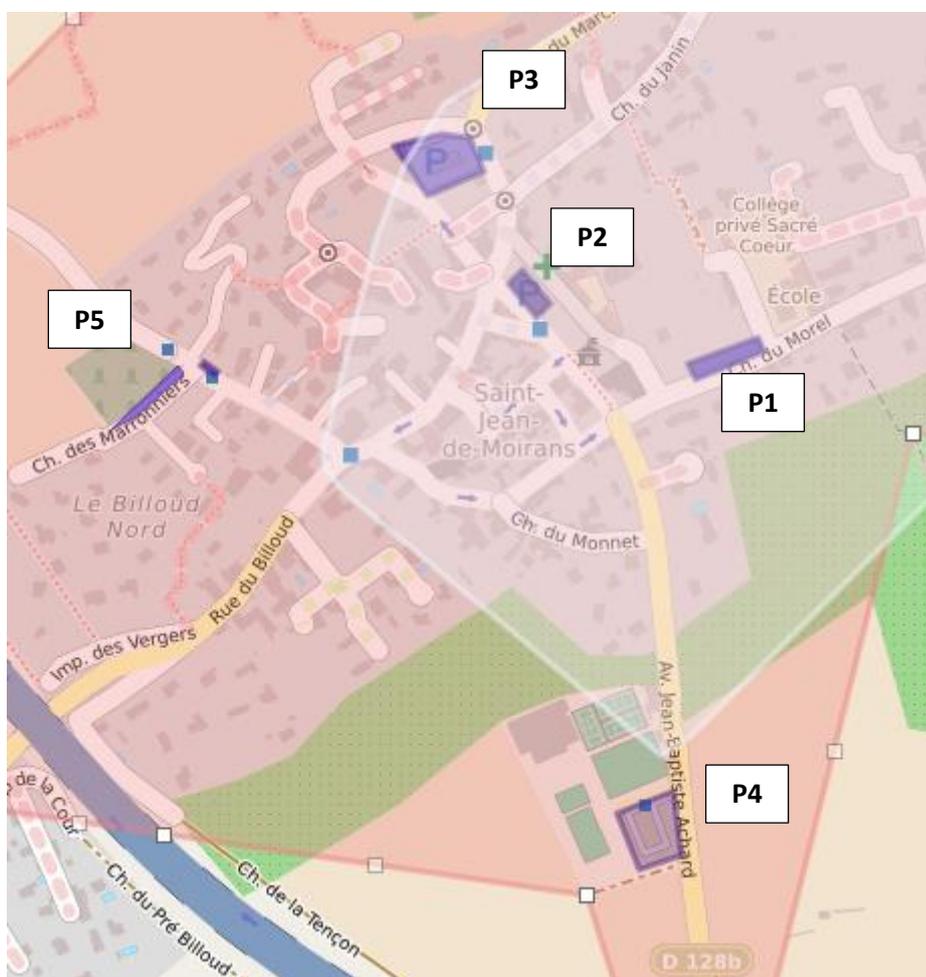
Le chemin du Morel se trouve alors fortement fréquenté par les piétons (ceux qui viennent à l'école à pied et ceux qui sont descendus de leur véhicule pour se rendre à l'école) mais aussi par quelques vélos, trottinettes et des parents avec des poussettes...

Le trottoir se révèle alors d'une largeur insuffisante pour les accueillir tous et certains piétons marchent directement sur le chemin à l'endroit même où il y a un rétrécissement de voirie (photo ci-dessous en période de non affluence) puisque deux véhicules ne peuvent s'y croiser.



Le « pinçement » du Morel selon les termes du Cerema. En fait, un rétrécissement de la voie contrainte par un mur d'habitation (à gauche) et l'établissement Sacré- Cœur (à droite). Les véhicules ne peuvent s'y croiser et les piétons ne disposent que d'un trottoir.

Juste avant le pinçement, une signalétique très présente, indique l'entrée dans la zone de rencontre et la priorité aux piétons sur tout le secteur.



Carte 8 : Localisation des parkings – source Openstreetmap

- P1** : parking du Morel (école Sacré-Cœur), 26 places (à 1 mn à pied de l'école, sans traversée de route)
- P2** : parking du Champ de Mars, 24 places (à 3 mn à pied de l'école, sans traversée de route)
- P3** : parking marché aux Cerises, 71 places (à 5 mn à pied de l'école, avec traversée de route)

**P4** : parking complexe sportif, 69 places (à 5/7 mn à pied de l'école, avec traversée de route)

**P5** : parking du cimetière, 27 places (à 8/10 mn à pied de l'école, avec traversée de route)

Une vingtaine de places de stationnement sont également disséminées dans le centre-bourg.

**Soit au total près de 220 places de stationnement dont 121 (P1+P2+P3) à 5 mn ou moins de l'école Sacré-Cœur et une centaine (P4+P5+places disséminées) à 10 mn.**

Il existe sur le territoire des offres de transports partagés :

- du covoiturage : [www.lignesplus-m.fr](http://www.lignesplus-m.fr)
- de l'autostop : <https://www.rezopouce.fr/>
- de l'autopartage : <https://alpes-loire.citiz.coop/>

Ces offres sont assez peu adaptées aux déplacements « domicile-école ». Ils ne sont donc cités dans ce diagnostic qu'à titre informatif en tant que moyens d'écomobilité existant sur le territoire.

### → Constat :

**L'offre de stationnement est déjà conséquente sur la commune et semble globalement suffisante pour répondre aux besoins (résidents, commerces, écoles...).**

**Cependant, lors du flux scolaire, certains parkings sont saturés (P1, P2 et P3) alors que d'autres, un peu plus éloignés, sont utilisés largement en deçà de leur capacité (P4 et P5).**



***Parking aux Cerises (P3) – 7h30 le matin avec une vingtaine de voitures, beaucoup de places disponibles – 1<sup>er</sup>/09/2022***



***Le même parking (P3) à 8h15 – 68 véhicules comptabilisés sans compter le parking « anarchiques » dans les environs, voir photos ci-dessous – 1<sup>er</sup>/09/2022***



*Rue de la Franquette (surplombant le P3), avec douze voitures en stationnement « non conventionnel ». Les piétons, les parents avec poussettes...sont alors contraints de circuler dans la rue.*



*Même rue, voiture garée (avec feux de détresse) sur un dos d'âne. Le 1<sup>er</sup>/09/2022 à 8h20*

Dans le même temps :



*Le parking du complexe sportif est resté très largement sous-utilisé : aucune voiture à 8h ni à 8h25 le 1<sup>er</sup>/09/2022.*

### Accessibilité en transports collectifs

L'établissement n'est pas directement desservi par les transports collectifs.

La commune est cependant bien desservie en transports collectifs et ceux-ci stationnent pour certains sur la place du village à moins de 5 mn à pied de l'école Sacré-Cœur sur un parcours aménagé et sécurisé pour les piétons.

**Les transports collectifs proposées sont de trois types :**

- **2 lignes du réseau urbain de l'intercommunalité (CAPV).** Ces lignes desservent les centres-bourgs ainsi que les principaux quartiers et les zones d'activités et commerciales avec des fréquences régulières et élevées. Ces transports sont accessibles à tous les usagers et pas seulement aux scolaires
  - ligne 1 : St Jean de Moirans (Patinière) - Paviot – Voiron (Les Blanchisseries)
  - ligne 4 : St Jean de Moirans - Coublevie – Voiron

Seule cette dernière est réellement utile pour les déplacements scolaires, la ligne 1 desservant le nord de la commune mais pas le centre-bourg. Cette ligne dessert 5 arrêts sur la commune dont 3 intéressent plus particulièrement les déplacements domicile-école : le marché aux cerises, la place du village et le gymnase.

La fréquence est régulière (25 bus par sens au cours de la journée du lundi au vendredi) mais seulement deux sont à des horaires pertinents en matin pour les déplacements des écoliers (en provenance de Voiron avec un arrêt place du village à Saint-Jean de Moirans à 7h37 et 8h07).

- **2 lignes interurbaines également gérées par la CAPV** qui relient entre elles les principales et leurs centres économiques (notamment Centr'Alp). Ces transports sont accessibles à tous les usagers et pas seulement aux scolaires
  - ligne A : Tullins - Vourey - Moirans - St Jean de Moirans (Patinière) - Voiron
  - ligne W : Le Fontanil - Voreppe - La Buisse - St Jean de Moirans (RD1075) - Coublevie - Voiron (gare routière).

Une 3<sup>ème</sup> ligne dessert spécifiquement la zone d'activités de Centr'Alp qui se trouve en partie sur Saint-Jean de Moirans.

Ces lignes desservent 4 arrêts sur Saint-Jean-de-Moirans mais sur des secteurs périphériques en dehors du centre-bourg (Patinière, Le Saix et Plan Menu RD 1075). Elles ne présentent donc qu'un intérêt très limité, sinon nul, pour les déplacements scolaires concernant l'école Sacré-Cœur.



*Bus de la ligne 4 sur site de dépose dédié en centre-bourg  
A gauche, entrée du parking du Champ de Mars (P2)  
Le 1<sup>er</sup>/09/2022 - 8h30*

Le Pays voironnais complète son offre de transport avec un Transport à la Demande (TAD) ainsi qu'un service dédié aux personnes à mobilité réduite qui ne peuvent utiliser les lignes classiques, les deux fonctionnant sur réservation.

- **des lignes scolaires** : 71 sur l'ensemble du Pays Voironnais dont 7 concernent Saint-Jean de Moirans
  - Ligne BE34 - Moirans Espace Jail - St Jean de Moirans - P.Beghin
  - Ligne SJ11 - Rives gare SNCF - St Jean de Moirans (place)
  - Ligne SJ21 - Tullins Condorcet - St Jean de Moirans (place)
  - Ligne SJ31 - Fontanil (Palluel) - St Jean de Moirans (place)
  - Ligne VE21 - Moirans (Petit Criel) - Moirans Le Vergeron
  - Ligne VE23 - St Jean de Moirans (la Manche) - Moirans Le Vergeron
  - Ligne VO31 - St Jean de Moirans (l'Archat) - Voiron Brameret

Ces lignes sont essentiellement dédiées aux transports scolaires mais demeurent ouvertes à tous les usagers.

Ces bus bénéficient en centre-bourg d'emplacements d'arrêts aménagés dédiés (pouvant accueillir jusqu'à 3 cars en même temps près de la mairie) dans le sens sud-nord, ce qui sécurise la descente des enfants qui n'ont pas à traverser de route pour se rendre à l'école. Dans le sens nord-sud, les cars stationnent sur la chaussée au niveau du centre-bourg et les enfants doivent traverser la RD pour se rendre à l'école.

**→ Constat :**

**Là encore, l'offre paraît conséquente mais, en dehors des lignes scolaires dédiées, il y a peu d'horaires pertinents pour les scolaires avec les lignes urbaines et interurbaines.**

**Et le train ?**

Une ligne ferroviaire traverse le nord de la commune mais Saint-Jean-de-Moirans ne dispose pas d'une gare ni d'un point d'arrêt sur son territoire. Les deux gares les plus proches sont les gares de Voiron ou de Moirans, respectivement à 3 et 2 km du centre-bourg. Ce mode de déplacement n'est pas utilisé par les élèves de l'école probablement car il n'existe pas de liaison réellement performante avec les autres transports collectifs.

**Accessibilité en vélo**

L'école est accessible en vélo mais la commune possède peu d'aménagements cyclables dédiés. La partie Sud de la commune (secteur de plaine) se prête bien à la pratique du vélo, le secteur Nord est en partie moins praticable car en pente parfois forte.

Les aménagements existants :

- Une voie dédiée (de type voie verte même si elle n'en porte pas officiellement le nom) entre le secteur de l'Archat et le chemin du Gayot
- Un double sens cyclable en zone de rencontre (voir explications partie suivante)
- Des « garages » vélos (arceaux) au complexe sportif, à la mairie, devant la pharmacie et à la MPT.
- L'école Sacré-Cœur possède également quelques emplacements pour ranger les vélos.  
Actuellement ces emplacements ne sont pas saturés.



Support vélo devant la mairie



Râtelier vélo de l'école Sacré-Cœur



*Voie dédiée aux modes actifs, vélos et marche, avec éclairage nocturne au sud de la commune, le long de la RD128. Malheureusement cette voie ne dessert pas le centre-bourg*

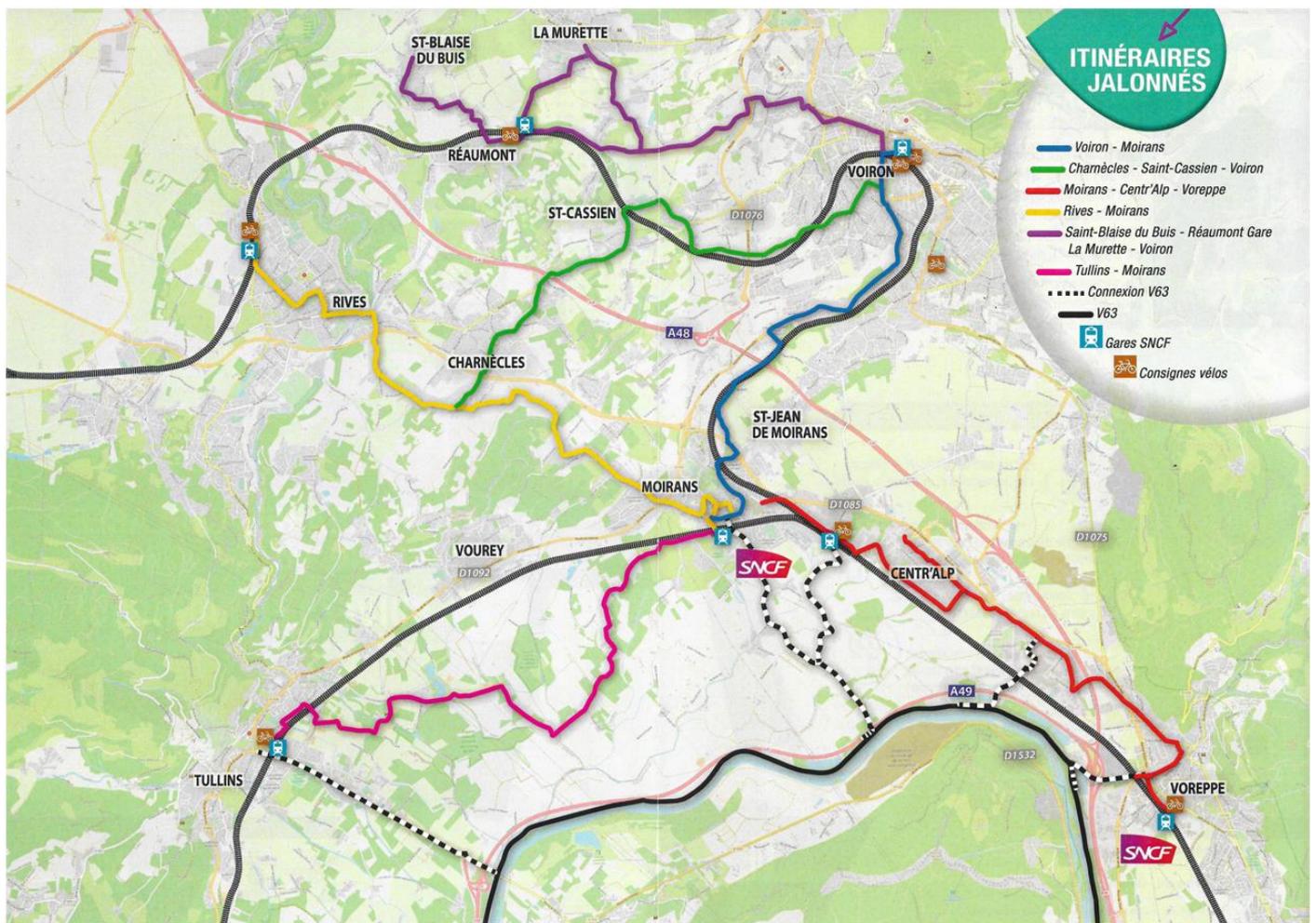


*mais s'arrête au chemin du Gayot. Son prolongement, techniquement difficile (pont d'autoroute à traverser notamment), n'est pas actuellement envisagé.*

Le Pays Voironnais (CAPV) a voté en 2021 un Schéma cycle du Pays Voironnais comprenant 65 km d'itinéraires vélos avec comme objectifs de faciliter les déplacements en vélo (pour le travail, se rendre à l'école, les loisirs, la balade). Ces itinéraires sont situés sur des espaces non dédiés (ce ne sont pas des voies cyclables) mais le trafic routier est en principe limité sur ces secteurs. (voir carte page suivante).

L'intercommunalité poursuit sa réflexion et devrait prochainement adopter un nouveau programme d'infrastructures cyclables orienté sur les déplacements « domicile-travail ». La commune de Saint-Jean-de-Moirans est concernée par l'itinéraire 6 « *Voiron / Centr'Alp / Saint Jean de Moirans* ». Des discussions sont en cours entre le Pays Voironnais et la commune concernant l'aménagement du chemin des Vignes et du chemin de Pré Novel à cette fin.

À ce jour (octobre 2022), il n'y a pas de décisions actées. Si cet aménagement venait à voir le jour, ce serait une opportunité de développer les déplacements « domicile – école » à vélo puisque l'aménagement concerné permettrait de mieux sécuriser les déplacements vélo pour venir jusqu'à l'école depuis le nord de la commune et depuis certaines communes environnantes (Voiron, Coublevie, La Buisse).



Carte 9 : Plan des itinéraires cycles mis en place par le Pays voironnais – source : CAPV

### Accessibilité piétonnière

La commune de Saint-Jean de Moirans, notamment le centre-bourg, se prête bien à la marche et de nombreux aménagements ont été réalisés par la municipalité ces dernières années.

**L'une des principales réalisations est la mise en place d'une zone de rencontre dans le centre-bourg.**

La zone de rencontre est définie par l'article R110-2 du Code de la route suite au décret 2008-754 du 30 juillet 2008 : « section ou ensemble de sections de voies, parfois une place, en agglomération constituant une zone affectée à la circulation de tous les usagers ».

**Dans cette zone, les piétons sont autorisés à circuler sur la chaussée sans y stationner et bénéficient de la priorité sur les véhicules. La vitesse des véhicules y est limitée à 20 km/h. Les chaussées sont à double sens pour les cyclistes même dans les rues à sens unique.**

La zone de rencontre est une zone de circulation apaisée intermédiaire entre :

- l'aire piétonne (qui ne permet aucune circulation de véhicule)
- et la zone 30, qui cherche à équilibrer les usages de l'espace par réduction de la vitesse mais qui ne permet pas aux piétons de circuler sur la chaussée.

Dans le cadre global des actions d'aménagement en faveur de l'écomobilité scolaire, la zone de rencontre permet de créer un partage de l'espace public :

- autorisant la circulation sur la chaussée des piétons,
- donnant la priorité des piétons sur les véhicules (à l'exception du tramway),
- limitant la vitesse à 20 km/h pour tout type de véhicules (vélos, cyclomoteurs, motos, automobiles, véhicules de livraisons, bus...),
- permettant le double sens de circulation pour les cyclistes.

La signalétique, d'entrée et de sortie de zone, doit être accompagnée d'un aménagement imposant la réduction de la vitesse des véhicules.

**Le concept de zone de rencontre nécessite de réaliser un effort pédagogique car il ne va pas de soi.** Il s'agit d'un changement de l'espace qui peut être perçu comme important par les utilisateurs et n'est pas toujours très bien compris car il remet en question des décennies de partage de la voirie. Des actions pédagogiques et de sensibilisation ont d'ailleurs été menées en ce sens début 2022 par la municipalité (élus et police municipale).

Des explications doivent donc être apportées sur les principes associés et les comportements à adopter dans cette zone. Les étapes de concertation, la mise en œuvre d'actions pédagogiques et une large communication sont indispensables pour accompagner l'évolution de ces comportements.

En parallèle, la commune de Saint-Jean-de-Moirans possède sur son territoire, et tout spécialement en centre-bourg, de nombreux petits sentiers accessibles aux piétons et parfois aux cycles. Ces « sentes » permettent d'éviter certains secteurs délicats ou de raccourcir et de sécuriser certains trajets.

Ces « chemins de traverse » ont été testés lors des diagnostics marchant et roulant. Ils sont facilement accessibles aux piétons sous réserve d'en connaître l'existence et d'en assurer l'entretien (les haies du voisinage empiètent parfois une partie de la sente par exemple). **Un inventaire détaillé de ceux-ci, avec diffusion large, pourrait s'avérer très judicieux afin d'inciter à la marche.**

Il manque cependant probablement des continuités et des liaisons entre ces sentes afin d'assurer un véritable maillage du village.

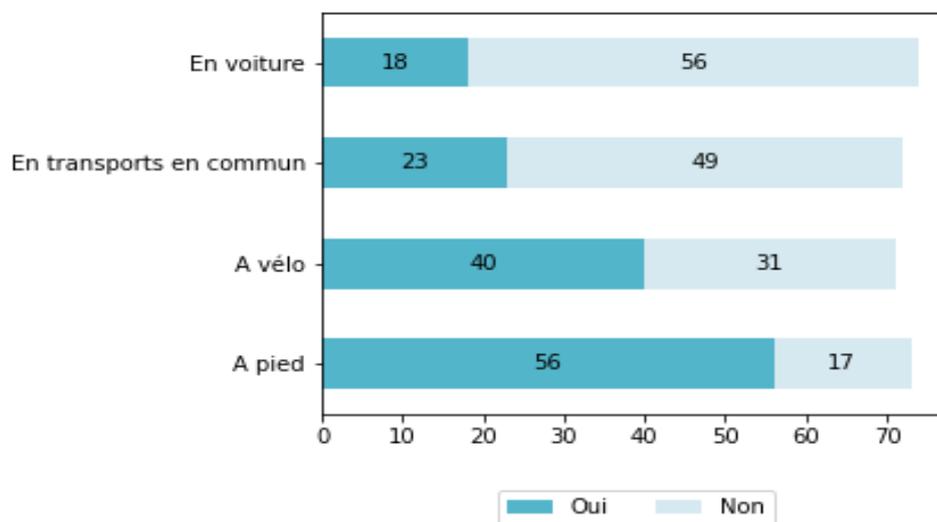


Exemples de sentiers piétons



Figure 2 : Accessibilité de l'établissement perçue par les parents d'élèves et les professionnels, par mode de déplacement

La figure illustre les réponses à la question « Passons aux abords de l'établissement : vous semblent-ils facilement accessibles ? ».



Une large majorité de parents estiment que l'établissement n'est pas facilement accessible aux engins motorisés, voitures et bus. C'est d'ailleurs la raison principale qui a décidé l'établissement à se lancer dans le programme Moby

La situation semble moins problématique pour les modes actifs, une large majorité de parent estimant même que l'école est facilement accessible à pied.

L'établissement n'est pas directement desservi par les bus, ceux-ci pouvant difficilement s'engager dans le chemin du Morel qui est trop étroit. C'est probablement ce qui explique les résultats de l'enquête : certains parents d'élèves regrettent que les bus ne puissent approcher de l'école. Cependant, les bus desservent le centre-bourg (place du champ du Marche) qui n'est qu'à 2 minutes à pied de l'établissement Sacré Cœur.

**La voiture focalise les « mécontentements ».** Le problème est aujourd'hui bien cerné et le constat largement partagé (parents, responsables de l'établissement, élus, cabinets d'étude) mais difficile à résoudre.

Les raisons du manque d'accessibilité évoquées lors de la question « Si vous avez répondu "Non" pour un ou plusieurs modes à la question précédente, indiquez-nous pour quelle(s) raison(s). » (qui suivait la question « Passons aux abords de l'établissement : vous semblent-ils facilement accessibles ? ») dans les questionnaires parents et professionnels sont identifiées ci-dessous.

Les réponses qui reviennent le plus souvent sont :

- **Le manque de place sur le parking du Morel**, sa saturation et la mauvaise visibilité en sortie avec des frayeurs (heureusement sans gravité à ce jour) : « l'accès en voiture est compliqué pas de stationnement minute, ni de respect des règles de sécurité : les voitures font demi-tour au milieu de la rue, les voitures doublent la file d'attente d'accès au parking... »
- **L'absence de dépose minute** qui occasionne du stationnement « anarchique » car « il faut bien trouver une place pour déposer son enfant ! »

- **Le non-respect de la zone bleue** : « Pas assez de place de parking car les voitures qui sont déjà garées restent garées pendant longtemps malgré une zone bleue » - « Pas assez de places de parking, bouchons, pas forcément pour déposer les enfants ! Une voiture a reculé dans mon fils de 6 ans l'année dernière... on a eu beaucoup de chance d'éviter un drame ! La peur de ma vie »
- **La trop grande circulation** sur une route qui n'est pas « gabarisée » pour cela : « Trop de voitures qui vont trop vites »...
- **L'étroitesse du chemin du Morel**, tout particulièrement au niveau du rétrécissement, le pincement du Morel
- **L'étroitesse et l'absence de trottoirs** « même les trottoirs sont dangereux » - « sécurité des trottoirs à améliorer » - « Les trottoirs sont trop étroits pour les piétons, les poussettes, les enfants en trottinette. »
- **L'absence de voies cyclables**, ce qui tend à montrer que le concept de zone de rencontre n'est pas encore bien compris et approprié « faire du vélo est trop dangereux avec les voitures » ou alors ne répond pas aux attentes de certains
- **L'absence de dépose bus à proximité** : « Le bus ne s'arrête pas à côté de l'école : nécessite de traverser une route dangereuse avec un marquage sans passage piéton ».

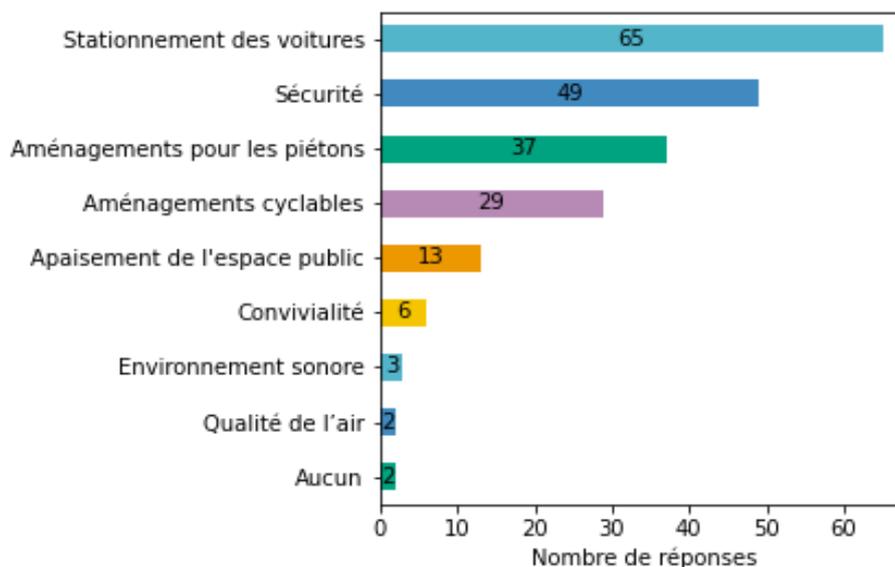
Certains esquissent des solutions : « L'accès en voiture est difficile aux abords de l'école, soit on interdit le stationnement et il est déporté à une distance raisonnable de l'école, soit on agrandit les stationnements proches de l'école voire la création d'un espace dépose minute. ».

C'est effectivement tout le sens de la réflexion menée par la commune et le cabinet d'étude mandaté ARTER : quelle place pour la voiture ? Faut-il créer des aménagements qui faciliteraient la circulation en voiture ou faut-il progressivement diminuer la place de la voiture au profit des piétons et des cyclistes ?

La municipalité semble s'orienter vers cette seconde option, de manière progressive afin d'assurer une cohabitation apaisée entre automobilistes, piétons et cyclistes.

Figure 3 : Aspects à améliorer en priorité aux abords de l'établissement pour les parents d'élèves et les professionnels (nombre de fois citées par les répondants)

La figure illustre les réponses à la question « D'après vous, quels aspects doivent être améliorés en priorité aux abords de l'école ? ».



Une réponse quasi unanime (65 personnes sur les 74 possibles) : **la priorité n°1 c'est l'amélioration du stationnement des voitures**, ce qui n'est guère surprenant puisqu'encore une fois c'est la raison principale qui a amené l'établissement à rejoindre le programme Moby.

**La priorité n°2** (en grande partie liée à la priorité n°1) **c'est la sécurité** autrement dit permettre la cohabitation en toute sécurité des différents modes de déplacements.

Les priorités 3 (aménagements pour les piétons), 4 (aménagements cyclables) et 5 (apaisement de l'espace public) peuvent s'étendre comme des « sous-parties » de la priorité n°2. C'est en effet, en proposant des aménagements visant à rendre la cohabitation entre les différents modes de déplacements plus apaisée que l'on améliorera la sécurité.

**Très loin derrière arrivent les aspects environnementaux que sont le bruit et la qualité de l'air qui n'apparaissent pas comme de véritables priorités.**

Les améliorations des abords de l'établissement citées spontanément par les parents et les professionnels à la question « *Avez-vous des suggestions d'amélioration des abords de l'école ?* » sont les suivantes :

Certaines propositions reviennent régulièrement :

- **La création d'un véritable dépose-minute** (aussi appelé « *drive élèves* » !) afin de mettre fin au dépose minute « sauvage » devant l'établissement qui bloque la circulation dans le parking du Morel : « *La configuration de la rue ne permet pas un espace de parking. Il est donc nécessaire d'améliorer deux points : les voitures ne doivent pas déposer les enfants devant l'entrée mais au bout du parking. Sinon, on bloque toute la rue* » - « *un dépose-minute avec l'assurance qu'il est bien entré dans l'établissement me conviendrait* » - « *un dépose-minute encadré* » - « *identifier une zone dépose-minute pour ne pas bloquer l'accès au parking* » - « *organiser un rond-point dépose-minute* » - « *des places dépose-minute à des points légèrement éloignés de l'école* » - « *Prévoir un lieu de dépose minute au bout du parking afin de fluidifier l'entrée de celui-ci* ».
- **Plus de place de parkings** mais avec des nuances. Certains souhaitent juste « *plus de parking à proximité de l'établissement* » - « *créer des parkings* » - « *faire un parking supplémentaire* » quand d'autres font une proposition plus élaborée « *un parking suffisamment grand à l'extérieur avec une zone piétonne pour que les enfants se rendent à l'école en sécurité et un parking de proximité pour les parents qui amènent leurs enfants dans la classe* » - « *Aménager la voie vers le parking du gymnase* ».
- **Plus de présence humaine pour encadrer la circulation** : « *Mise en place d'une personne pour faire traverser les enfants comme à l'école public ! Rien n'est mis en place devant cette école-là* » - « *une personne aux passages piétons pour éviter les accidents* » - « *Mettre la police municipale 3 jours pour éduquer les parents* » - « *Faire la circulation des véhicules pour que le trafic soit fluide* »,
- **L'élargissement des trottoirs pour sécuriser les piétons** : « *Trottoirs plus larges* » - « *élargissement du trottoir* » - « *Agrandir les trottoirs* »

D'autres propositions/remarques semblent moins partagés mais méritent d'être étudiées :

- « Au niveau du stationnement : empêcher les enseignants, voisins et personnel communal de se garer sur le parking ou mettre des places à stationnement limité à 15 minutes pour qu'il y ait toujours des places de libres » - « Que les personnes qui travaillent dans ces écoles ne stationnent pas toute la journée sur le parking face à l'école dans le but de libérer quelques places »
- « Circulation à sens unique dans la rue de l'école repenser le sens de circulation pour agrandir les trottoirs »
- « Un feu tricolore devant l'école pour les piétons »
- « Ajouter des ralentisseurs à l'entrée du centre »

## Analyse de l'accessibilité des itinéraires par les différents modes

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

- Deux diagnostics marchants (à pied) et un diagnostic roulant (à vélo) avec une grille d'observation des itinéraires domicile-établissement.

Le diagnostic marchant consiste à parcourir à pied le territoire de la commune, en ciblant les secteurs les plus fréquentés par les élèves, pour mettre en relief les points faibles et les points forts et élaborer des propositions d'amélioration. Le diagnostic roulant relève de la même logique mais à vélo. Les parcours réalisés sont présentés en annexe.

- L'offre de transport et desserte existante

Les notes d'accessibilité sont indiquées dans le tableau suivant et sont attribuées de 1 (conditions défavorables) à 5 (conditions très favorables).

## Tableau 1 : Évaluation des conditions de pratique des différents modes

Note de 1 à 5

1 = conditions défavorables

5 = conditions très favorables

<p>Accessibilité en véhicule motorisé</p>	<p>2,5</p>	<p><u>Points positifs</u> : offre de stationnement conséquente sur la commune et à moins de 10 mn à pied de l'établissement.</p> <p><u>Points négatifs</u> : le parking du Morel à proximité immédiate ne dispose que de 26 places et l'établissement ne dispose pas de places de parking à mettre à disposition de son personnel. Pas de dépose-minute.</p> <p><u>Remarques</u> : l'établissement se situe en zone de rencontre, les piétons et vélos sont donc prioritaires sur les voitures. Signalétique zone 20. Présence de ralentisseurs.</p>
<p>Accessibilité à pied, à trottinette, en skate, à rollers</p>	<p>3,5</p>	<p><u>Points positifs</u> : depuis le centre bourg (champ de Mars) parcours sécurisé sans traversée de chaussée et avec une zone de rencontre (priorité piétons). Large trottoir sur une partie du chemin du Morel. Existence de plusieurs chemins de traverse.</p> <p><u>Points négatifs</u> : depuis les autres parkings, nécessité de traverser une ou plusieurs voiries (en partie sécurisée par du personnel communal). Absence et rétrécissement de trottoir sur un secteur (le « pincement ») du chemin du Morel. Parvis de l'école sans « sas d'entrée » piéton donnant directement sur le parking du Morel et l'impasse des contrebandiers.</p> <p><u>Remarques</u> : forte demande d'aménagements pour renforcer la sécurisation des piétons notamment en provenance des parkings « annexes », à ce jour la zone de rencontre ne semble pas pleinement jouer son rôle d'apaisement et de cohabitation des différents modes de déplacement.</p>
<p>Accessibilité à vélo</p>	<p>2,5</p>	<p><u>Points positifs</u> : la zone de rencontre a été créée pour donner la priorité aux vélos (qui peuvent rouler librement dans les deux sens) et aux piétons. Présence de plusieurs « garages » à vélos.</p> <p><u>Points négatifs</u> : absence d'aménagements dédiés à la pratique et sentiment d'insécurité pour les usagers.</p> <p><u>Remarques</u> : le vélo est peu utilisé comme moyen de déplacement probablement parce que les utilisateurs ne se sentent pas en sécurité malgré les aménagements existants.</p>
<p>Desserte des transports scolaires</p>	<p>4</p>	<p><u>Points positifs</u> : offre conséquente de transports scolaires avec dépose en centre-bourg.</p> <p><u>Points négatifs</u> : l'établissement n'est pas directement desservi par les cars scolaires.</p> <p><u>Remarques</u> : très difficile de faire évoluer la situation.</p>

Desserte des transports en commun	3	<p><u>Points positifs</u> : la commune est assez bien desservie par les transports en commun.</p> <p><u>Points négatifs</u> : peu d'horaires sont susceptibles d'intéresser les élèves de l'établissement.</p> <p><u>Remarques</u> : là encore, très difficile de faire évoluer la situation car la collectivité en charge de l'offre de transports a beaucoup de paramètres et de contraintes à prendre en considération.</p>
Desserte en covoiturage	2	<p><u>Points positifs</u> : une offre de covoiturage est proposée par l'intercommunalité. Du co-voiturage s'organise « naturellement » entre parents d'élèves.</p> <p><u>Points négatifs</u> : l'offre institutionnelle n'est pas adaptée au déplacement domicile – école.</p> <p><u>Remarques</u> : l'enjeu pourrait être de favoriser le co-voiturage entre parents d'élèves afin de réduire le nombre de voiture à proximité de l'école.</p>
Desserte en carapatte et caracycle	0	<p><u>Points positifs</u> : une offre a existé il y a quelques années sur la commune. L'expérience n'a duré qu'un an (les parents moteurs avaient leurs enfants en CM2 et n'ont pas été remplacés). Plusieurs itinéraires potentiels semblent propices.</p> <p><u>Points négatifs</u> : une expérience « avortée » est souvent vécue comme un échec et n'incite pas à renouveler l'expérience.</p> <p><u>Remarques</u> : probablement un des rares moyens, avec le co-voiturage, à très court terme de limiter autant que possible les voitures sur le chemin et parking du Morel.</p>
Remarques sur les autres moyens de transport observés : exemple des EDPM (Engins de Déplacement Personnel Motorisés)		<p>Ces moyens de transport ne semblent pas être utilisés ou de manière tout à fait anecdotique. Il faut toutefois rester attentif aux effets de mode qui peuvent voir l'adoption rapide (mais souvent temporaire) de nouveaux moyens de déplacements comme la trottinette électrique, très en vogue en ville et qui n'est pas sans poser des problèmes de cohabitation avec les piétons sur les trottoirs et les voitures sur la chaussée.</p>
Synthèse générale		<p>Les aménagements réalisés par la commune ces dernières années visent à sécuriser les modes actifs (notamment piétons) tout en conservant une place pour les déplacements motorisés, c'est également le sens des nouvelles propositions faites par le cabinet ARTER mandaté par la commune.</p> <p>En effet, la cohabitation reste parfois délicate, notamment à proximité immédiate du Sacré-Cœur, ce qui est un frein important au développement des modes actifs. L'amélioration des conditions d'accessibilité piétonne et cycliste, devrait encourager ces pratiques, ce qui aurait pour conséquences une diminution de l'engorgement du chemin du Morel (rue et parking) avec un gain réel en termes de sécurité.</p>

## 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
- Zones perçues comme dangereuses

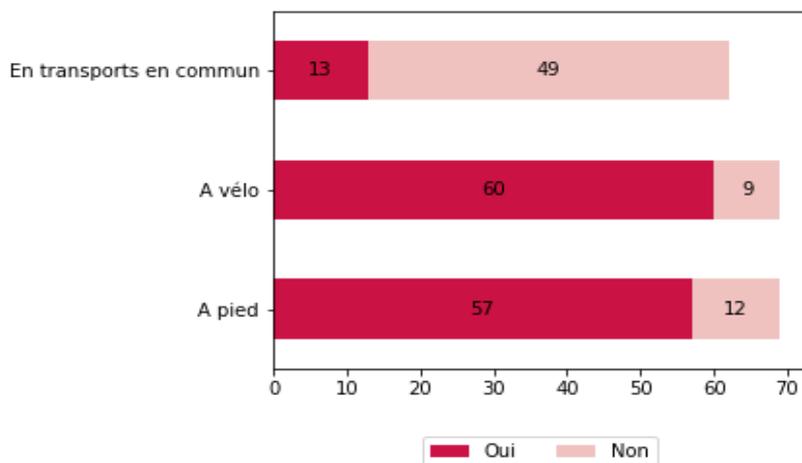
Les accidents corporels impliquant un piéton avec un véhicule sont heureusement très rares, un seul a été recensé (avec hospitalisation du piéton) sur la commune ces 10 dernières années au carrefour entre la RD 128 et la RD 1075 soit en dehors du centre-bourg.

Les accidents entre voitures sont un peu plus fréquents mais ceux nécessitant une hospitalisation demeurent heureusement rares. Il n'a pas été possible de connaître les circonstances exactes de ces accidents (liés ou non à un trajet domicile-école ou domicile-travail).

Ces données sont probablement sous-estimées car les petits accidents n'entraînant pas d'hospitalisations mais simplement de la « tôle froissée » échappent aux données statistiques. De plus, lors des échanges entre le chargé de mission Moby et des parents d'élèves, des situations « dangereuses » entre piétons et voitures (mais sans gravité) sont fréquemment citées. Comme nous le verrons plus loin, ce sentiment d'insécurité est assez largement partagé et est un frein important au report modal vers les modes actifs.

Figure 4 : Nombre de parents et de professionnels estimant que l'itinéraire entre leur domicile et l'établissement est dangereux pour les différents modes

La figure illustre les réponses à la question « Le chemin qui mène de votre domicile à l'école vous semble-t-il dangereux ? ».



**Le sentiment largement partagé (à plus de 85% des répondants) est que le chemin entre le domicile et l'école est dangereux s'il est réalisé à pied ou à vélo, ce qui tendrait à montrer que les aménagements réalisés ces dernières années (notamment la zone de rencontre) ne suffisent pas à engendrer un sentiment de sécurité pour les usagers.**

Cette question était facultative. Or, le très fort taux de réponse (69 répondants sur 74 possibles) montre que les parents d'élèves accordent une attention toute particulière à la sécurité. Si l'on souhaite que plus de famille adoptent les modes actifs, il apparaît déterminant de faire baisser ce sentiment d'insécurité.

Les endroits cités spontanément par les parents et les professionnels comme dangereux en réponse à la question « Si vous avez identifié des endroits particulièrement dangereux, vous pouvez les indiquer ici. » sont indiqués ci-dessous.

Les parents d'élèves citent des secteurs parfois éloignés de l'école. **Ainsi, il ne suffit pas de sécuriser le centre-village pour que les parents adoptent les modes actifs.** C'est l'ensemble de leur trajet qui est à prendre en considération, ce qui multiplie d'autant les points sensibles.

**L'absence de trottoirs ou leur étroitesse revient très fréquemment :**

- « *Le chemin du Trincon n'a pas de trottoir ou de voie vélo permettant une alternative à la voiture en sécurité* »
- « *Pas de trottoir sur 80% du trajet ni piste cyclable* »
- « *Absence régulière de trottoirs ou de cheminement piéton le long de la route* »
- « *Le trajet collège / gymnase, le trottoir est trop étroit et n'y pas de barrière de sécurité* »
- « *Pont au-dessus de l'autoroute, trottoirs et route très étroits* »
- « *Entre le Roulet et après le moulin : aucun trottoir* »
- « *Rue de l'école et route entre Moirans et Saint Jean de Moirans sans trottoir sécurisées pour les piétons* »
- « *Pas de trottoirs des Eymins au centre* »
- « *La route qui va de la Maison Pour Tous à rue du Billoud est très dangereuse, serrée et sans trottoirs ! Les voitures nous frôlent régulièrement et pourraient faucher les enfants ainsi que les adultes ! De plus, les véhicules ne roulent pas à 30 mais à plus de 70 /80 sur cette route* »
- « *La Rue de la Colombinière circule jusqu'à 80 km sans trottoirs ni passages cyclistes* »
- « *le trottoir est petit à l'endroit du rétrécissement de la voie. Les voitures frôlent les enfants qui marchent sur le trottoir* »
- « *L'entrée de Saint-Jean-de-Moirans en venant de Moirans car il n'y a pas de trottoir* ».

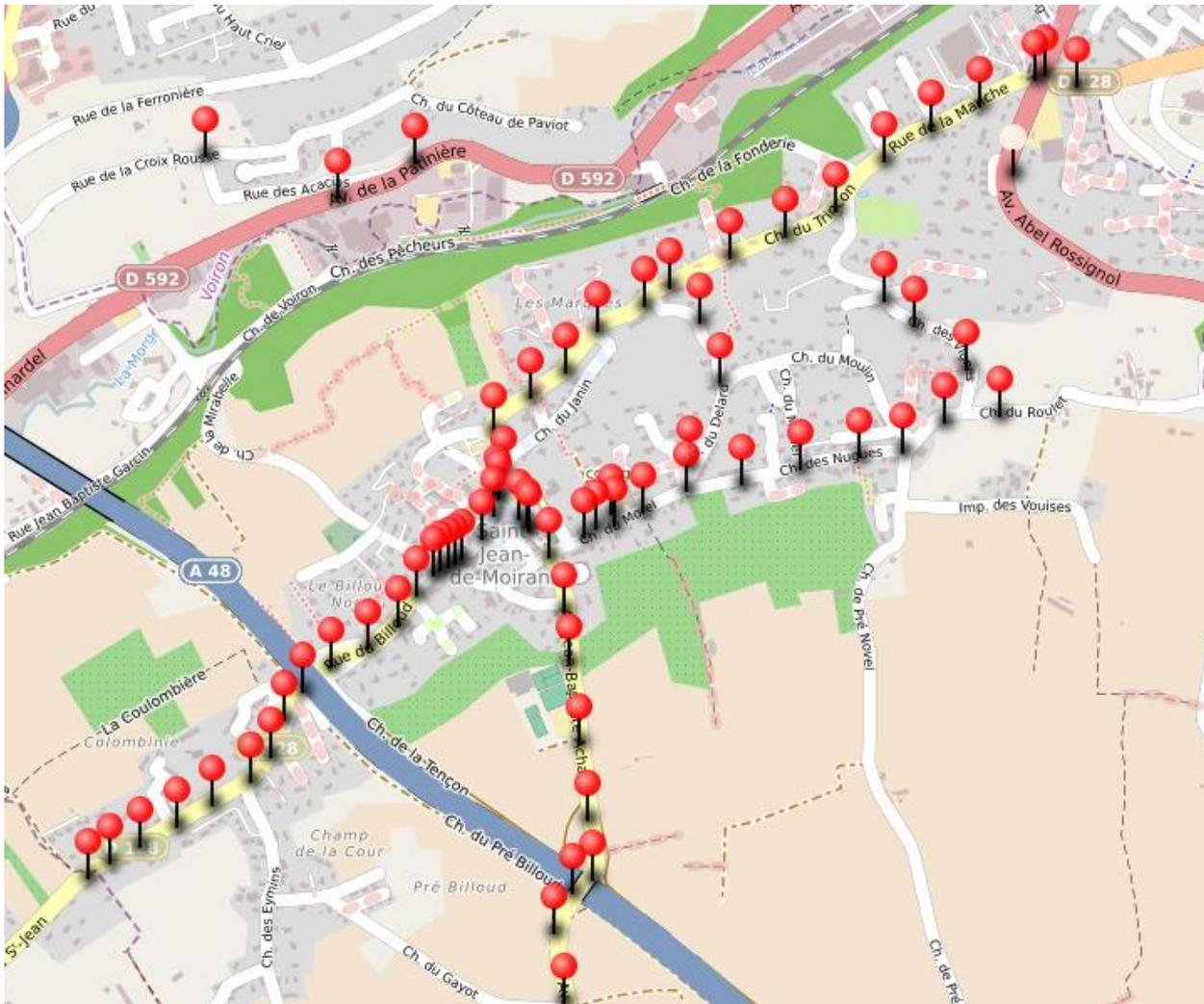
**En centre-bourg, malgré tous les efforts entrepris pour apaiser la circulation (zone de rencontre, présence de la police et de personnel municipaux aux heures d'école...), la situation n'apparaît pas optimum à certains parents :** « *Pas de trottoirs pour les piétons. Les bus roulent très vite donc dangereux pour les vélos et les piétons. Les bus sont tous stationnés à la même heure devant l'école, c'est dangereux de traverser* » - « *Pas de trottoirs dans le village / zone de rencontre piétonne sans passages piétons (des petits pas de peinture uniquement...)* »

**Le fait de devoir traverser une route est également un frein,** d'autant plus si celle-ci est circulante (la vitesse excessive des véhicules est souvent mise en avant) et ce même si des dispositifs de traversée (passage piétons, personnel communal...) existent : « *Traverser une grande route juste impossible manque de trottoir* » - « *Traversée devant la mairie* » ...

Enfin, le chemin du Morel est logiquement cité à plusieurs reprises comme secteur dangereux : « *La route qui longe l'école* », « *les abords de l'école* » ...

D'autres secteurs sont également cités, avec plus ou moins de précisions :

- Le chemin des Châtaigniers : « *les voitures y circulent très rapidement alors qu'il y a peu de places pour laisser passer des piétons* »
- Chemin du Pré-Novel
- Chemin des Vignes
- Chemin des Nugues : entre Chemin du Murier et Chemin du Pré Novel, « *un nouveau lotissement en contre bas, le trottoir est en hauteur il n'est pas protégé du "précipice". Nos apprentis cyclistes ou conducteurs de draisien nous font des frayeurs...* »
- Rue de la croix rousse
- Chemin des contrebandiers
- Rue du 8 mai 1945 et avenue Jean-Baptiste Achard. « *Les voitures roulent excessivement vite* »
- Parking du Delard



Carte 10 : Carte des zones dangereuses perçues par les parents d'élèves-professionnels - source Openstreetmap



Carte 11 : Carte des zones dangereuses, zoom centre-bourg et école – (Source Openstreetmap)



***Chemin du Trincon** jugé dangereux car le trottoir n'est pas continu, les rétrécissements nombreux et*



*la vitesse des voitures souvent excessives. Une situation peu favorable pour les piétons et cyclistes.*



***Chemin des châtaigniers**, petite route en forte pente, qui sert parfois de « raccourci » pour rejoindre le chemin du Delard et l'école.*

*Difficile à 2 voitures de se croiser et la cohabitation voitures-piétons / cyclistes peut être délicate.*



*Le secteur du **Chemin du Delard**, du **Square du Delard** et du **Chemin des Chardons** est très chargé*



*aux heures d'entrées de l'école, ici, le 1<sup>er</sup>/09/2022 à 8h15*



*Difficile de passer, même pour un piéton  
(Chemin du Delard)*



*Un secteur qui retrouve sa quiétude, dès  
8h40 (square du Delard)*



***Avenue Jean-Baptiste Achard** : fin de la piste  
cyclable, les vélos sont alors contraints de  
rouler sur la RD 128 B.*

### **Synthèse :**

En schématisant, il est possible de distinguer 5 secteurs pour lesquels les parents d'élèves signalent des zones dangereuses :

- Le Nord de la commune en venant de Voiron avec le chemin du Trincon (très circulant avec vitesses excessives malgré les aménagements, absence de trottoirs et de passage piétons) et les « petites » routes perpendiculaires permettant de rejoindre le centre-bourg ou l'école Sacré-Cœur (Chemin des Châtaigniers, Chemin du Delard, Chemin des Vignes)
- L'Ouest de la commune en venant de Moirans avec un secteur circulant sans aménagements piétons (trottoirs) sur l'ensemble du parcours : Route de Saint-Jean, Rue de la Colombinière et Rue du Billoud
- Le centre-bourg où la zone de rencontre ne semble pas donner entière satisfaction ou n'est pas encore pleinement appropriée ou comprise
- En venant du Sud du village, l'avenue Jean-Baptiste Achard
- Au Nord-Est, le chemin des Nugues et ses « affluents ».

## Futurs aménagements prévus

Conscients des enjeux en matière de mobilité et de sécurité, les élus de la commune mènent depuis plusieurs années une réflexion visant notamment à :

- améliorer les conditions de circulation et la sécurité des déplacements
- réduire la vitesse des véhicules motorisés dans la traversée du centre-bourg et des hameaux
- améliorer l'organisation du stationnement
- réfléchir à la place des modes actifs (piétons et cyclistes) dans les aménagements et la sécurisation des espaces et des cheminements qui leur sont destinés.

Les élus s'appuient notamment sur un diagnostic du Cerema (établissement public qui accompagne l'État et les collectivités territoriales pour l'élaboration, le déploiement et l'évaluation de politiques publiques d'aménagement et de transport) datant de 2019 et se sont adjoints les services du cabinet ARTER (agence pluridisciplinaire travaillant dans les domaines du paysage, de l'urbanisme, des mobilités) qui a rendu récemment ses conclusions.

Les propositions d'ARTER ont été soumises pour avis à la population en septembre 2022 lors d'une réunion publique avec visite des secteurs qui pourraient être aménagés. Certaines de ces propositions concernent l'environnement immédiat de l'établissement Sacré Cœur :

- Réglementer le chemin de Morel en zone 20. Appuyer ce caractère de zone de rencontre par l'uniformité des revêtements, et leur qualité (pierres, pavés, béton désactivé, etc.)
- Délimitation de la zone circulée / zone piétonne par du mobilier urbain : bancs, appui vélo, potelets, etc.
- Supprimer la contre-allée existante sans supprimer de places de stationnement (il serait même possible de gagner 2-3 places...). L'organisation du stationnement depuis la rue permet également de réduire les vitesses, et d'apporter une ambiance plus urbaine que routière.
- Création d'un véritable parvis devant l'établissement du Sacré Cœur
- Maintien de l'alternance au niveau du « pincement » avec priorité aux automobilistes sortants et création d'une bande piétonne a niveau de la voirie (pas de trottoir), d'1,5 m de large pour légitimer les déplacements piétons.
- Aménagement du square du Delard avec notamment création d'un plateau traversant en résine gravillonnée et d'un parking paysager de 15 places en bataille en dalles béton engazonnées desservie par une voirie en enrobé de 5m de largeur
- Aménagement du carrefour de la place du centre Socio-culturel avec un plateau traversant pour bien marquer le carrefour et permettre de lier tous les espaces.

Cette réorganisation envisagée permettrait de gagner de l'espace au service des piétons (trottoirs généreux, parvis d'attente) et de végétaliser la rue. Le principe est de généraliser la logique de la rue apaisée et de la zone de rencontre à ce secteur avec un effacement (total ou partiel) de la distinction entre la chaussée et les trottoirs (plus de séparation physique).

La présentation de ces possibles aménagements et de ceux envisagés sur le centre-bourg a entraîné de nombreuses réactions de la part du public. La mise en place d'un secteur apaisé n'est pas toujours bien comprise et perçue par les usagers. Il y a la plupart du temps un décalage, plus ou moins long, entre sa réalisation et son appropriation et ce d'autant plus que cette zone est installée dans un secteur où la place de la voiture est encore, sinon prépondérante, importante (2 000 véhicules /jour sur le centre-bourg soit environ 200 véhicules à l'heure de pointe).

Concernant le secteur du Sacré-Cœur, la proposition de parvis a recueilli un large assentiment mais les aménagements de voirie et du parking ont reçu un accueil moins enthousiaste. Les échanges au sein du comité Moby vont également dans le même sens.

Les propositions du cabinet ARTER sont actuellement des bases de discussion et non des décisions fermes.

La municipalité a mis en ligne le compte-rendu de la balade urbaine du 22 septembre 2022 :

<https://www.st-jean-de-moirans.fr/14341-etude-d-amenagements-arter.htm>

Tableau 2 : Aménagements prévus ou envisagés ayant un impact positif sur les conditions de pratiques des différents modes

Type d'aménagement (exemples)	Piétons	Vélos	Voitures	Covoiturage	Transports scolaires	Transports en commun
Aménagement du square du Delard	X		X	X		
Parking du Morel	X		X	X		
Parvis du Sacré Cœur	X					
Le « pincement » du chemin du Morel	X					
Carrefour du Centre socio culturel	X					



*Ce qu'il faut retenir de l'analyse de l'accessibilité en quelques lignes :*

- Un grand nombre d'élèves ne résident pas sur la commune, leurs déplacements sont donc majoritairement motorisés.
- Le secteur de l'école, et plus globalement le centre-bourg est congestionné aux heures d'entrées et de sorties des écoles.
- L'école Sacré-Cœur est accessible (directement ou indirectement) par tous les modes de transports à l'exception du train.
- D'importants aménagements ont été réalisés en centre-bourg ces dernières années : ils ne semblent donner que partiellement satisfaction et / ou ne sont pas encore pleinement adoptés ou compris par les parents d'élèves.

# PARTIE III

## RAPPORT DES ENQUÊTES MOBILITÉ

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 des personnels travaillant dans l'établissement.

### REPRÉSENTATIVITÉ

Les parents d'élèves ont été 66 à répondre. Cela représente **101 élèves de l'école sur 194 élèves** scolarisés dans l'établissement soit **52%** de réponses à l'enquête. Il s'agit d'un niveau de réponses très élevé qui s'explique notamment par le fait que la direction de l'établissement a largement relayé l'initiative Moby. C'est aussi un élément qui démontre que beaucoup de parents d'élèves estiment que la situation actuelle n'est pas satisfaisante, notamment en termes de sécurité.

Les niveaux des élèves sont répartis comme ceci :

- 27 élèves de maternelle (sur 57 soit 47 %)
- 17 élèves de CP (sur 23 soit 74%)
- 14 élèves de CE1 (sur 27 soit 52%)
- 15 élèves de CE2 (sur 29 soit 52 %)
- 15 élèves de CM1 (sur 29 soit 52%)
- 10 élèves de CM2 (sur 29 soit 35 %)
- 3 élèves sans précision

On note une sur-représentation du niveau CP dans les réponses et une sous-représentation du niveau CM2.

L'enquête à disposition des personnes travaillant dans l'établissement a reçu 8 réponses :

- 4 réponses de personnel(s)
- 4 réponses d'enseignant(s)

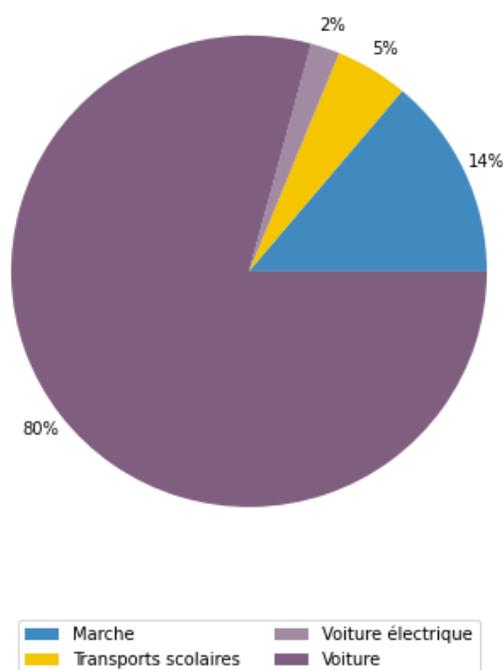
# TRAJETS DOMICILE-ÉTABLISSEMENT SCOLAIRE

## Répartition modale des trajets des élèves

Le graphique présente les modes principaux utilisés par les élèves (compté 1 fois par fratrie) pour se rendre à l'école et en revenir sur une semaine type.

Figure 5 : Répartition des modes de déplacement principalement utilisés par les familles

La figure illustre les réponses à la question « Par quel moyen votre ou vos enfants se rendent-ils à l'école habituellement (mode principal) ? ».



**La voiture est le mode très largement prédominant avec 80% de réponses** (et même 82% si on ajoute la voiture électrique), suivie de très loin par la marche (14%) et les cars scolaires (5%).

**Le fait que beaucoup d'enfants ne résident pas sur la commune et ne bénéficient pas nécessairement d'un transport scolaire à proximité explique vraisemblablement en grande partie ce résultat.**

Toutefois, au vu du nombre d'élèves résidant sur la commune et de la proximité de leurs habitations par rapport à l'établissement (beaucoup sont à moins de 1 km et la plupart entre 1 et 3 km maximum), **la marche est moins pratiquée qu'attendue.**

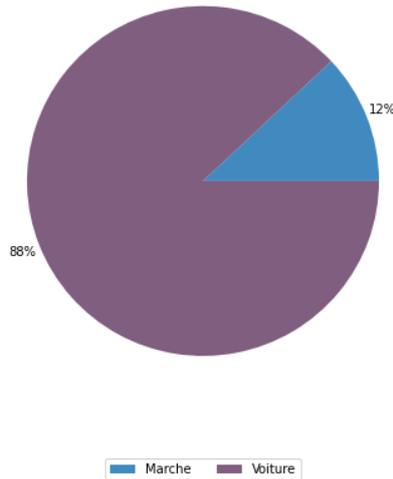
Si on extrapole ce résultat à l'ensemble des élèves, ce sont entre 25 et 30 élèves qui viennent à pied jusqu'à l'école alors que plus de 70 d'entre-deux résident à moins de 15 mn à pied de l'école. Il existe donc en la matière un réel potentiel de développement. Mais **ce résultat souligne vraisemblablement le sentiment, assez largement partagé, que le déplacement à pied (ou à vélo) entre sa résidence et l'école n'est pas assez sécurisé pour être pratiqué.**

## Répartition modale des trajets des professionnels de l'établissement

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

Figure 6 : Répartition des modes de déplacement principalement utilisés par les professionnels

La figure illustre les réponses à la question « Quel moyen de transport utilisez-vous habituellement pour vous rendre sur l'établissement scolaire (mode principal) ? ».



**Comme pour les élèves, les professionnels de l'établissement se déplacent très majoritairement en voiture.** Ce résultat souligne le fait que la plupart des professionnels ne résident pas sur la commune et habitent trop loin de l'établissement pour venir à pied. Aucun n'utilise les transports en commun, probablement trop contraignants ou inadaptés à la situation de chacun.

### Autres modes de transports employés

Les parents et les professionnels n'ont pas cité d'autres modes de transports comme la trottinette, le scooter, la moto, le covoiturage... Seule une citation (« Ligne 4 ») montre qu'un élève utilise les lignes de car grand public.



*Ce qu'il faut retenir sur les trajets domicile-établissement en quelques lignes :*

- La voiture est le mode de déplacement largement dominant.
- La marche est pratiquée par une minorité (10-12%).
- Les autres modes de déplacement restent anecdotiques.

# POTENTIEL BRUT THÉORIQUE DE REPORT VERS D'AUTRES MODES DE DÉPLACEMENT

## Potentiel de report brut vers des modes actifs

Le potentiel brut de report modal vers la marche, la trottinette ou le vélo est évalué en fonction de la distance domicile-établissement scolaire. **Sont 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.

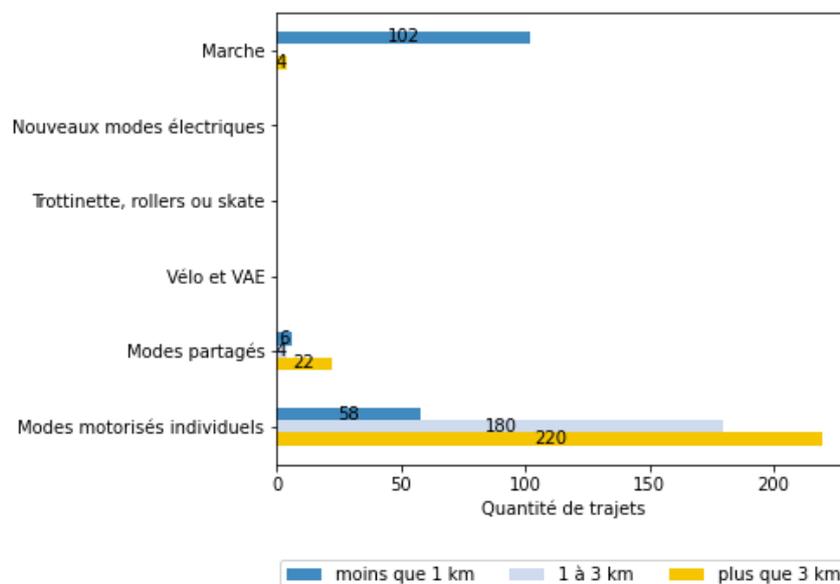
Ce report concerne les élèves et les professionnels de l'établissement.

Pour information, ces distances sont couramment utilisées pour l'organisation de carapattes/pedibus et caracycles. Pour les adultes, l'ADEME considère que le vélo est facilement praticable pour des distances entre 2 et 5 kilomètres<sup>1</sup>.

Les modes de transports utilisés sur une semaine standard sont représentés par le graphique ci-dessous. Les trajets de chaque famille et de chaque professionnel y sont comptabilisés. Cette figure va permettre d'avoir un premier aperçu du potentiel de report modal. En effet, les trajets de 3 kilomètres ou moins effectués en modes motorisés, individuels comme partagés, pourraient être effectués en modes actifs (marche, trottinette, rollers, skate, vélo...).

Figure 7 : Nombre de trajets effectués par les familles et les professionnels sur une semaine, selon les modes employés chaque jour et la distance domicile-établissement

La figure est générée grâce aux réponses aux questions « Par quel moyen votre ou vos enfants se rendent-ils à l'école habituellement (mode principal) ? » ; « Utilisent-ils un second mode de transport certains jours de la semaine ? » ; « Les jours d'école de mes enfants sont » ; « Sur une semaine standard, comment se répartissent les modes de déplacements entre votre domicile et l'école ? ».



1 - ADEME, Infographie « Comment se déplacer autrement et moins cher ? », 2019

<https://presse.ademe.fr/2019/01/infographie-comment-se-deplacer-autrement-et-moins-cher.html>

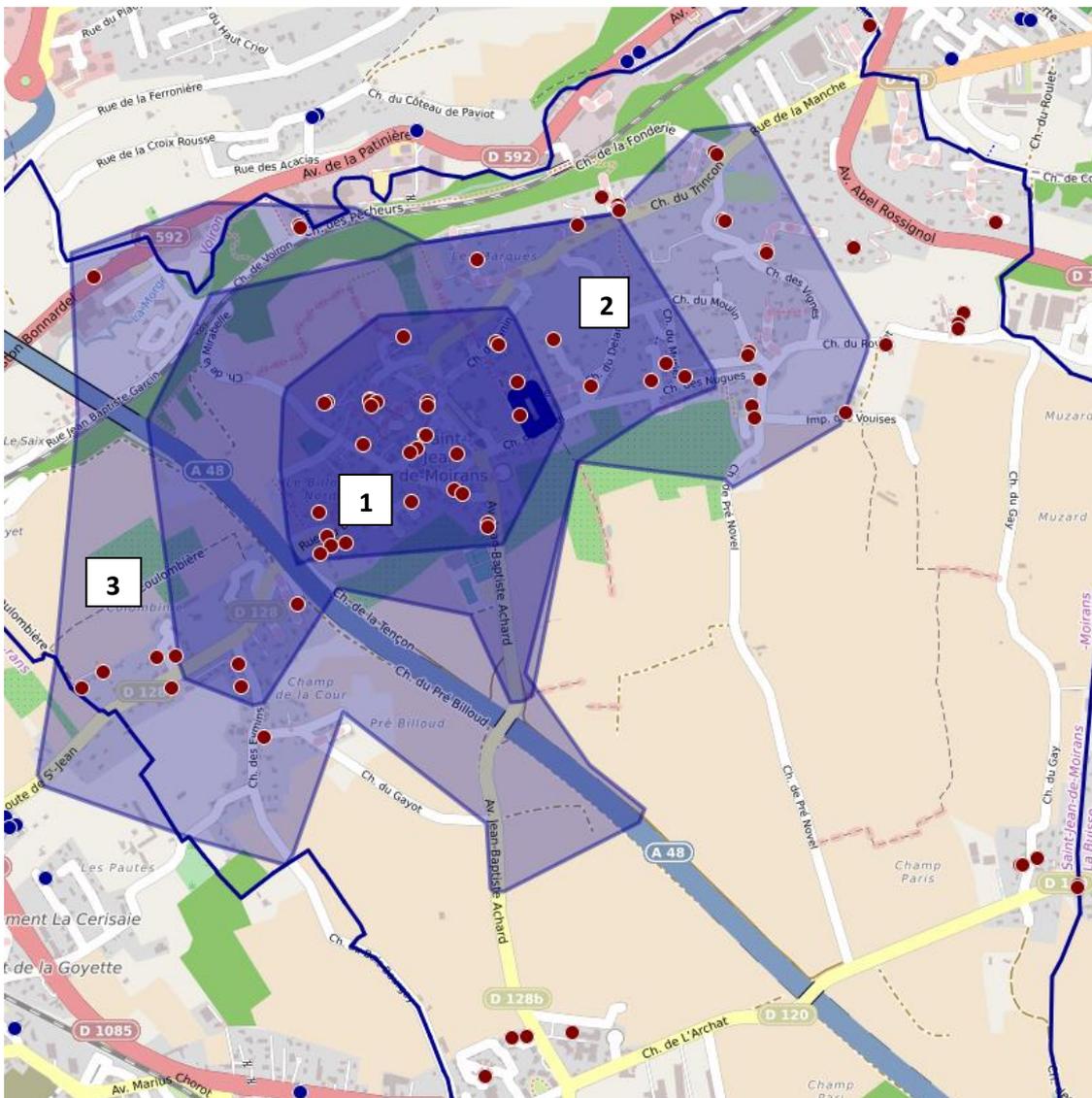
Assez logiquement, la pratique de la marche est utilisée pour des déplacements de moins d'1 km. Le vélo n'est pas du tout utilisé.

Un nombre conséquent de déplacements motorisés le sont pour des distances courtes (entre 1 et 3 km) voire très courtes (moins de 1 km) pour lesquelles il existe des alternatives crédibles (marche et vélo).

**Il existe donc un nombre conséquent de trajets hebdomadaires (près de 250) aujourd'hui pratiqués en voiture qui pourraient, en dehors d'autres considérations (dénivelé, de santé, accès aux équipements...), être reportés vers des modes actifs.**

### Cartes isochrones :

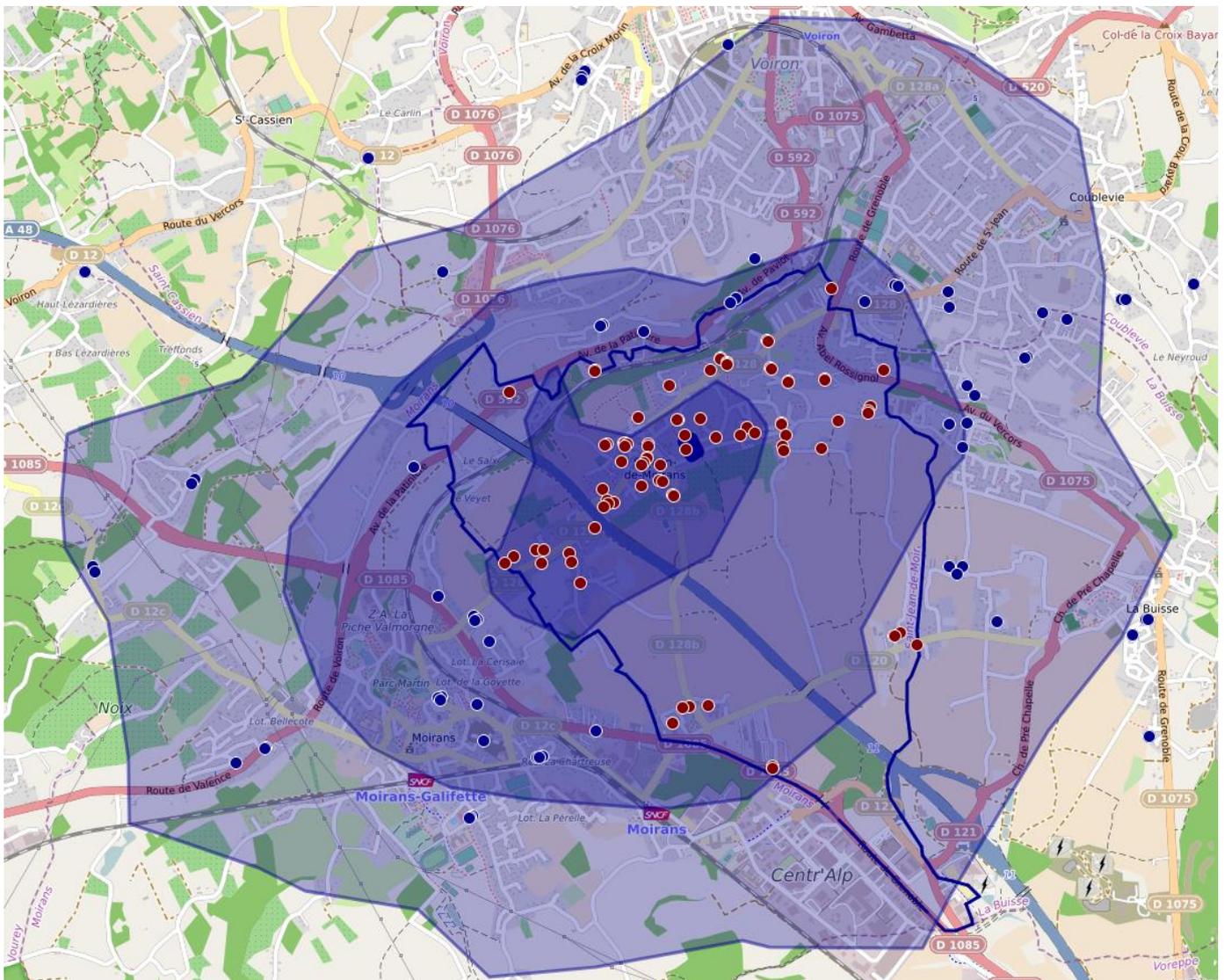
L'isochrone permet de visualiser une zone accessible en fonction d'une distance (en kilomètres) ou d'un temps donné (en minutes) pour un mode de déplacement donné (piéton, vélo, voiture...). Cette méthode est plus pertinente, car plus précise, qu'une simple distance à vol d'oiseau. Elle tient compte en effet de nombreux paramètres : infrastructures, vitesse, dénivelé...



Carte 12 : Carte isochrone des déplacements piétons, à moins de 5 minutes à pied (périmètre central n°1 en violet foncé), à moins de 10 minutes (périmètre élargi n°2) et à moins de 15 mn (périmètre n°3 en violet clair) de l'établissement scolaire - Source : Openrouteservice et Openstreetmap

La carte illustre également les habitations des élèves (points rouge foncé) et l'emplacement de l'école (rectangle bleu).





Carte 14 : Carte isochrone vélo avec des intervalles de 5 minutes et un temps maximum de 15 minutes - Source : Openrouteservice et Openstreetmap

Analyse des cartes n°13 et 14 isochrone vélo :

**L'analyse montre que la quasi-totalité des élèves résidant sur la commune sont à moins de 2 kilomètres et à moins de 10 minutes en vélo de l'école Sacré-Cœur.**

**Le vélo est donc potentiellement un moyen de déplacement pertinent pour se rendre à l'école.**

Mais dans les faits, d'après les résultats du questionnaire mobilité, il n'est quasiment pas utilisé. Il importerait donc d'en analyser les raisons.

Au vu des réponses à l'enquête famille, aujourd'hui :

- 11 % des trajets sur la semaine sont réalisés en modes motorisés individuels et pourraient être parcourus à pied (trajets d'1 kilomètre ou moins)
- 31 % des trajets sur la semaine sont réalisés en modes motorisés individuels et pourraient être parcourus à vélo (trajets entre 1 et 3 kilomètres)

Cela permettrait d'éviter :

- 58 véhicules par semaine pour les nouveaux piétons
- 164 véhicules par semaine pour les nouveaux cyclistes

... soit 16 539,6 kilomètres par an autour de l'établissement,  
soit à titre de comparaison, plus que la distance entre Paris et l'Australie !



### Détail des calculs de potentiel de report modal vers les modes actifs

Les calculs ci-après sont basés uniquement sur les modes motorisés individuels.

Concernant les trajets d'1 kilomètre ou moins (report vers la marche, la trottinette, le skate, le roller) :

- Les parents habitant à un kilomètre ou moins représentent **29 %** des répondants pour 158 trajets effectués par semaine dont 58 trajets qui le sont en modes motorisés individuels et donc qui pourraient être effectués à pied, à trottinette, en skate ou en rollers. Cela représente :
  - 37 % des trajets d'1 kilomètre ou moins,
  - 11 % de tous les trajets (au nombre de 536),
  - **14 % de véhicules motorisés des parents qui peuvent être évités aux abords de l'établissement** (58 / 406 véhicules par semaine),
  - 34 kilomètres parcourus par semaine (le trajet moyen en véhicule motorisé concernant ces répondants étant de 0,6 km par trajet).

Concernant les trajets entre 1 et 3 kilomètres (report vers le vélo) :

- Les parents habitant entre 1 et 3 kilomètres représentent **32 %** des répondants pour 168 trajets effectués par semaine dont 164 trajets qui le sont en modes motorisés individuels et donc qui pourraient être effectués à vélo (hors transports scolaires et en commun). Cela représente :
  - 98 % des trajets entre 1 et 3 kilomètres,
  - 31 % de tous les trajets<sup>2</sup> (au nombre de 536),
  - **40 % de véhicules motorisés des parents qui peuvent être évités aux abords de l'établissement** (164 / 406 véhicules par semaine),
  - 349 kilomètres parcourus par semaine (le trajet moyen en véhicule motorisé concernant ces répondants étant de 2 km par trajet).

L'enquête a concerné 136 élèves dont 111 sont représentés par les réponses à l'enquête des parents qui représente 82 % des élèves scolarisés. On peut ainsi extrapoler ces résultats et multiplier par 1,2 les données recueillies pour les étendre à l'ensemble de l'établissement.

C'est ainsi par semaine :

- Marche et trottinette : 40,9 kilomètres en véhicule motorisé qui peuvent être faits à pied
- Vélo : 418,6 kilomètres en véhicule motorisé qui peuvent être faits à vélo

Et par an, pour 36 semaines de cours :

- Marche et trottinette : 1471,4 kilomètres par an
- Vélo : 15 068,2 kilomètres par an

Les modes actifs permettraient donc d'éviter 16 539,6 kilomètres en mode motorisé par an autour de l'établissement.

## Potentiel de report vers des modes partagés

Quelques données :

- 39 % des parents répondant vivent à plus de 3 kilomètres de l'école,
- 88 % des trajets sont effectués en voiture solo,
- 0 % des trajets sont effectués en covoiturage en dehors du cadre familial.

Il est très difficile d'estimer le report possible vers des modes partagés. Il existe probablement un certain nombre de déplacements qui pourraient être « optimisés » grâce au co-voiturage, notamment pour les parents d'élèves qui viennent en voiture des communes de Moirans, La Buisse, Voreppe, Coublevie, Tullins, Vourey, Renage, Réaumont et Rives.

Cette pratique est peu ou pas pratiquée (à Saint-Jean-de-Moirans comme au niveau national) pour les trajets domicile-école car elle implique de changer des habitudes souvent ancrées et de lever certains freins organisationnels mais aussi psychologiques.

## Potentiel de réduction des émissions de gaz à effet de serre et de polluants

Pour les **111 élèves scolarisés représentés** par les 66 réponses de parents, on peut extrapoler à l'ensemble de l'établissement le nombre de trajets en véhicules motorisés potentiellement supprimés par un report vers des modes actifs (pour rappel facteur 1,2). La quantité est donc de 266,4 trajets par semaine pour un équivalent de 459,4 kilomètres en modes motorisés évités par semaine répartis de la manière suivante :

- 257 trajets en voiture thermique pour un total de 435,4 kilomètres par semaine,
- 10 trajets en voiture électrique pour un total de 24,0 kilomètres par semaine,
- 0 trajets en moto légère ou scooter pour un total de 0,0 kilomètres par semaine,
- 0 trajets en moto pour un total de 0,0 kilomètres par semaine.

Cela correspond à une réduction des émissions par semaine de :

- de 265,2 de g de NOx (oxydes d'azote) évités,
- de 2,2 de g de PM (particules en suspension) évités,
- et de **84 513,6 gCO<sub>2</sub> évités par semaine soit sur une année (avec 36 semaines d'école) 3 402 kgCO<sub>2</sub>**
- ce qui représente l'équivalent de l'énergie nécessaire pour effectuer **420 000 km en TGV**, de quoi faire un certain nombre de voyages scolaires (d'après l'outil Mon convertisseur CO2 du service public Datagir)

Pour les **8 professionnels de l'établissement ayant répondu à l'enquête**, le nombre de trajets en véhicules motorisés potentiellement supprimés par un report vers des modes actifs est de 16 par semaine pour un équivalent de 36,8 kilomètres évités par semaine répartis de la manière suivante :

- 16 trajets en voiture thermique pour un total de 36,8 kilomètres par semaine,

Cela correspond à une réduction des émissions par semaine de :

- de 22,4 de g de NOx (oxydes d'azote) évités,
- de 0,2 de g de PM (particules en suspension) évités,
- et de **7102,4 gCO<sub>2e</sub> évités par semaine soit sur une année (avec 36 semaines d'école) 255 kgCO<sub>2</sub>**
- ce qui représente l'équivalent de l'énergie nécessaire pour effectuer **31 700 km en TGV** (d'après l'outil Mon convertisseur CO2 du service public Datagir)

Un report vers des modes actifs permettrait de réduire de **22,6 % le nombre de kilomètres parcourus en véhicule motorisé par les familles** et de **22,2 % les émissions dues** aux trajets des élèves uniquement en s'intéressant à ceux de moins de 3 kilomètres.

Pour les professionnels, cela correspond à **13,5 % de kilomètres évités** et **13,5 % d'émissions** qui peuvent être évitées parmi les répondants.

Les données utilisées pour calculer les émissions sont les suivantes.

Émissions concernées	Gaz à effet de Serre <sup>2</sup>	Oxydes d'azote (NOx) <sup>3</sup>	Particules en suspension (PM) <sup>4</sup>
Unité	gCO <sub>2e</sub> /km	g/km	g/km
Voiture thermique	193	0,609	0,005
Voiture électrique	19,8	0	0
Moto > 250 cm <sup>3</sup>	168	0,12	0,029
Moto légère ou scooter	61,6		

Il est à noter que ces calculs ne tiennent pas compte du potentiel de report vers des transports partagés : transports en commun, transports scolaires et covoiturage.



### *Ce qu'il faut retenir sur le potentiel brut de report modal en quelques lignes :*

- Le potentiel de report modal de la voiture vers la marche est réel.
- Le potentiel de report modal de la voiture vers le vélo est encore plus important, mais il sera nettement plus difficile à mettre en œuvre.
- Le développement du co-voiturage domicile-école présente également un intérêt.

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

[www.bilans-ges.ademe.fr](http://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>

# PRATIQUE DES MODES ACTIFS

L'activité physique des élèves, en dehors de leurs déplacements quotidiens, peut aussi influencer le mode choisi. Ils sont ainsi 59 à se déplacer régulièrement à pied (au moins une fois par semaine) sur les 111 élèves concernés par les réponses à l'enquête famille.

Environ 50 % des élèves se déplacent ainsi régulièrement à pied (rappel : seulement 14 % se déplacent régulièrement à pied pour venir à l'école).

Par ailleurs, ils sont 27 à être autonomes dans leurs déplacements de manière générale soit moins d'un quart des élèves. Ainsi, **75% des élèves sont considérés comme non autonomes dans leurs déplacements**, ce qui signifie que les parents (ou d'autres membres de leur entourage) doivent les accompagner. Cette donnée est importante car elle signifie que toutes les propositions qui pourront être faites en matière de développement de l'écomobilité devront tenir compte des contraintes de l'accompagnant, souvent un parent, en termes d'horaires de travail, de temps disponible...

Les observations complémentaires émises par les parents concernant l'activité physique de leurs enfants se rapportent presque entièrement aux activités sportives : « *Ils font beaucoup de sport* » - « *4 heures d'athlétisme hors scolaire par semaine* » - « *enfants actifs et sportifs* » - « *Ils font du basket et du football les mercredis et samedis* ».

Une autre remarque, en forme de regret, souligne que « *les enfants en font moins (ndlr : de l'activité physique) que nous parents à notre époque* ».

Enfin, un commentaire, bien que hors sujet vient confirmer le ressenti déjà plusieurs fois exprimé concernant l'avenue Jean Baptiste Archard « *j'ai un commentaire sur l'accessibilité du gymnase, les enfants se déplacent à pied le long de l'avenue jean baptiste Achard qui n'est pas sécurisé, trottoir mais sans barrière, les enfants qui se poussent ou trébuchent sont directement sur la voirie, les véhicules roulent à beaucoup plus que les 30 km/heures indiqués sur cette voie.* » Le parking du gymnase étant une option pour soulager les parkings du centre-ville, cette position qui semble assez largement partagé devra être prise en compte.

## Pratique du vélo et déplacements des élèves

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.

Note : L'autonomie est définie dans l'enquête comme la connaissance des règles de sécurité, la tenue sur le vélo ou sur la trottinette, la capacité à se déplacer seul ou en groupe.

Figure 8 : Pratique du vélo par les élèves

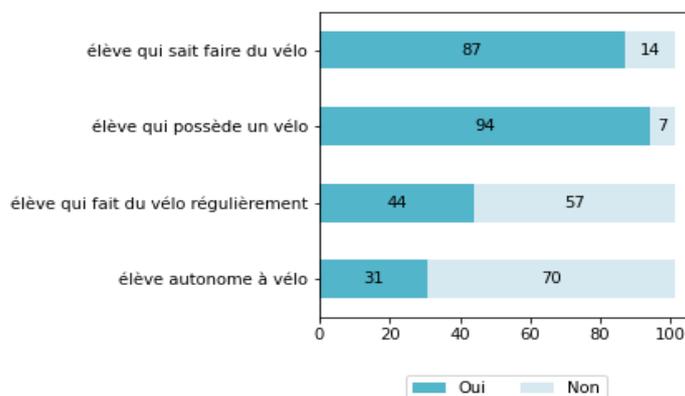
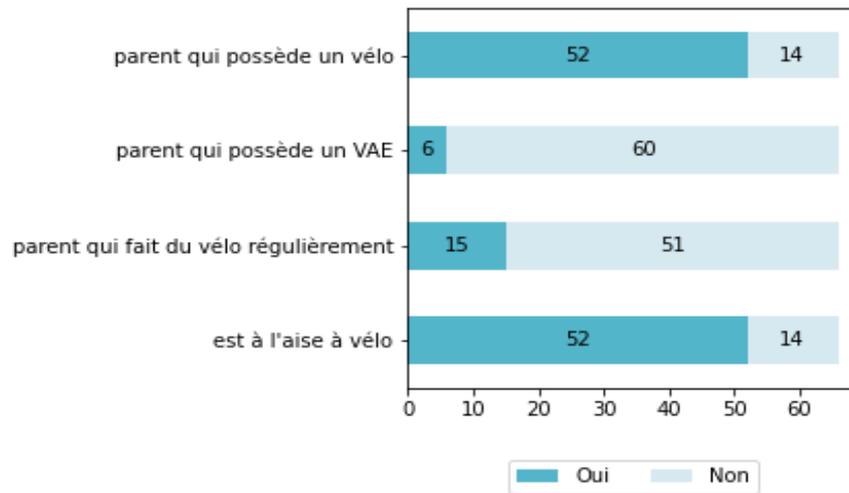


Figure 9 : Pratique du vélo par les parents d'élèves



**Une très large majorité des enfants (87 %) maîtrise la pratique du vélo et ils sont encore plus nombreux à en posséder un.**

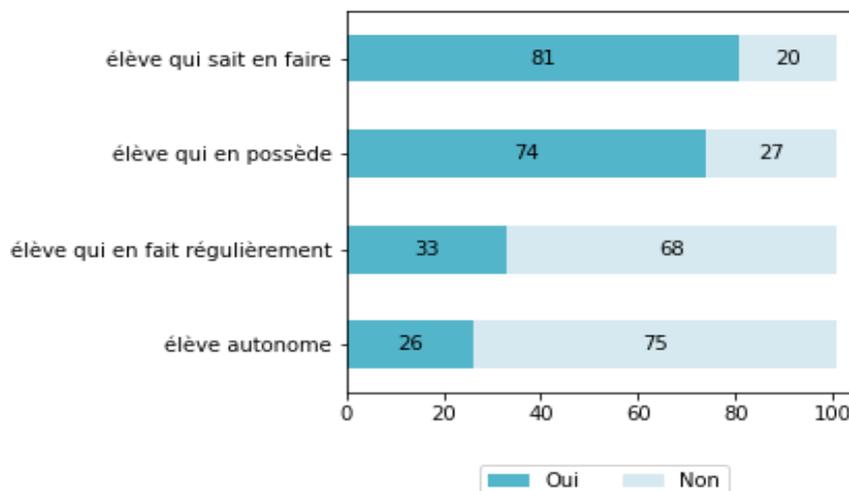
**Mais seulement la moitié des enfants qui possèdent un vélo l'utilise régulièrement, et seul un tiers des enfants sont autonomes à vélo.**

La pratique du vélo est moins développée chez les parents que chez les enfants, il ne faut donc pas nécessairement compter sur les parents pour initier ou inciter leurs enfants à pratiquer le vélo. Des opérations de sensibilisation dans l'école semblent donc particulièrement opportunes.

Plus globalement, même s'ils maîtrisent le vélo, les enfants n'utilisent pas ce moyen de déplacement pour se rendre à l'école, probablement parce que les parents estiment que les parcours ne sont pas assez sécurisés.

## Pratique de la trottinette, du skate et du roller et déplacements des élèves

Figure 10 : Pratique de la trottinette, du skate ou du roller par les élèves



La trottinette est un moyen de déplacement à la mode qui prend une place de plus en plus grande en ville (elle est notamment de plus en plus visible sur Voiron par exemple) mais qui s'implante plus lentement hors des villes comme ici à Saint-Jean-de-Moirans.

Une grande majorité des enfants en maîtrise l'usage et en possède une. Beaucoup moins (1/3) en font régulièrement et **aucun ne l'utilise comme moyen principal de déplacement pour venir à l'école.**

La trottinette (non électrique) étant acceptée sur les trottoirs, elle pourrait pourtant constituer un mode transitoire entre la marche (pas nécessairement très enthousiasmante pour l'enfant) et le vélo (qui nécessite une maîtrise minimale de la route et de ses codes). Elle constitue donc un mode de transports potentiels pour les enfants autonomes (CM1, CM2 – 11/12 ans). Elle pose cependant la question de la cohabitation, délicate, entre piétons et trottinettes sur les trottoirs.

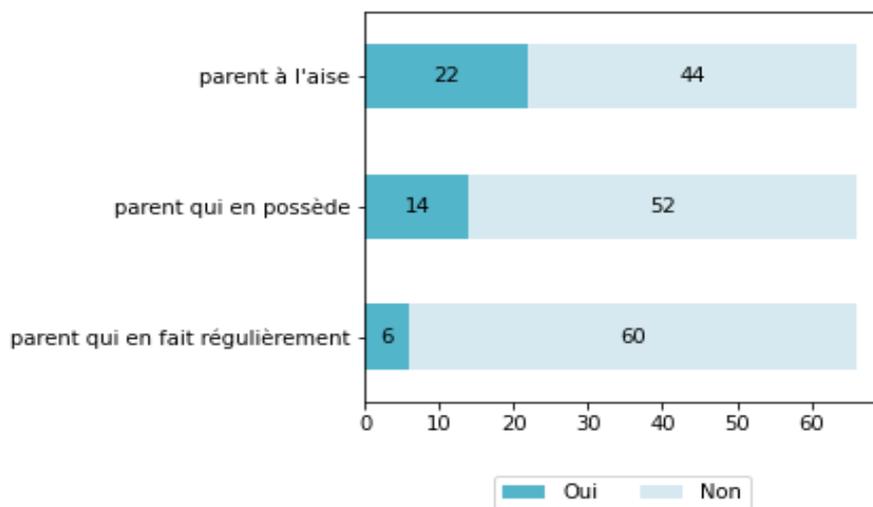
#### Rappel législation trottinettes :

Les utilisateurs de trottinettes non électriques sont considérés comme des piétons. Elles peuvent donc circuler sur les trottoirs sans toutefois dépasser les 6 km/h. Son utilisateur doit respecter les feux tricolores et les passages protégés lorsqu'il en existe à moins de 50 mètres.

12 ans est l'âge minimum pour conduire une trottinette électrique.

Les trottinettes électriques sont interdites de circulation sur les trottoirs sauf si le maire l'autorise (amende de 4eme classe soit 135 euros)

Figure 11 : Pratique de la trottinette, du skate ou du roller par les parents d'élève



La trottinette est un moyen de déplacement « dernière génération » mieux maîtrisé par les enfants que par leurs parents qui ne sont que 10 % à en faire régulièrement contre 33% pour leurs enfants. Toutefois les parents sont souvent des accompagnateurs de leurs enfants non autonomes.

### Pratique des modes actifs et déplacements des professionnels

Les professionnels, qui sont 8 à avoir répondu à l'enquête, sont eux 62 % à pratiquer la marche régulièrement. La grande majorité possède un vélo mais aucun n'en fait régulièrement. Les autres moyens de déplacement (trottinette...) ne concernent pas ou peu les professionnels.

Les professionnels pourraient ainsi contribuer à la sensibilisation autour du vélo et de la marche.

Figure 12 : Pratique du vélo par les professionnels de l'établissement

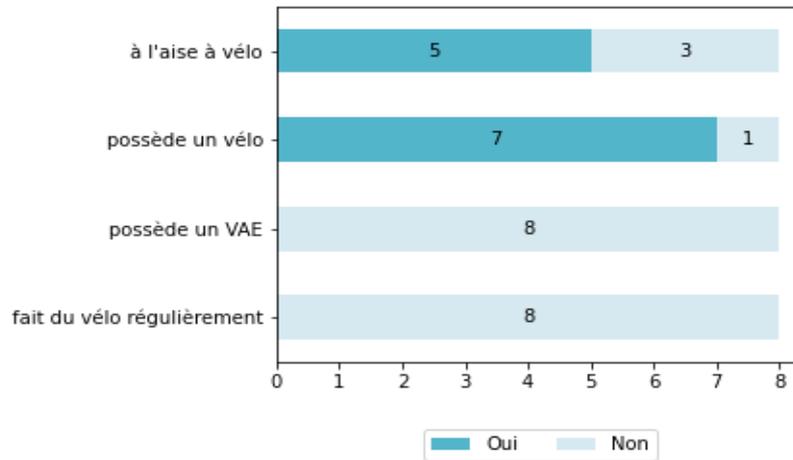
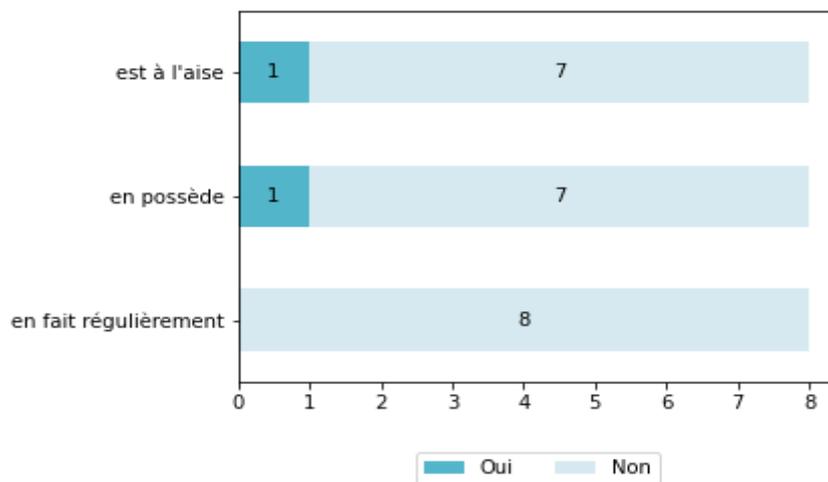


Figure 13 : Pratique de la trottinette, du skate et du roller par les professionnels de l'établissement



*Ce qu'il faut retenir de la pratique des modes actifs :*

- 1/4 seulement des enfants sont considérés comme autonomes dans leurs déplacements.
- La pratique du vélo est largement maîtrisée mais ils sont assez peu nombreux à pratiquer régulièrement (moins d'un enfant sur deux et moins d'un parent sur 4). Constat similaire pour la trottinette.
- 50% des enfants pratiquent régulièrement la marche mais seulement 15% (1 sur 7) vient à l'école à pied régulièrement.

# ETUDE DES AXES D'AMÉLIORATION DES TRAJETS

## Appréciation globale des trajets vers et depuis l'établissement

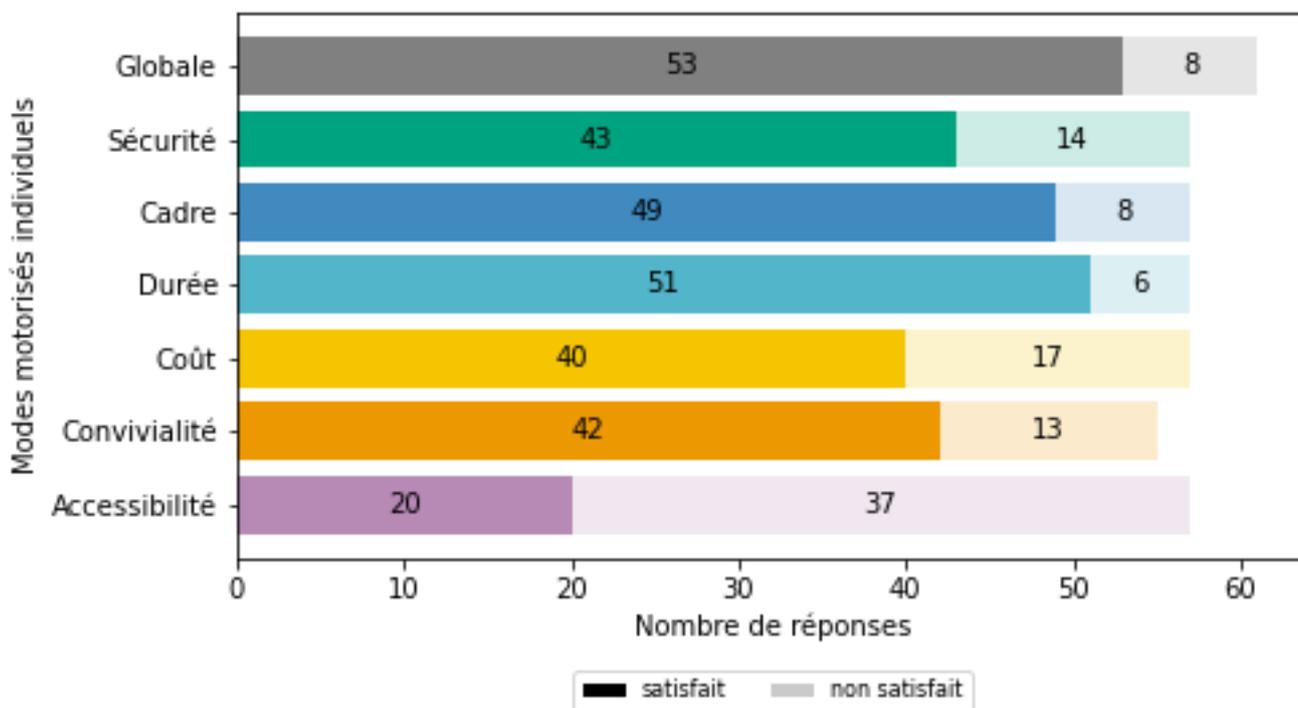
Pour les parents d'élèves et les professionnels travaillant dans l'établissement, l'appréciation globale des trajets vers l'établissement est la suivante :

- 35 % ont répondu qu'ils étaient « très satisfaits » (26 réponses),
- 51 % ont répondu qu'ils étaient « plutôt satisfaits » (38 réponses),
- 9 % ont répondu qu'ils n'étaient « pas satisfaits » (7 réponses),
- 4 % ont répondu qu'ils n'étaient « pas du tout satisfaits » (3 réponses).

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

Figure 14 : Satisfaction des trajets pour les parents et les professionnels dont le mode principal est un mode motorisé individuel

La figure illustre les réponses aux questions « Êtes-vous globalement satisfait du mode de transport principalement utilisé ? » et « Et sur ces points spécifiquement ? ».



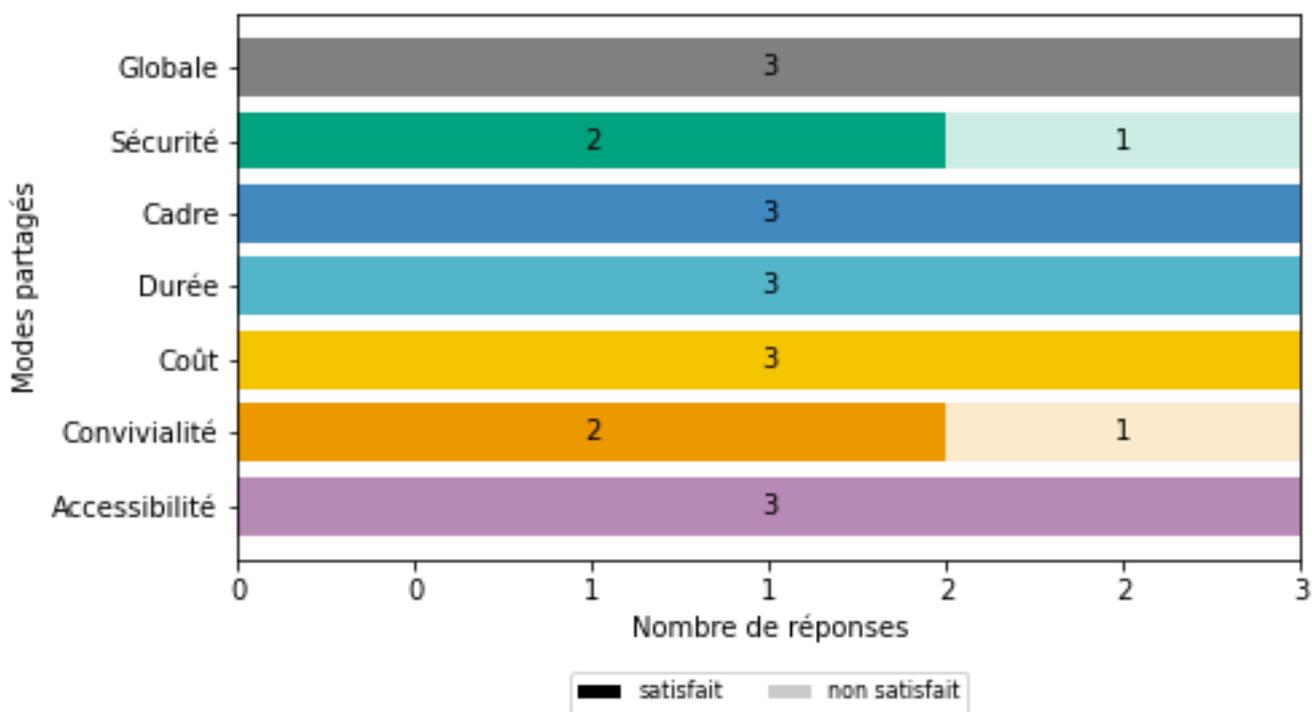
Les modes motorisés individuels comprennent la voiture, y compris la voiture électrique, la moto et le scooter. Les modes motorisés individuels « cochent toutes les cases » avec une très large majorité d'utilisateurs globalement satisfaits en termes de sécurité, de durée de déplacement, de coût et même de convivialité.

Un seul bémol, toujours le même, l'accessibilité.

Autrement dit : la voiture présente actuellement, aux yeux de ses utilisateurs, beaucoup d'avantages sur les autres moyens de transports. Ainsi, si on agissait seulement sur l'accessibilité (pour l'améliorer), il serait vraisemblablement très difficile de diminuer la part des déplacements motorisés par rapport aux modes actifs.

Figure 15 : Satisfaction des trajets pour les parents et les professionnels dont le mode principal est un mode partagé

La figure illustre les réponses aux questions « Êtes-vous globalement satisfait du mode de transport principalement utilisé ? » et « Et sur ces points spécifiquement ? ».



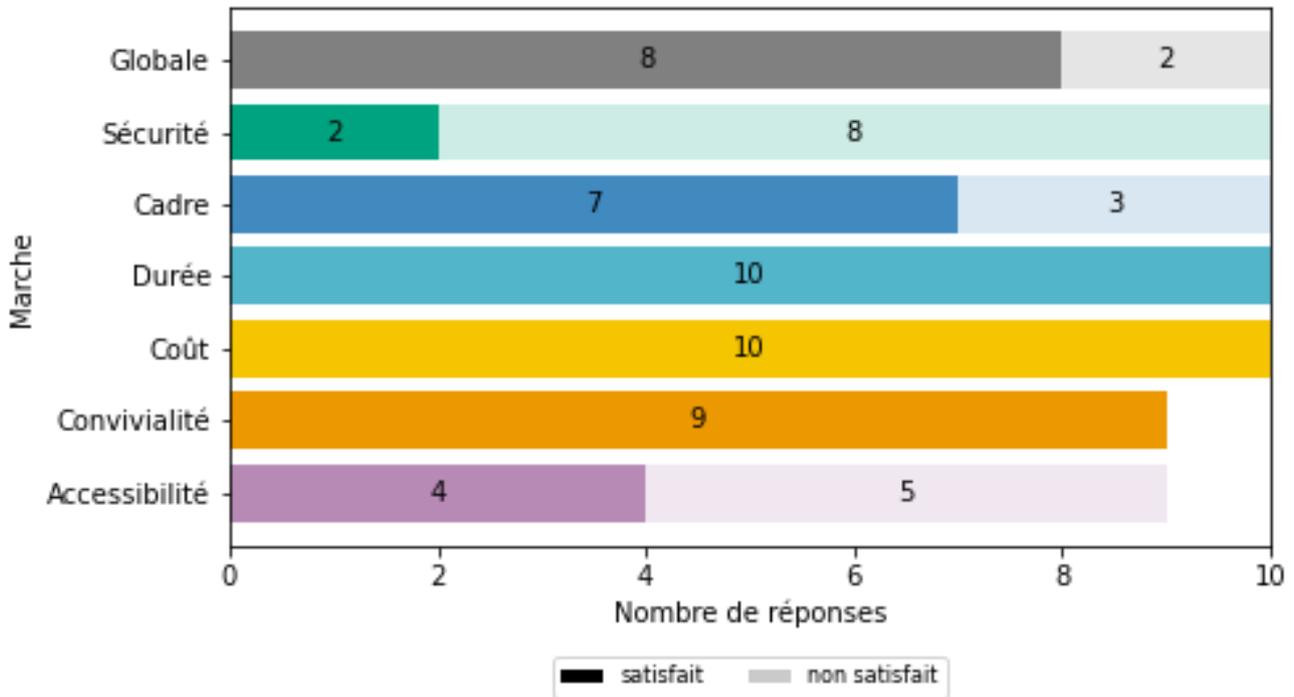
Les modes partagés comprennent les transports scolaires, les transports en commun et le covoiturage avec d'autres personnes que les membres de la famille.

Les modes partagés semblent plébiscités par leurs utilisateurs en termes de durée, coût, accessibilité et donnent globalement satisfaction en termes de sécurité et de convivialité.

Mais il convient de relativiser : ils sont peu utilisés, seulement 3 utilisateurs ont répondu.

Figure 16 : Satisfaction des trajets pour les parents et les professionnels dont le mode principal est la marche

La figure illustre les réponses aux questions « Êtes-vous globalement satisfait du mode de transport principalement utilisé ? » et « Et sur ces points spécifiquement ? ».



Comme pour les voitures individuelles et les modes partagés, **la marche donne satisfaction à une très large majorité (80 %) de ses utilisateurs**, notamment en termes coût et de convivialité mais aussi en termes de durée. Ce qui semble montrer que les « marcheurs » ont bien conscience que pour se déplacer d'un ou deux kilomètres la marche est aussi, sinon plus, efficace que la voiture.

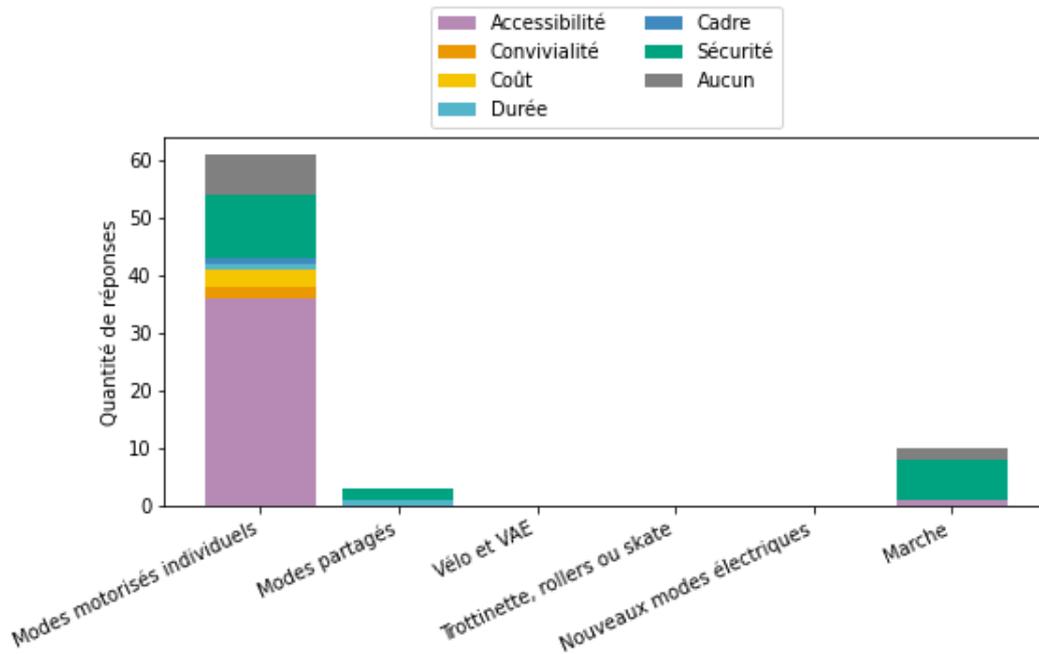
Deux points ne donnent cependant pas satisfaction : l'accessibilité (du fait probablement du manque de sites dédiés) et la sécurité (manque de trottoirs...). Le traitement de ces 2 aspects sera probablement déterminant dans la réussite, ou non, du report d'une partie des déplacements motorisés vers la marche.

### Axes d'amélioration prioritaires

La figure suivante présente les points à améliorer en priorité sur les trajets menant vers l'établissement scolaire par les différents usagers selon leur mode de transport principal.

Figure 17 : Axes d'amélioration prioritaires sur les trajets vers l'établissement scolaire pour les parents et les professionnels, en fonction du mode de transport principal (en nombre de fois citées)

La figure illustre les réponses à la question « Pour vous, quel est le point à améliorer en priorité ? ».



Ces résultats sont cohérents avec les précédents graphiques présentés :

- **améliorer la sécurité est un enjeu quel que soit le mode de transport.** Il est particulièrement fort pour les modes partagés et la marche. Ces modes de déplacement ne pourront connaître un essor plus important que si des améliorations sont apportées en la matière.
- **améliorer l'accessibilité est une demande des utilisateurs de voitures individuelles** mais aussi des marcheurs qui souhaitent avoir plus de sites dédiés (trottoirs, sentiers...).

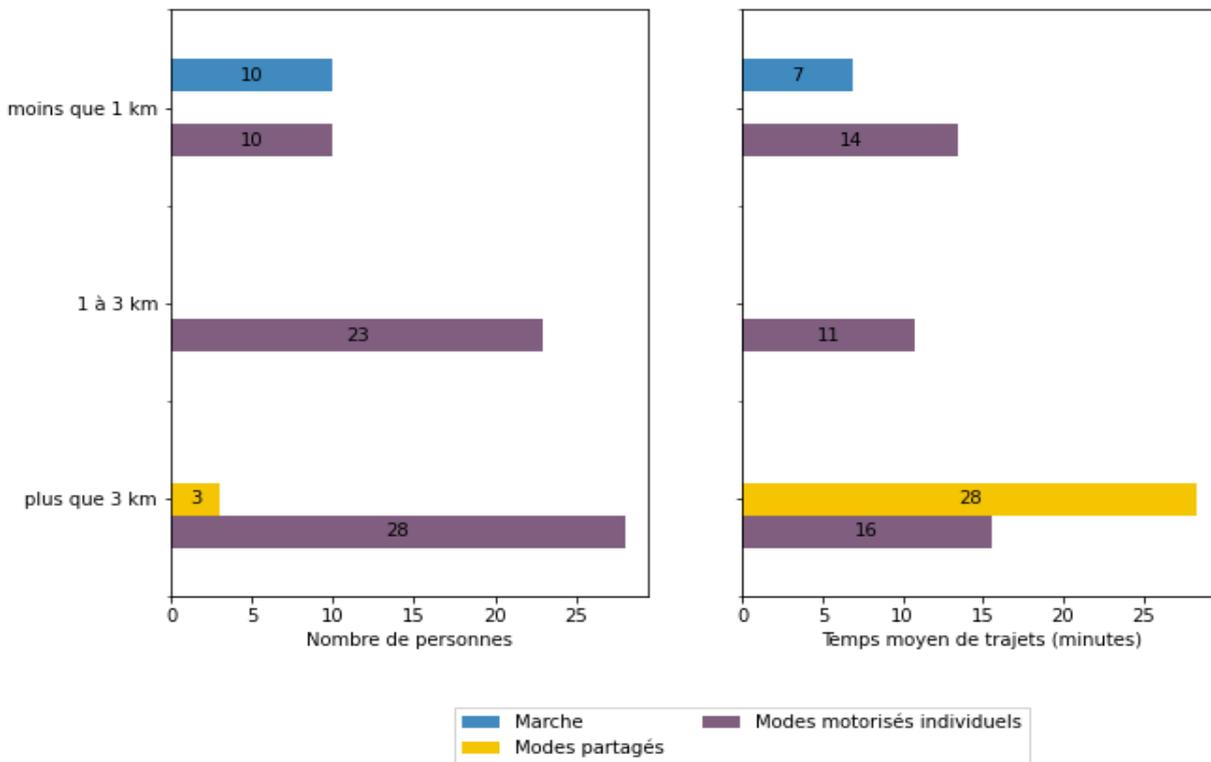
Ainsi tant en termes de sécurité que d'accessibilité (les 2 sont intimement liés), l'enjeu est de trouver le moyen de faire cohabiter ces différents moyens de déplacements.

## Durée des trajets

Pour les parents comme pour les professionnels 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 18 : Temps moyen de trajet des parents et professionnels en fonction de la distance domicile-établissement et du mode de transport principal utilisé

La figure illustre les réponses à la question « Combien de temps dure en général ce trajet entre votre domicile et l'établissement par le mode principal (pour un aller ou un retour) ? »



D'après ce graphique, seuls les parents et professionnels résidant à moins de 1 km de l'école utilisent la marche (aucun entre 1 et 3 km). Pour cette distance, la marche est plus efficace que la voiture individuelle (2 fois plus rapide). Ce résultat est conforme aux données nationales en la matière : il y a un gain de temps avec la marche par rapport aux modes motorisés sur les courtes distances.

Entre 1 et 3 km, c'est le domaine de la voiture individuelle avec un temps de déplacement d'environ 10 mn. Le vélo serait compétitif sur cette distance mais il n'est pas actuellement utilisé.

Au-delà, la voiture individuelle est logiquement fortement utilisée et plus rapide que les modes partagés qui nécessite près de 2 fois plus de temps de déplacement.

### Utilisation des modes motorisés individuels

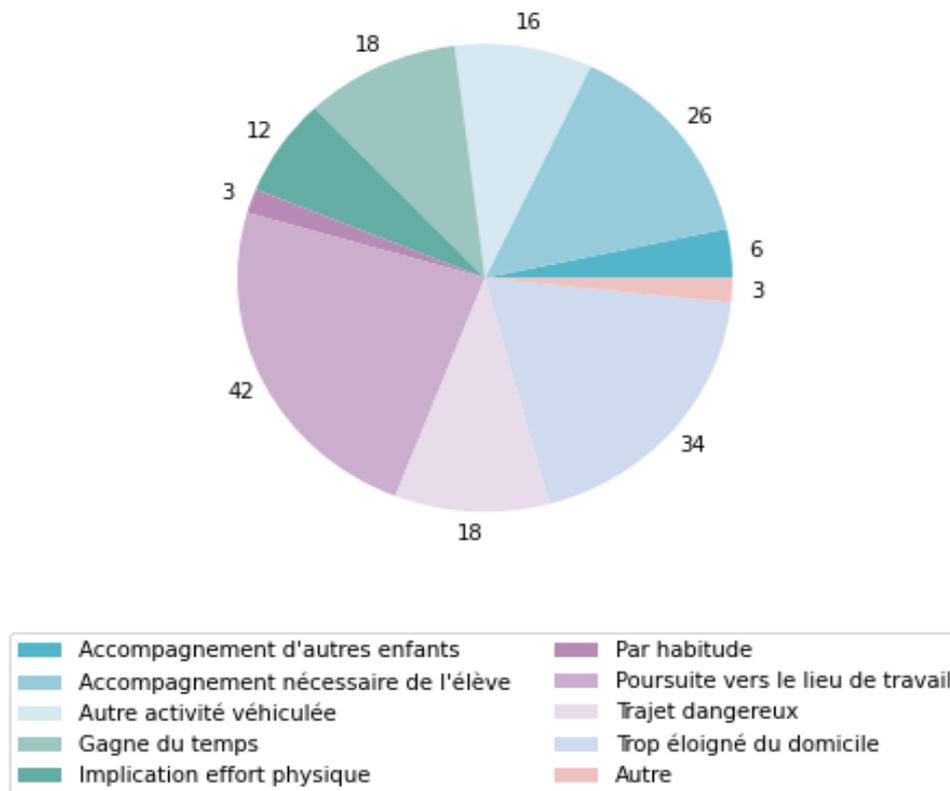
51 parents et 6 professionnels ont répondu à ces questions.

#### Raisons évoquées pour l'utilisation de modes motorisés individuels

L'étude des raisons favorisant l'utilisation de la voiture permet de relever un certain nombre de contraintes.

Figure 19 : Raisons les plus fréquentes motivant le choix du véhicule motorisé comme moyen de déplacement pour les parents, les enseignants et les personnels

La figure illustre les réponses à la question « Quelles sont les raisons les plus fréquentes pour lesquelles vous vous déplacez avec un véhicule motorisé pour accompagner ou raccompagner votre ou vos enfants de l'école ? (cochez-les) ».



Les raisons les plus souvent avancées sont les suivantes :

- le parent utilise la voiture pour se rendre sur son lieu de travail et il dépose en passant son ou ses enfants (**poursuite vers le lieu de travail**), le déplacement n'est donc pas à proprement parlé un trajet domicile-école mais plutôt un trajet domicile-travail avec un arrêt intermédiaire « école ». Ce type de trajet est difficilement reportable sur des modes actifs ou partagés
- l'école est trop éloigné du domicile pour qu'un autre moyen de déplacement puisse être utilisé (**trop éloigné du domicile**)
- le parent estime nécessaire d'accompagner son/ ses enfant(s) et le fait en voiture (**accompagnement nécessaire de l'élève**)
- le trajet est jugé trop dangereux pour utiliser un mode de déplacement actifs (**trajet dangereux**), « La voiture est notre seul moyen d'accéder à l'école en sécurité »
- la voiture est un moyen efficace en termes de temps de déplacement (**gagne du temps**)
- le parent en profite pour réaliser une autre activité véhiculée comme les courses, la visite d'un proche... (**autre activité véhiculée**)
- la voiture est jugée moins contraignante que les autres modes de déplacement en termes d'effort physique, de météo... (**implication effort physique**)

Pour beaucoup de parents, la voiture est jugée plus rapide, plus fiable, plus sécurisée plus confortable et moins contraignante que les autres moyens de déplacement. : « Très peu de temps le matin car train à prendre le matin + enchaînement à la sortie de l'école avec activités extra-scolaire en dehors de St Jean de Moirans. »...

**La voiture reste, et devrait rester, le mode d'accompagnement privilégié par les parents de l'école Sacré-Cœur.** Même si les enjeux environnementaux sont probablement largement partagés par les parents d'élèves, d'autres considérations pèsent actuellement davantage dans le choix du mode de transports :

- La distance domicile-école, critère déterminant, en zone péri-urbaine notamment pour une école qui n'est pas soumise à la carte scolaire (donc avec des élèves qui viennent de loin)
- L'organisation de la vie familiale et professionnelle
- La sécurité
- L'âge de l'enfant : plus l'enfant est jeune, plus il sera accompagné.

Ce constat tend à montrer qu'il **ne sera pas facile de faire évoluer la situation** car les habitudes sont difficiles à changer. Pour cela, il semble déterminant d'agir pour faire baisser le sentiment d'insécurité, largement partagé, pour les modes actifs que sont la marche et le vélo.

Les parents poursuivant leur trajet vers leur lieu de travail ont indiqué se rendre dans les communes suivantes :

- À proximité : Coublevie (38), Voiron (38), Renage (38), La Buisse (38), Moirans (38), Voreppe (38), Saint-Jean-de-Moirans (Centr'Alp), Charnècles (38)
- Entre 20 et 50 km : Grenoble et sa région (38), La Tronche (38), Sassenage (38), Entre-deux-Guiers (38), Brezins (38), Bourgoin-Jallieu (38), St-Etienne-de-St-Geoirs (38), Pont-de-Beauvoisin (38).
- Plus de 50 km : Saint-Quentin-Fallavier (38), Saint-Priest (69), Lyon (69), Epinouze (26).

Beaucoup de parents travaillent à proximité. Un partage de trajets domicile-travail semble difficile à envisager et à organiser mais pourrait éventuellement s'envisager pour 2 lieux de travail qui reviennent à plusieurs reprises : Grenoble et Lyon. L'enjeu est cependant limité et les parents ayant la volonté de covoiturer, par choix ou pour des raisons économiques, doivent probablement déjà le faire.

### 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 et professionnels trop éloignés pour pouvoir utiliser un mode actif.

*A la question « Si des stationnements de véhicules étaient situés jusqu'à 300 mètres de l'école (environ 5 minutes à pied), seriez-vous prêts à les utiliser et à vous rendre à pied à l'école à partir de la zone de stationnement ? », les parents et professionnels sont :*

- 30 à avoir répondu que « oui », ils seraient prêts à les utiliser,
- 25 à avoir répondu « non ».

Les avis sont partagés. **La présence de parking à moins de 5 minutes n'est donc pas un argument suffisant pour reporter massivement le flux de circulation** (à Saint-Jean-de-Moirans, des parkings sont disponibles pour un temps de déplacement compris entre 5 et 10 minutes, voir page 24). Elle doit probablement être jumelée avec d'autres options, notamment en termes de sécurité. Il semble également qu'actuellement un nombre non négligeable de parents ne sont pas prêts à changer leurs habitudes même si on leur met à disposition des alternatives fiables et sécurisées à la voiture individuelle.

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

- **Le manque de temps** (surtout le matin) : « *Le matin le temps est compté, je n'ai pas 15 minutes à prendre pour le trajet voiture école puis école voiture sans compter le temps de déposer les enfants et des conditions météorologiques. Et le soir avec le quotidien à gérer après le travail je n'ai pas 15 minutes à perdre pour cela* », « *Car je dois être à 9h00 au travail et 10 min A-R ne me le permet pas* », « *Car je dois aller chercher un autre enfant au lycée et je n'ai pas le temps* »
- **Le fait d'être chargé** (cartables trop lourds ou matériels pédagogiques pour l'équipe enseignante) : « *Je suis souvent très chargée lorsque j'arrive dans l'établissement : sacs avec les cahiers des élèves* », « *Je suis souvent chargée (cahiers, manuels, matériel scolaire) et ce n'est pas pratique de se garer loin de l'école, de plus les trottoirs absents ou pas stable rendent l'utilisation d'un cartable à roulettes pas pratique* »
- **Voire même les deux à la fois** « *Trop long car manque de temps le matin et le soir au vu de l'enchaînement du trajet domicile-école-travail ou de l'enchaînement pour les activités extra-scolaire à la sortie de l'école+cartable très lourd à porter* ».
- **Parking trop lointain** : « *Trop loin il faut que cela reste à proximité surtout quand on passe 2 min pour récupérer les enfants.* »

Enfin, un parent souligne le fait que, selon lui « *Si l'ensemble des parents respectent les règles de bon sens et de civisme il est tout à fait possible d'optimiser grandement l'utilisation du parking existant* », sous-entendu, il n'est pas forcément nécessaire de prévoir un report sur d'autres modes de déplacement.

La raison qui revient le plus souvent est le manque de temps, suivie par le fait d'avoir de lourdes charges à porter. Il pourrait donc être utile de s'assurer que tout est mis en place pour limiter autant que faire se peut le poids des cartables pour les élèves. Concernant le manque de temps, il sera plus difficile d'agir, les contraintes sont fortes « *c'est tous les jours la course !* » il existe cependant des moyens pour mutualiser le temps de déplacement ou pour l'encadrer (pédibus). L'organisation de journées tests thématiques (journée vélo, journée pédibus, journée sans voiture...) pourraient permettre de sensibiliser, sans contraindre, et de démontrer que les modes actifs peuvent être compétitifs notamment s'ils sont organisés et encadrés.



### **Ce qu'il faut retenir sur les axes d'amélioration des trajets en quelques lignes :**

- **Malgré les difficultés évoquées, une grande majorité de parents et de professionnels (86%) se disent satisfaits ou plutôt satisfaits par le moyen de transport utilisé.**
- **La voiture est « plébiscitée » sauf en matière d'accessibilité. Il sera probablement difficile de faire évoluer la situation et les habitudes**
- **Plus de 50% des parents se disent prêts à utiliser un autre parking (que celui du Morel) s'il est situé à 5 mn ou moins de l'école.**

# INTÉRÊT POUR UNE ÉVOLUTION DES HABITUDES DE DÉPLACEMENT

## Partage de trajets

L'objectif de cette partie est d'identifier si des mutualisations de trajets sont possibles. Cette question est notamment conditionnée aux organisations des familles. Parmi les 111 élèves concernés par les réponses à l'enquête, aucun élève n'utilise l'accueil périscolaire au moins 2 fois par semaine.

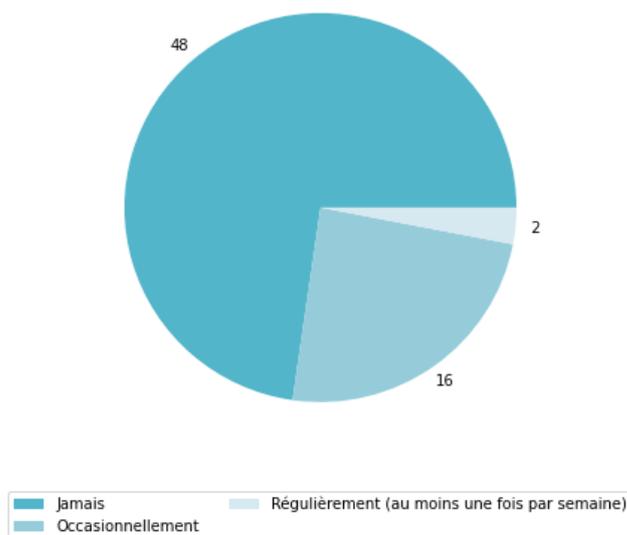
L'accueil périscolaire ne concerne qu'une minorité d'élèves et il est difficile d'estimer s'il existe en la matière un réel potentiel de mutualisation des déplacements domicile-école.

Le télétravail, qui s'est beaucoup développé durant la crise sanitaire, ne semble pas avoir véritablement permis de faire évoluer la situation (ou alors de manière temporaire) en facilitant le changement vers des modes actifs et partagés.

Le partage de trajet actuel entre familles est illustré par la figure suivante.

Figure 20 : Proportion de parents accompagnant d'autres enfants que les leurs à l'école

La figure illustre les réponses à la question « Emmenez-vous ou ramenez-vous d'autres enfants que les vôtres de l'école ? ».



**Actuellement, très peu de parents se sont organisés de manière régulière pour emmener ou ramener d'autres enfants que les leurs.** Seul 2 sur 66 soit 3% le font régulièrement et 16 occasionnellement (25%), 48 ne le font jamais (72%). Il n'y a donc pas pour l'instant d'habitude ancrée de mutualisation des déplacements. Il existe en la matière un vrai potentiel de développement si les freins en la matière arrivent à être levés.

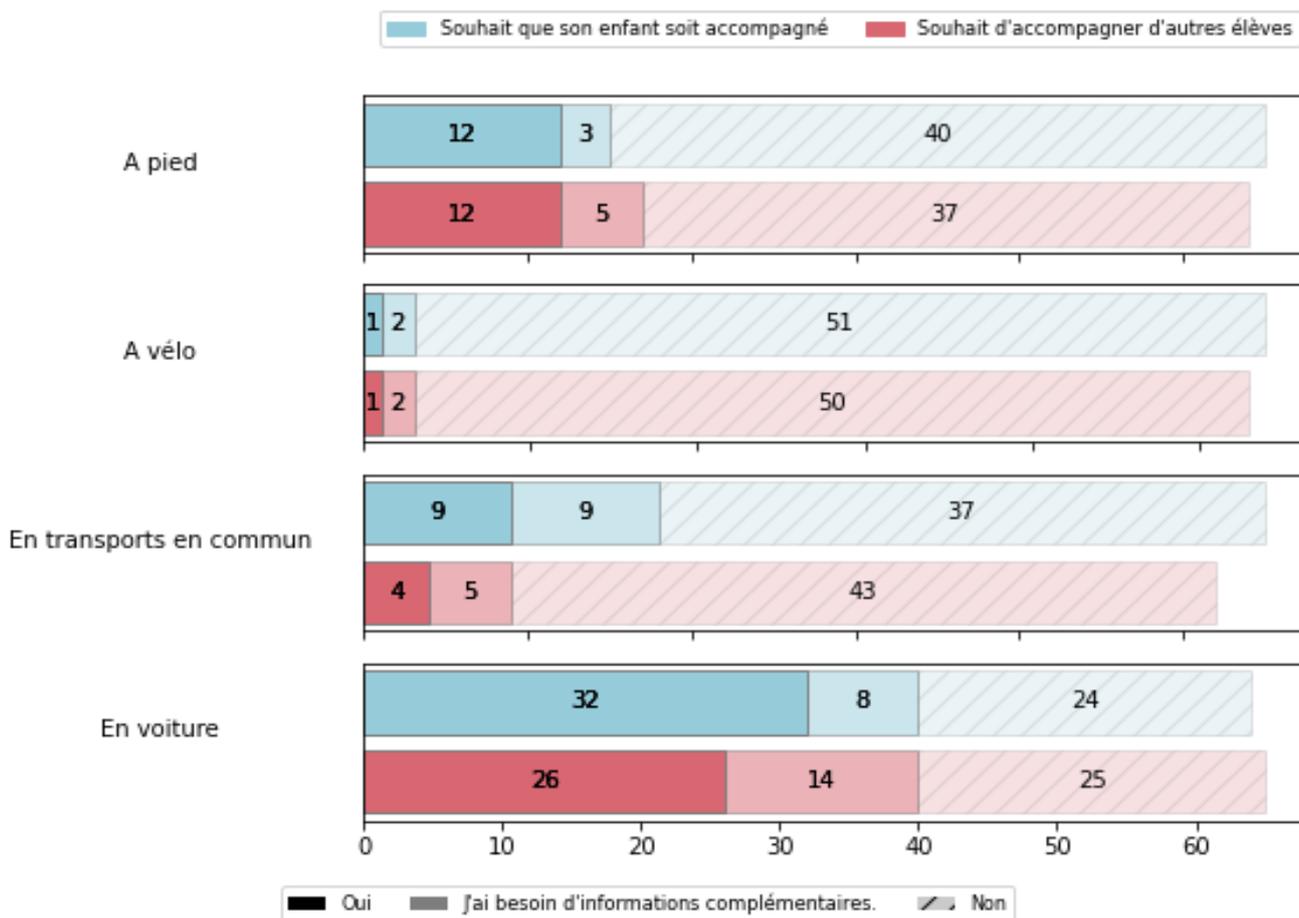
Pour tendre vers des déplacements plus durables mais aussi faciliter l'organisation quotidienne des familles, le partage de trajets fait partie des solutions à favoriser.

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

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

Figure 21 : Intérêt des parents pour le partage de trajets par mode de déplacement

La figure illustre les réponses aux questions « Seriez-vous intéressé pour que d'autres parents que vous connaissez, emmènent ou ramènent occasionnellement votre ou vos enfants de l'école ? » et « Seriez-vous intéressé pour accompagner ou raccompagner d'autres enfants de l'école, sur un ou plusieurs de vos trajets, voire avec d'autres parents ? ».



C'est avec la voiture individuelle, et non avec les modes alternatifs, que le partage de trajets à le plus de chance de se développer, ce qui est assez logique puisque c'est le moyen de déplacement principal et qu'une majorité de répondants n'envisagent pas réellement de changer leur mode de déplacement principal.

Si des actions étaient menées en faveur du partage de trajets voiture, cela permettrait de réduire le nombre de voitures présentes le matin près de l'école. **C'est probablement l'un des moyens le plus rapidement opérationnel pour réduire les encombrements aux abords de l'école.**

Les enjeux pour les autres moyens de transports sont largement plus faibles. Il existe toutefois un potentiel, non négligeable, pour la marche et ce d'autant plus que le partage de trajets se prête assez bien à ce moyen de déplacement.

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

- par manque de temps
- par manque de place dans le véhicule : « Pas de place dans ma voiture pour accueillir un troisième enfant de moins de 10 ans »

- pour des contraintes organisationnelles : « Car je récupère des enfants et ma fille 2 fois par semaine pour les emmener à la gymnastique en haut de Voiron à 17h. De plus j'ai un bébé et je n'ai pas le temps de déposer d'autres enfants chez eux », « Horaires de travail pas fixes », « Pas pratique », « Pas disponible », « Travaillant de nuit, lorsque j'arrive chez moi je n'ai pas le temps de prendre un autre enfant en plus du mien car je n'ai pas beaucoup de temps. 20 min environ pour apprêter mon fils et pour qu'il arrive à l'heure à l'école », « Déjà 3 enfants en bas âges à gérer toute seule ».
- des enfants trop jeunes (en maternelle) avec la nécessité d'avoir des sièges auto adaptés : « Enfants trop petits actuellement pour envisager un autre mode de transport (3.5 et 5.5 ans) »
- des raisons de sécurité : « Il n'y a pas de trottoirs le long de la route principale, c'est dangereux », « Pied/Vélo : pas assez sécurisé », « Route peu sécurisée », « Le trajet de notre domicile à l'école n'est pas du tout sécurisé notamment le long de la rue du Billoud qui est extrêmement dangereuse, les voitures roulent très vite, il n'y a pas de trottoir, ni de barrières de sécurité. Je ne veux pas prendre la responsabilité d'autres enfants. »

Une phrase résume assez bien le sentiment des parents réticents : « **ces alternatives sont trop chronophages et ne s'appliquent pas aux communes rurales qui manquent de sécurité** ».

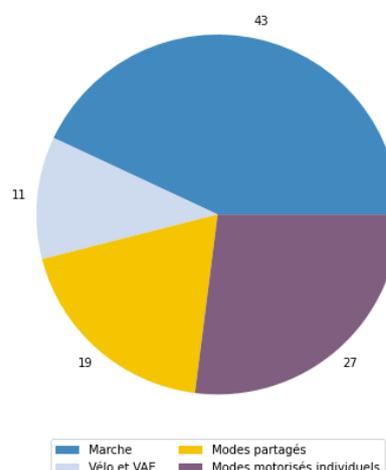
En ce qui concerne l'accompagnement de leurs enfants par d'autres parents, ils sont réticents pour les raisons suivantes :

- des questions de sécurité : « Le trajet n'est pas sécurisé »
- le manque de confiance : « Je ne les connais pas »
- des questions organisationnelles : « Si nous ne sommes pas à la maison, l'enfant ne peut rentrer s'il est ramené »
- par volonté de partager ce moment avec ses enfants : « Car je souhaite accompagner moi-même mes enfants »

## Modes de déplacements souhaités

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

Figure 22 : Modes de déplacements vers l'école des parents et professionnels lorsqu'ils étaient enfants



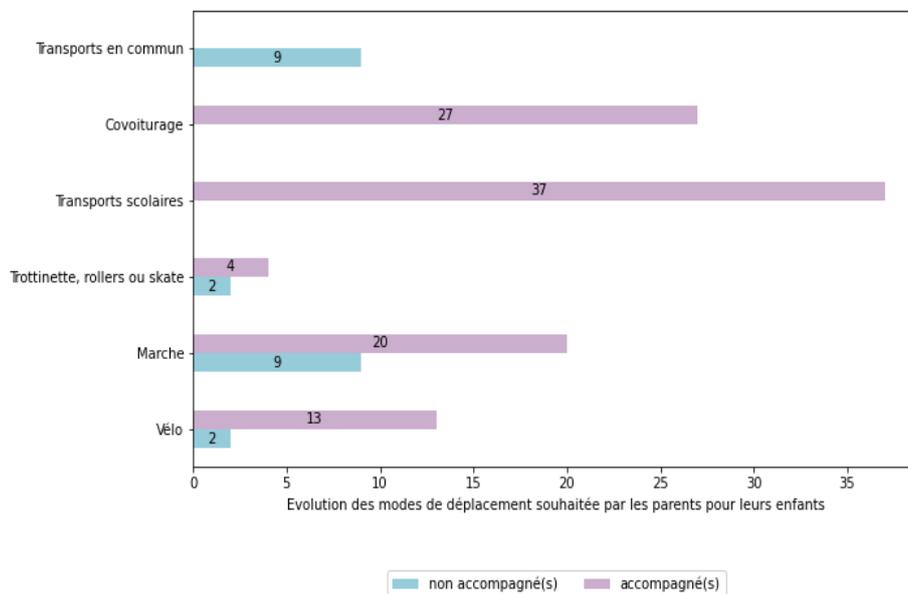
Les parents, lorsqu'ils étaient enfants, usaient beaucoup plus de la marche que ne le font leurs enfants actuellement. Ils étaient également assez nombreux à venir à l'école en vélo et en modes partagés. Conséquence logique : la voiture avait une place bien moins importante qu'aujourd'hui.

Les temps ont changé, la perception de la situation également (en termes de sécurité et d'autonomie notamment), le vécu des parents ne semble donc pas influencer de manière déterminante le choix qu'ils font pour leurs enfants.

Il a également été demandé aux parents s'ils souhaiteraient que leurs enfants utilisent d'autres modes de transports pour se rendre à l'école et lesquels. De même, les professionnels ont été interrogés sur leur souhait d'emprunter d'autres modes. Leurs réponses sont illustrées dans les figures ci-dessous et permettront de mettre en évidence les actions à privilégier pour favoriser les modes et les organisations de trajets les plus acceptées.

Figure 23 : Évolution des modes de déplacement souhaitée par les parents pour leurs enfants

La figure illustre les réponses à la question « Si vous pouviez choisir un autre mode de transport pour les déplacements de vos enfants vers l'école, lequel ou lesquels seraient-ils ? ».



Les modes motorisés ont la faveur des parents : les bus scolaires et autres transports en commun mais aussi le covoiturage. Il y a donc bien un enjeu à favoriser le co-voiturage (partage de trajets).

Concernant les transports en commun et bus scolaire, il est beaucoup plus difficile d'agir car les contraintes sont nombreuses pour les autorités en charge de ces déplacements et un changement d'horaire ou de lieu de dépose... impacte l'ensemble d'une ligne bus.

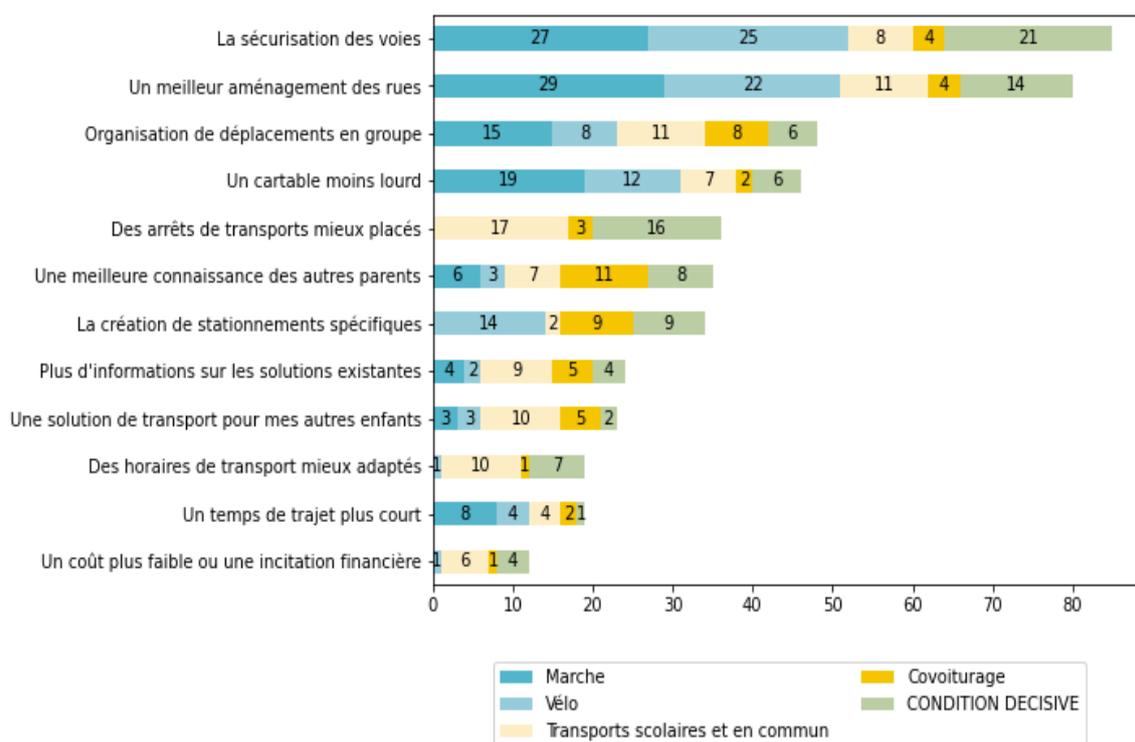
Les modes actifs ont moins « d'adeptes » mais la marche, et dans une moindre mesure le vélo, sont tout de même assez largement cités. Il n'y a ainsi pas d'opposition de principe aux modes actifs, malgré certaines contraintes (organisationnelles, météo...). Il convient donc d'agir sur les freins qui sont maintenant bien connus (le manque de site dédié et plus généralement la sécurité) si l'on veut voir les modes actifs se développer sur le trajet domicile-école.

## Actions favorisant l'utilisation de modes actifs et partagés

L'engagement de la collectivité et de l'établissement 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 partagées.

Figure 24 : Conditions souhaitées par les parents et les professionnels pour faire évoluer leurs modes de déplacement vers l'établissement scolaire

La figure illustre les réponses des parents et professionnels à la question « Quelles évolutions vous feraient changer de mode de déplacement ? Si les évolutions citées ont un impact pour vous inciter à emprunter un autre mode de transport ou à l'emprunter davantage, cochez la case. Si vous considérez que la condition est essentielle pour changer de mode, ajoutez une croix dans la colonne "Condition décisive". Si aucune de ces évolutions ne vous convainc, ne cochez pas de case. »



À noter : Tous les items proposés sur ce graphique sont communs aux deux enquêtes, familles et professionnels, en dehors des 3 items « Une meilleure connaissance des autres parents », « Un cartable moins lourd » et « Une solution de transport pour mon ou mes autres enfants » proposés uniquement aux parents.

Les réponses à cette question viennent confirmer les différentes analyses faites jusqu'à présent :

- **Pour que la marche, et a fortiori le vélo, puissent se développer, il faudrait que les parents d'élèves se sentent plus en sécurité** avec des aménagements dédiés et une sécurisation plus grande. **Sans ces aménagements, il semble difficile, sinon illusoire, de voir se développer les modes actifs.** Il s'agit d'une question de confiance et pour l'instant, une part importante des parents n'a pas confiance dans les dispositifs existants ou les jugent insuffisants. Pour un grand nombre de parents, il s'agit d'une condition décisive ; ce caractère décisif transparaissait d'ailleurs déjà dans nombre de réponses précédentes.

- **Il existe un potentiel réel de développement des déplacements partagés si une organisation adaptée est proposée.** Cela passe également par des espaces de convivialité/rencontre pour que les parents puissent mieux se connaître et donc apprendre à se faire confiance.
- Une optimisation des transports en commun (horaires et lieu des arrêts) permettrait probablement d'en renforcer l'utilisation mais, comme indiqué précédemment, il est très difficile de faire évoluer la situation en la matière
- Un souhait également assez largement partagé est celui du poids du cartable. **Un cartable jugé trop lourd est un frein au développement des modes actifs.** Il conviendrait de mener une action afin de s'assurer du poids réel des cartables (une action « pesée » à l'entrée de l'école ?) et de travailler le cas échéant à des mesures permettant de réduire ce poids
- Il existe également une demande en matière d'information. Il pourrait ainsi être opportun de produire un document présentant les différents moyens de se rendre à l'école ou d'organiser des événements spécifiques afin de mettre en avant tel ou tel moyen de déplacement (par exemple une cartographie simplifiée des sentiers piétonniers existants sur la commune et probablement inconnus de certains).

Les répondants ont eu la possibilité de soumettre d'autres évolutions qui leur permettraient de changer leur mobilité vers l'établissement. Il s'agit des réponses à la question « *Si une autre évolution que celles citées ci-dessus vous ferait changer de mode de déplacement pour votre ou vos enfants, vous pouvez l'indiquer ci-dessous.* » dans le questionnaire adressé aux parents et à la question « *Si une autre évolution que celles citées ci-dessus vous ferait changer de mode de déplacement, vous pouvez l'indiquer ci-dessous.* » pour les professionnels. Elles sont synthétisées ci-après.

Les évolutions proposées s'intègrent en fait dans les évolutions déjà proposées dans la figure 23 :

- Mettre une navette qui récupère et dépose les enfants (*organisation des déplacements en groupe*)
- Un dépôt minute près de l'école comme les gares (*un meilleur aménagement des rues et sécurisation des voies*)
- Avoir un choix plus large sur les horaires des transports en commun sur toute la journée (*des horaires de transport mieux adaptés*)
- mettre en place des arrêts de bus près de chez moi (*des arrêts de transports mieux placés*)
- Cartable moins lourd (*un cartable moins lourd*)
- Le bus ne passe pas chez nous (*des arrêts de transports mieux placés*).

## Autres suggestions pour améliorer les déplacements domicile-établissement

Les parents et professionnels de l'établissement ont pu apporter d'autres propositions qui pourraient améliorer les trajets vers l'établissement en répondant à la question « *Avez-vous d'autres suggestions pour améliorer les déplacements domicile-école ?* ». Ce sont les suivantes :

- Des **propositions en matière de sécurité** : « *Trottoirs sécurisés, sens unique de circulation* », « *Trottoirs et personnes pour faire la sécurité devant le sacré cœur* », « *Les trottoirs ne sont pas toujours en bon état notamment pour le cheminement en poussette* », « *j'insiste sur la sécurisation des voies qui n'est pas effective sur l'ensemble de la commune. Un réel effort a été fait en centre village, le reste de la commune n'est pas vraiment pris en compte* »

- Des **propositions en matière de déplacements partagés** : « mettre en place une appli pour du covoiturage avec l'ensemble des parents de l'école », « Créer un point de rassemblement sécurisé accessible et spécifique pour le covoiturage », « Au-delà des trajets domicile école, il serait intéressant de mettre en place des services de Pédibus pour accompagner les enfants vers les activités périscolaires. Par exemple : mise en relation des parents pour définition d'un planning de prise en charge du groupe d'enfant entre école et activité, avec roulement ».
- Des **propositions pour améliorer l'accès en voiture** car « Il reste obligatoire en nos campagnes de disposer d'un moyen de transport individuel » et « C'est très bien de mettre en place ce mode de déplacements (ndlr : modes actifs) pour les familles intéressées, ce qui n'est pas le cas de la majorité des familles. Nous n'avons pas tous le temps donc il serait intéressant de prendre cela en compte et d'adapter le stationnement ou un mode de déplacement véhiculé pour répondre aux besoins de toutes les familles » : « créer des zones de dépose minutes », « création de parking supplémentaire », « un parking spécial pour les enseignants et le personnel éducatif ».
- Des **propositions (et un constat) pour améliorer l'usage des transports collectifs** : « multiplier les arrêts de bus des transports scolaires même éloignés », « Les collégiens sortent du collège à 16:40. Le bus ligne est à 16:41. Impossible donc de le prendre. De plus 3 ou 4 bus stationnent à la même heure et engorge la route. Le bus est parfois arrêté en double file pour faire monter les enfants. C'est trop dangereux », « Un mini bus qui relie plusieurs communes autour de Saint Jean de Moirans », « Développer les lignes de bus et horaires avec des accompagnateurs qui prendraient en charge les enfants qui ne sont pas autonomes »
- Des propositions organisationnelles internes à l'établissement afin d'étaler les heures d'entrée et de sortie : « Décaler les heures d'entrée et de sortie des primaires et des maternelles »

Un parent estime que « cette enquête est inadaptée à nos besoins, elle répond juste à une démarche écologique, qui pourrait être étudiée autrement qu'avec QUE des modes doux ! ». Si le programme Moby vise effectivement à renforcer l'écomobilité, il n'a pas pour objectifs de supprimer les déplacements en voiture mais plutôt de contribuer à instaurer un équilibre durable entre les piétons, les vélos et les voitures aux abords des écoles.

Parmi ces propositions, celles concernant l'amélioration de la desserte piétonne/vélo et leur mise en sécurité (largeur des trottoirs, quilles ou barrières de protection) reviennent à nouveau en cohérence avec les précédentes réponses.

D'autres méritent d'être étudiées avec attention :

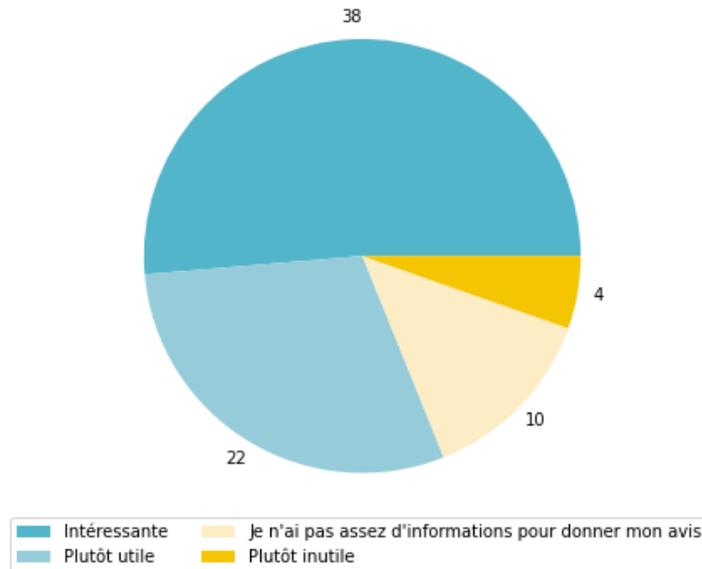
- Une personne pour faire la sécurité devant le Sacré-Cœur : une solution opérationnelle à court terme et qui permettrait d'apaiser autant que possible la situation actuelle
- Développer une appli de co-voiturage ou, plus simplement, faire la promotion d'une appli existante et adaptée à la situation
- Mettre en place un pédibus
- Travailler le cas spécifique du parking du personnel de l'école afin de le sécuriser sans empiéter sur le parking parents d'élèves
- Envisager un décalage (même léger) entre les heures de sortie et d'entrée

## Implication dans la démarche d'écomobilité scolaire Moby

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

Figure 25 : Appréciation de la démarche d'écomobilité scolaire Moby par les parents et professionnels de l'établissement

La figure illustre les réponses à la question « Que pensez-vous de la démarche Moby sur l'écomobilité à l'école ? ».



60 parents (soit plus de 80%) jugent la démarche intéressante ou plutôt utile.

14% ne se prononcent pas par manque d'informations.

5% l'estime plutôt inutile car probablement jugé trop axée sur les modes actifs (« le coté écolo » et pas assez sur l'urgence concrète (la sécurité devant l'établissement, le chemin et le parking du Morel) ou par renoncement (trop difficile de faire évoluer les choses).

Les parents et professionnels ont pu préciser leur avis sur cette question en répondant à la question « Précisez votre réponse si vous le souhaitez. ».

**Le sentiment est que la situation ne s'arrange pas et une certaine impatience prédomine :** « La situation s'aggrave d'année après année », « Ça n'a jamais été aussi difficile de se garer qu'aujourd'hui » (entendu par le chargé de mission le jour de la rentrée 2022/2023), « Il est grand temps de faire quelque chose pour nos petits et pour les habitants de St-Jean qui subissent les nuisances aux abords de l'école », « Je fréquente cet établissement depuis 2009 (4 enfants) et je n'ai pas attendu Moby pour réfléchir à mes déplacements, j'ai longtemps fait du covoiturage avec une famille de mon quartier, il n'y a pas de transport collectif adapté desservant notre quartier ».

Certains doutent que le programme Moby puisse contribuer à améliorer la situation : « *Ce type de programme ne peut pas s'appliquer dans notre commune et ce pour les 2 écoles, la configuration du village (très vaste) ne permet pas de se rendre à l'école autrement qu'en voiture pour les personnes qui n'habitent pas en centre village* » ou regrettent l'axe écomobilité jugé « trop écolo », « *L'enquête ne permet pas d'exprimer notre souhait, c'est dirigé. Habitante de la commune, il n'est pas envisageable que mes enfants se déplacent autrement qu'avec un véhicule, une navette. Il serait également intéressant de prendre en compte l'avis de personnes « actives » qui ont des contraintes professionnelles et un rythme de vie suffisamment rythmé que de vouloir ajouter du temps de dépôt.* »

D'autres regrettent que la démarche et le questionnaire n'ait pas été plus personnalisés : « *Difficile de se retrouver dans les questions* », « *Le skate et la trottinette ne sont pas des options crédibles, pourquoi perdre du temps à les proposer ? Le questionnaire n'aborde pas le cas difficile de déplacement des enfants vers le gymnase, sur un trottoir non sécurisé au bord d'une route très passante* ».

Mais certains espèrent que la démarche et les actions de la municipalité conjuguées à celles de l'établissement permettent que « *des changements puissent s'opérer* » en permettant une cohabitation des différents moyens de déplacements « *il faut améliorer l'accessibilité au centre de St-Jean-de-Moirans sans dégrader l'accès en voiture déjà extrêmement compliqué. Il est inenvisageable de se priver de ce mode de transport* », « *Votre démarche est indispensable ! Merci !* », « *Ce n'est qu'en se concertant que l'on peut avancer* », « *La démarche est intéressante, à condition que tous les acteurs de ce projet jouent le jeu et que les décisions soient prises pour le bien commun et pas uniquement pour une poignée de privilégiés. J'espère que la Mairie tiendra compte des avis de notre établissement scolaire. Sensibiliser les élèves, c'est bien mais ce n'est pas suffisant, ce ne sont pas eux qui décident du mode de transport pour venir à l'école. Il y a un manque de civisme aux abords de l'école aux heures de pointes, bouchons, stationnements gênants. J'espère pouvoir continuer à venir sur mon lieu de travail et pouvoir me garer aux abords de l'école, sans avoir à payer de stationnement, ni avoir à faire 15 min de marche.* ».

La mobilisation a été forte autour de ce programme Moby. L'établissement, qui le finance directement, a su mobiliser les parents d'élèves autour des enjeux de mobilité. Cette mobilisation a été d'autant plus grande (très fort taux de réponse aux questionnaires mobilité) que le sentiment, largement partagé, est que la situation actuelle n'est pas satisfaisante aux abords de l'établissement.

Il faut toutefois noter un certain décalage entre les attentes majoritaires des parents d'élève et des professionnels (solutionner rapidement les problèmes de congestion devant l'école aux entrées et sorties) et le programme Moby axé sur l'écomobilité. En effet, les enjeux environnementaux (changement climatique) et de santé publique (pollution) n'apparaissent pour ainsi dire pas dans les réponses des parents d'élèves qui sont très largement axés sur la sécurité aux abords de l'établissement.



*Ce qu'il faut retenir sur l'intérêt pour une évolution des habitudes de déplacement en quelques lignes :*

- Le souhait de voir la situation aux abords de l'école évoluer est grand, mais la volonté d'évoluer à titre personnel (report modal sur des modes actifs notamment) apparaît moins prononcé.
- Pour que la pratique de la marche, et a fortiori du vélo, progresse, il faudrait que les parents d'élèves se sentent plus en sécurité avec des aménagements dédiés et une sécurisation plus grande. Sans ces aménagements, il semble difficile, sinon illusoire, de voir se développer les modes actifs.
- Pour plus de 50% des parents, il y a un enjeu autour du poids du cartable, jugé trop lourd notamment pour la pratique des modes actifs.
- Le partage de trajets est actuellement très peu pratiqué car jugé trop contraignant.
- En matière de partage des trajets, l'intérêt des parents d'élèves est plus prononcé pour le co-voiturage que pour le pédibus.
- Le co-voiturage suscite l'intérêt de plus d'un tiers des parents d'élèves et pourrait s'avérer être un moyen rapidement opérationnel pour contribuer à la diminution des encombrements aux abords de l'école.
- Le partage des trajets en mode piéton (pédibus) ne suscite pas une grande attente mais le nombre de parents potentiellement intéressés est suffisant pour que l'option pédibus soit étudiée et testée.

## PARTIE IV

# RAPPORT SUR LES SORTIES ET VOYAGES SCOLAIRES

La crise sanitaire a perturbé le cycle annuel de déplacements scolaires.

Lors d'une année « normale », ce sont de 3 à 4 sorties par niveau (maternelles, CP/CE1, CE2, CMI/CM2) qui sont proposées soit entre 10 et 15 sorties annuelles pour l'école.

Il n'y a pas d'activités récurrentes et régulières qui nécessitent un déplacement en car.

Les cars affrétés par l'école n'ont pas accès au chemin du Morel pour venir récupérer les enfants et doivent donc stationner sur le Champ de Mars, au niveau des emplacements réservés aux cars et bus. Les enfants le rejoignent à pied (moins de 5 minutes de marche sur un parcours sécurisé : trottoir + site dédié).

Cette pratique, qui apparaît assez cohérente et garantit la sécurité des enfants sans perturber la circulation dans le village, semble toutefois parfois poser problème puisque la police municipale a déjà demandé à certains cars de se déplacer. Il serait donc utile de clarifier la situation entre l'école, la municipalité et sa police, afin de proposer une organisation qui puisse convenir à tous.

## PARTIE V

# RAPPORT SUR LES LIVRAISONS

Les livraisons concernent uniquement le service de restauration.

Un service de restauration/cantine est proposé chaque jour. Un grand nombre d'élèves (140 soit 72% des écoliers) l'utilise.

Les repas sont cuisinés sur place et la livraison des produits de base est assuré 2 fois par semaine par un traiteur basé à La Côte-Saint-André (à 30 km de St-Jean-de-Moirans).

La livraison a lieu en dehors des heures d'entrée et de sortie de l'école, elle n'accentue donc pas les problèmes de circulation et ne pose pas de problèmes particuliers. Le camion de livraison entre dans l'enceinte de l'établissement pour décharger la marchandise lorsque les enfants sont en classe.

Les livraisons ne représentent donc pas un enjeu particulier.

# CONCLUSION ET PRÉCONISATIONS

## *En résumé*

- La majorité des élèves n'habitent pas sur la commune. En conséquence, la voiture individuelle est le mode de déplacement principal.
- Ce mode de déplacement donne globalement satisfaction aux pratiquants sauf en matière d'accessibilité à l'école.
- Le secteur de l'école est engorgé par les véhicules motorisés aux heures de pointe (particulièrement le matin).
- Les aménagements réalisés en centre-bourg (notamment la zone de rencontre) ont contribué à améliorer la situation mais celle-ci reste préoccupante car la cohabitation entre modes actifs et modes motorisés demeure difficile.
- Depuis le centre-bourg, une accessibilité piétonne plutôt sûre (tous les parents ne partagent toutefois pas ce constat) mais accessibilité jugée médiocre depuis la majorité des autres secteurs de la commune.
- Une très grande part des enfants habitant la commune sont à moins de 15 minutes à pied de l'école.
- Une part modale du vélo quasiment nulle. Pas de voies dédiées à cette pratique.
- Une part modale des transports collectifs (bus et transports scolaires) faible.
- Un enjeu pour le développement des modes actifs : l'amélioration de la sécurité jugée insuffisante par la plupart des parents d'élèves.
- Un intérêt prononcé pour les trajets partagés, notamment en voiture (co-voiturage) et, dans une moindre mesure, à pied (pédibus).

Tableau 3 : Principaux points forts et axes d'amélioration relevés dans le diagnostic

	Accessibilité	Pratiques actuelles	Potentiel de report modal	Pratiques souhaitées
Marche				
Carapatte ou pèdi-bus		inexistantes		
Trottinette, skate ou rollers				
Vélo				
Caracycle ou vélobus		inexistantes		
Voiture, moto et scooter				
Covoiturage				
Transports scolaires				
Transports en commun				
Légende	 Bon	 Moyen	 Faible	 En cours par la collectivité

## Préconisations

Elles sont de deux types :

**À court terme** (sur l'année scolaire 2022/2023 ou pour la rentrée 2023/2024) :

- 1- Tester la présence d'un « médiateur de circulation » sur une semaine au niveau du parking et du chemin du Morel afin d'apaiser le secteur. Un échange entre la municipalité et l'établissement pourrait permettre de voir comment il est envisageable de se « partager » cette responsabilité (police municipale, agent communal, personnel de l'établissement, bénévole motivé venant ou non du comité Moby...).
- 2- Envisager que le comité Moby et les responsables de l'établissement rencontrent dans les toutes prochaines semaines la municipalité et le cabinet ARTER pour un temps d'échange et de concertation autour des projets d'aménagements envisagés.
- 3- Réaliser une cartographie des sentes piétonnes accessibles.
- 4- Organiser un temps convivial d'information et de sensibilisation au sein de l'établissement pour promouvoir les modes actifs, faire se rencontrer les parents d'élèves, favoriser les échanges, expliquer le fonctionnement de la zone de rencontre... Ce temps pourra avoir lieu lors d'événements déjà programmés. Cette action sera l'occasion de permettre la création ou le renforcement du lien entre parents et ainsi favoriser par la suite les actions de partage de trajets. À cet occasion, l'annonce du lancement de deux expérimentations (co-voiturage et pédibus) pourrait être faite.
- 5- Prévoir d'expérimenter un pédibus sur une semaine depuis le complexe sportif ou depuis un autre lieu décidé en concertation avec les parents d'élèves intéressés. En cas de succès, une pérennisation pourrait être envisagée.
- 6- Organiser une campagne autour du co-voiturage avec préconisations d'une appli de mise en relation.
- 7- Organiser une action autour du poids du cartable : opération test « pesée de cartable » à l'entrée de l'école pour vérifier si des améliorations sont possibles en la matière.
- 8- Organiser une réunion entre l'école-la mairie-la police municipale afin de clarifier la question du stationnement des cars lors des sorties scolaires.

**À moyen terme** (2- 3 prochaines années) :

- 9- Aménager le secteur de l'école (parking, chemin du Morel et parvis de l'école) afin de maintenir la capacité du parking (sans la renforcer mais en améliorant la manœuvrabilité) tout en renforçant l'accès piéton. Un choix plus volontariste en matière d'écomobilité pourrait être de diminuer un peu la capacité du parking du Morel en valorisant plusieurs places en dépose-minute uniquement. Cela pourrait permettre d'améliorer le confort et la sécurité devant l'établissement pour les modes actifs grâce à des cheminements plus confortables et une diminution du trafic motorisé. Cela pourrait être également l'occasion d'offrir un espace de convivialité avec des bancs, de l'ombrage...
- 10- Renforcer la sécurité piétonne du parcours allant du complexe sportif à l'école et au centre-bourg (trottoirs, carrefour), condition sine qua none pour envisager que le parking du complexe sportif puisse un jour véritablement servir de parking de « délestage ». Pour cela la création d'une véritable continuité piétonne semble indispensable avec un allongement du trottoir au droit de l'intersection avec le chemin du Morel. Pour permettre une lisibilité optimale de ce cheminement, il pourrait être

envisagé un trottoir traversant qui donnerait la priorité absolue aux piétons et ferait ralentir suffisamment les automobilistes.

- 11- En dehors du centre-bourg, le développement des modes actifs, marche et vélo, ne serait être effectif si le sentiment d'insécurité, aujourd'hui largement présent, ne diminue pas pour les usagers potentiels. Deux secteurs semblent prioritaires dans les réflexions : l'avenue Jean-Baptiste Achard et la rue du Billoud. Il existe également un enjeu sur le chemin du Trincon même si dans ce secteur il apparaît très difficile de trouver des solutions permettant de faire cohabiter sereinement les piétons et vélos avec les transports en commun et les voitures.

# LISTE DES FIGURES

Figure 1 : Plan de l'établissement – source : école Sacré-Cœur	7
Carte 1 : Périmètre d'étude – répartition des lieux d'habitations des élèves, plan large (source : Openstreetmap)	12
Carte 2 : Répartition des lieux d'habitation des élèves résidant à St-Jean de Moirans (points rouges) - source : Openstreetmap	13
Carte 3 : Répartition des lieux d'habitation des élèves résidant au nord de la commune (centre-bourg et périphérie) - source : Openstreetmap	14
Carte 4 : Répartition des lieux d'habitation des élèves résidant au sud de la commune - source : Openstreetmap	14
Carte 5 : Plan de la commune - source : Mairie de Saint-Jean-de-Moirans	17
Carte 6 : Trafic routier aux abords de l'école et dans le centre-bourg, le lundi à 8h25 - source : Google maps	18
Carte 7 : Trafic routier aux abords de l'école et dans le centre-bourg, le vendredi à 16h30 - source : Google maps	18
Carte 8 : Localisation des parkings – source Openstreetmap	24
Carte 9 : Plan des itinéraires cycles mis en place par le Pays voironnais – source : CAPV	30
Figure 2 : Accessibilité de l'établissement perçue par les parents d'élèves et les professionnels, par mode de déplacement	32
Figure 3 : Aspects à améliorer en priorité aux abords de l'établissement pour les parents d'élèves et les professionnels (nombre de fois citées par les répondants)	33
Tableau 1 : Évaluation des conditions de pratique des différents modes	36
Figure 4 : Nombre de parents et de professionnels estimant que l'itinéraire entre leur domicile et l'établissement est dangereux pour les différents modes	38
Carte 10 : Carte des zones dangereuses perçues par les parents d'élèves-professionnels - source Openstreetmap	40
Carte 11 : Carte des zones dangereuses, zoom centre-bourg et école – (Source Openstreetmap)	40
Tableau 2 : Aménagements prévus ou envisagés ayant un impact positif sur les conditions de pratiques des différents modes	44
Figure 5 : Répartition des modes de déplacement principalement utilisés par les familles	47
Figure 6 : Répartition des modes de déplacement principalement utilisés par les professionnels	48
Figure 7 : Nombre de trajets effectués par les familles et les professionnels sur une semaine, selon les modes employés chaque jour et la distance domicile-établissement	49
Carte 12 : Carte isochrone des déplacements piétons, à moins de 5 minutes à pied (périmètre central n°1 en violet foncé), à moins de 10 minutes (périmètre élargi n°2) et à moins de 15 mn (périmètre n°3 en violet clair) de l'établissement scolaire - Source : Openrouteservice et Openstreetmap	50
Carte 13 : Carte isochrone vélo avec des intervalles de 1 kilomètre et une distance maximale de 3 km - Source : Openrouteservice et Openstreetmap	51
Carte 14 : Carte isochrone vélo avec des intervalles de 5 minutes et un temps maximum de 15 minutes - Source : Openrouteservice et Openstreetmap	52
Figure 8 : Pratique du vélo par les élèves	57
Figure 9 : Pratique du vélo par les parents d'élèves	58
Figure 10 : Pratique de la trottinette, du skate ou du roller par les élèves	58
Figure 11 : Pratique de la trottinette, du skate ou du roller par les parents d'élève	59
Figure 12 : Pratique du vélo par les professionnels de l'établissement	60
Figure 13 : Pratique de la trottinette, du skate et du roller par les professionnels de l'établissement	60
Figure 14 : Satisfaction des trajets pour les parents et les professionnels dont le mode principal est un mode motorisé individuel	61
Figure 15 : Satisfaction des trajets pour les parents et les professionnels dont le mode principal est un mode partagé	62

Figure 16 : Satisfaction des trajets pour les parents et les professionnels dont le mode principal est la marche _____	63
Figure 17 : Axes d'amélioration prioritaires sur les trajets vers l'établissement scolaire pour les parents et les professionnels, en fonction du mode de transport principal (en nombre de fois citées) _____	64
Figure 18 : Temps moyen de trajet des parents et professionnels en fonction de la distance domicile-établissement et du mode de transport principal utilisé _____	65
Figure 19 : Raisons les plus fréquentes motivant le choix du véhicule motorisé comme moyen de déplacement pour les parents, les enseignants et les personnels _____	66
Figure 20 : Proportion de parents accompagnant d'autres enfants que les leurs à l'école _____	69
Figure 21 : Intérêt des parents pour le partage de trajets par mode de déplacement _____	70
Figure 22 : Modes de déplacements vers l'école des parents et professionnels lorsqu'ils étaient enfants _____	71
Figure 23 : Évolution des modes de déplacement souhaitée par les parents pour leurs enfants _____	72
Figure 24 : Conditions souhaitées par les parents et les professionnels pour faire évoluer leurs modes de déplacement vers l'établissement scolaire _____	73
Figure 25 : Appréciation de la démarche d'écomobilité scolaire Moby par les parents et professionnels de l'établissement _____	76
Tableau 3 : Principaux points forts et axes d'amélioration relevés dans le diagnostic _____	81

# ANNEXES ET COMPLÉMENTS

## Sommaire des annexes

Annexe 1 : extrait du compte-rendu du conseil d'établissement du 13 décembre 2021	87
Annexe 2 : grille d'observation des abords de l'établissement scolaire utilisée pour étudier la qualité de la desserte et l'usage des lieux	89
Annexe 3 : Grille utilisée pour observer l'offre de transports et de desserte aux abords de l'établissement	92
Annexe 4 : Grille utilisée pour l'observation des déplacements domicile – école sur la commune lors des diagnostics en marchant et en roulant	95
Annexe 5 : Parcours réalisés lors des diagnostics en marchant	96
Annexe 6 : Parcours réalisés lors du diagnostic en roulant	97
Annexe 7 : Présentation du financement d'actions possibles par Eco CO2	98



## Institution du Sacré Cœur

école et collège – St Jean de Moirans

### *CONSEIL D'ETABLISSEMENT DE NOTRE INSTITUTION*

Lundi 13 décembre 2021 à 18h00 (salle d'étude au collège)

Co-animé par : Olivier Rocoffort (Président de l'OGEC), Marie-Reine Alberti (secrétaire de l'Ogec), Xavier Pesenti (Directeur du primaire) et Romain Braillon Romain (Chef d'établissement).

**Personnes présentes dans l'assemblée :**

Des parents délégués du primaire et du collège, des professeurs primaire et collège, du personnel OGEC, des membres de l'APEL.

Nous remercions toutes les personnes ayant pu être présentes pour ce conseil d'établissement.

Ordre du jour :

- Point sur la cantine,
- Point sur le programme Moby de la municipalité,
- Point sur les travaux d'été,
- Questions diverses,
- Point sur la rentrée et évocation des différents projets pédagogiques 2021-2022,

(...)

## • 2°) Programme Moby de la municipalité

Voilà plusieurs années que la circulation aux abords de l'établissement (en particulier le matin et le soir) n'est satisfaisante pour personne : ni les riverains, ni les Saint Jeannais parents du Sacré-Cœur.

La municipalité de Saint Jean de Moirans a sélectionné le programme national Moby, conçu par Eco CO2 et mis en œuvre par l'Association Le Pic Vert, afin de sensibiliser et de développer l'écomobilité scolaire des élèves et des établissements scolaires de la commune, soit Le Sacré Cœur et Vendémiaire.

Le projet MOBY est donc un bureau d'études qui travaille sur la concertation des flux, tout particulièrement pour l'ensemble des élèves du primaire et du collège de la commune.

La Mairie nous sollicite TOUS pour programmer 3 comités PDES (1 Vendémiaire, 1 école du Sacré Cœur et 1 collège du Sacré Cœur) sur la réflexion sur le plan des déplacements scolaires qui brassent un volume d'élèves important sur la commune. Nous sommes tous concernés, les directions des différents établissements, l'APEL, les parents d'élèves St Jeannais et extérieurs, les personnels d'Ets et les enseignants des établissements scolaires.

Le but de ces commissions est de réfléchir sur les moyens de déplacements utilisés, sur les déplacements à pieds, à vélo, la réflexion sur les moyens de locomotion autres que, si possible, les véhicules entre le domicile et l'école.

Un premier contact a eu lieu le vendredi 26 novembre à 16 heures devant notre établissement pour un premier aperçu de ce programme. Également un mail envoyé à toutes les familles vous invitait à une réunion publique à ce sujet le jeudi 9 décembre dans une salle communale.

La sécurité des enfants est la préoccupation de tous. Notre établissement a effectué des travaux, il y a deux ans, avec la mise en place d'un portail donnant côté parking et condamnant l'accès côté route (chemin Le Morel), devenu trop dangereux.

Côté Mairie, l'objectif de la municipalité est de déplacer les bus pour la dépose et le ramassage scolaire jusqu'à la plateforme sportive du village. Nous alertons tous les parents sur ce point, puisque cette solution nous semble trop dangereuse ; le nombre d'élèves empruntant les transports scolaires est très élevé, le trottoir longeant du centre village à la plateforme sportive (avenue JB Achard) est particulièrement étroit et cette voie a une très forte circulation. Par ailleurs, à ce sujet, nous alertons régulièrement sur la sécurité relative des déplacements des enfants (et de leurs accompagnants) sur ce cheminement qui s'effectue au quotidien pour les cours d'EPS.

Le temps de trajet à pied (de 3 à 4 mn actuellement pour se rendre sur la place du village) serait multiplié par 3 à 4 fois plus long pour se rendre sur la plateforme sportive ; ce qui obligerait un changement d'horaires soit pour les transports scolaires, soit pour les écoles, pour que les usagers puissent être à l'heure d'un point à un autre. La circulation est intense, la vitesse limitée à 20km/heure (en théorie) est rarement respectée, particulièrement sur l'avenue JB Achard.

Il est vrai que la situation actuelle, au centre village, à raison de deux fois par jour, sur une durée d'une demi-heure environ, ne satisfait personne ; Que ce soit le matin à compter de 8h ou le soir à compter de 16h30.

Cependant, au niveau sécuritaire, maintenir les bus scolaires au centre village permet d'avoir un œil adulte sur l'ensemble des élèves ; ce qui ne sera pas le cas sur le projet d'excentrer les bus vers la plateforme sportive et qui pourrait poser d'autres problématiques sur les déplacements d'un groupe de 200 élèves usagers des transports scolaires. Parcours non sécurisé auquel pourrait s'ajouter des incivilités, voire d'éventuelles dégradations si une telle masse d'enfants n'est pas encadrée par un nombre important d'adultes.

Voilà pourquoi, en tant qu'établissement scolaire, il est nécessaire que le point de vue des parents St Jeannais, ou non St Jeannais, des grands-parents, des nounous, enseignants... et des usagers puisse être entendu face au point de vue de la municipalité et que nous incitions chacun d'entre nous à participer aux différentes commissions sur ce projet. Plus nous serons nombreux, plus nous aurons du poids pour nous faire entendre sur la réflexion de déplacer les transports scolaires davantage sur la place du marché aux cerises : plus logique à notre sens et plus sécuritaire pour les élèves, que d'excentrer les transports sur la plateforme sportive.

Le coût de ce projet à hauteur de 15 000 € incombe aux 2/3 à notre institution puisque nous sommes considérés comme deux établissements avec une entité primaire et une entité collège. Ce projet étant déjà lancé en Mairie, il faut que chacun d'entre nous soit acteur et qu'un maximum de personnes participent aux prochaines commissions (à partir de janvier) afin que la municipalité tienne compte de la parole des parents et des membres de notre établissement.

## Annexe 2 : Grille d'observation des abords de l'établissement scolaire utilisée pour étudier la qualité de la desserte et l'usage des lieux

Points à observer	Réponse	Observations à faire, remarques complémentaires
<b>Focus sur la voiture et les deux-roues motorisés</b>		
<b>Stationnement et arrêts aux abords de l'établissement scolaire</b>		
Y a-t-il une aire de stationnement à proximité de l'établissement scolaire ?	Oui / Non	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
Y a-t-il des places de stationnement aux abords de l'établissement ?	Oui / Non	Observation des comportements
Y a-t-il du stationnement sauvage ? (double-file, stationnement sur le trottoir)	Oui / Non	Observation des comportements
Y a-t-il un dépose-minute ?	Oui / Non	Observation des comportements et fréquence ; effets du dépose-minute ? Si oui, préciser lesquels ?
<b>Modération de la circulation motorisée</b>		
Certaines voies font-elles l'objet d'une réglementation particulière pour modérer la circulation ?	Oui / Non	Zone 20, zone 30, signalétique de sécurité routière, etc.
Existe-t-il des aménagements pour modérer la circulation ?	Oui / Non	Visibilité des élèves notamment les plus jeunes, jalonnements, ralentisseurs, chicanes, etc.

Points à observer	Réponse	Observations à faire, remarques complémentaires
<b>Focus sur le vélo</b>		
<b>Observez-vous des aménagements dédiés à la pratique du vélo ?</b>		
Y a-t-il des bandes cyclables ?	Oui / Non	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

Y a-t-il des pistes cyclables ?	Oui / Non	Personnel Motorisés, de type trottinette électrique, gyropode... ?
Y a-t-il un contresens cyclable ?	Oui / Non	
Y a-t-il du stationnement vélo dans l'enceinte de l'établissement ?	Oui / Non	Observation : nombre de places, fréquentation, type d'abris
Y a-t-il du stationnement vélo aux abords de l'établissement ?	Oui / Non	Observation : mobilier urbain utilisé, nombre de vélos, dispositif d'accrochage

### Focus sur la marche et la trottinette

Les trottoirs sont-ils suffisamment larges ?	Oui / Non	
Sont-ils encombrés ?	Oui / Non	Par quoi ? Comment ?
Sont-ils praticables par les Personnes à Mobilité Réduite (PMR) ?	Oui / Non	Observation des éléments urbains qui peuvent empêcher la praticabilité
Accéder à l'établissement scolaire nécessite-t-il une traversée pour les piétons ?	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 ? (aménagements, îlotiers...)	Oui / Non	
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 :
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
<b>Focus sur l'offre de transport collectif</b>		
Quels sont les arrêts à proximité de l'établissement scolaire ? (bus, tramway, métro, car scolaire)		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.
<b>Focus sur le partage de la voirie et les conflits d'usage aux abords de l'établissement</b>		
Le trafic automobile est-il important ?	Oui / Non	
Observez-vous des incivilités, des comportements de violence routière par certains usagers aux heures d'entrée et de sortie scolaires ?	Oui / Non	
Observez-vous des conflits d'usage ?	Oui / Non	
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 ?

<b>Accessibilité en véhicule motorisé Remarques :</b>	<b>Note de 1 à 5</b> 1 = très médiocre 5 = très satisfaisant	Synthèse générale
<b>Accessibilité à pied Remarques :</b>	<b>Note de 1 à 5</b> 1 = très médiocre 5 = très satisfaisant	
<b>Accessibilité à vélo Remarques :</b>	<b>Note de 1 à 5</b> 1 = très médiocre 5 = très satisfaisant	
<b>Remarques sur les autres moyens de transport observés : EDPM (Engins de Déplacement Personnel Motorisés)</b>		Trottinettes électriques, monoroues, gyropodes, hoverboards

## Annexe 3 : Grille utilisée pour observer l'offre de transport et de desserte aux abords de l'établissement

Véhicules motorisés	
Stationnements et arrêts aux abords de l'établissement scolaire	
Aire de stationnement à proximité de l'établissement scolaire	Nombre de places, nombre d'aires de stationnement Distance(s) par rapport à l'établissement scolaire
Places de stationnement aux abords de l'établissement scolaire	Nombre
Emplacement du dépose-minute	Nombre
Transports collectifs	
Transports scolaires (car et autres)	
Nom de l'opérateur de transport	Prestataire / contexte Contacts / référents
Autorité compétente	Nom de l'autorité Coordonnées du référent
Lignes	Itinéraires, numéros et noms des lignes
Arrêts	Indiquer le nom des arrêts à proximité de l'établissement
Horaires	Information sur les fréquences, horaires
Capacité	Capacité de passagers, taux de remplissage
Observations	Noter les problématiques observées : rythme, retard, confort, tarifs Observations concernant la connexion avec l'établissement et la sécurisation des cheminements et la qualité des équipements : la lisibilité des arrêts, les abris, la qualité de l'information, etc.

## Transports en commun (tous publics)

Type	Tramway, bus, métro
Opérateur	Prestataire / contexte Contact et coordonnées mail / téléphone
Autorité compétente	Nom + contact du référent
Lignes	Itinéraires, numéros et noms des lignes
Arrêts	Indiquer le nom des arrêts à proximité de l'établissement
Horaires	Information sur les fréquences, les horaires
Capacité	Capacité de passagers, taux de remplissage
Observations	Noter les problématiques observées : rythme, retard, confort, tarifs Observation concernant la connexion avec l'établissement et la sécurisation des cheminements et la qualité des équipements : la lisibilité des arrêts, les abris, la qualité de l'information, etc.

## Transports partagés

### Covoiturage

Plateforme de covoiturage	Identifier les plateformes de covoiturage mises à disposition et/ou utilisées
Auto-organisation	Annonces faites au sein de l'établissement scolaire
Trajets	Itinéraires, arrêts, horaires, mode d'organisation
Observations	Contraintes, demandes

### Carapatte, caracycle (ou pédibus, vélobus)

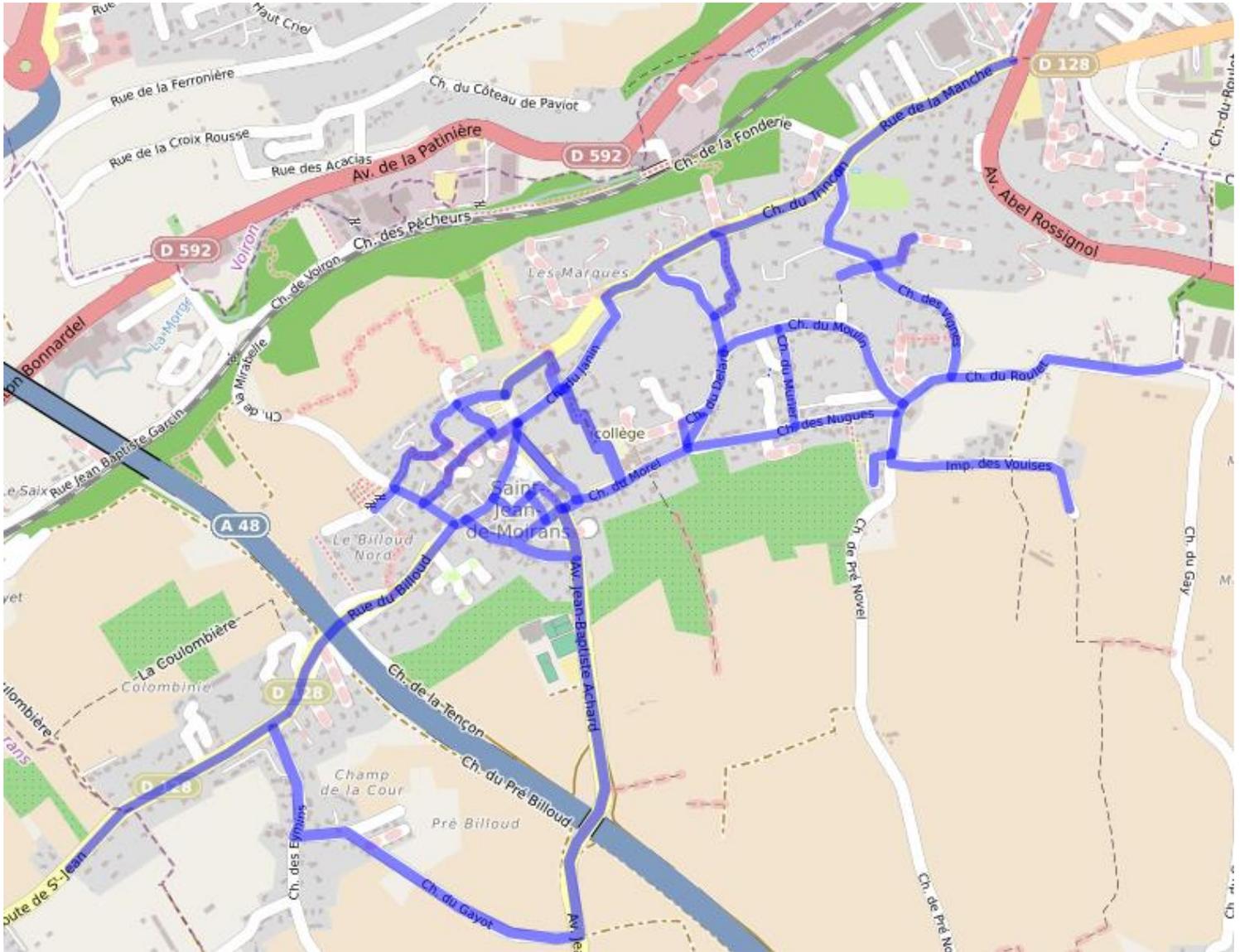
Porteur de la démarche	Contact, référent
Observations	Itinéraires, arrêts, horaires, mode d'organisation Contraintes, demandes, fréquence

<b>Desserte des transports scolaires Remarques :</b>	<b>Note de 1 à 5</b> 1 = très médiocre 5 = très satisfaisant	Synthèse générale
<b>Desserte des transports en commun Remarques :</b>	<b>Note de 1 à 5</b> 1 = très médiocre 5 = très satisfaisant	
<b>Desserte en covoiturage Remarques :</b>	<b>Note de 1 à 5</b> 1 = très médiocre 5 = très satisfaisant	
<b>Desserte en carapatte et caracycle Remarques :</b>	<b>Note de 1 à 5</b> 1 = très médiocre 5 = très satisfaisant	

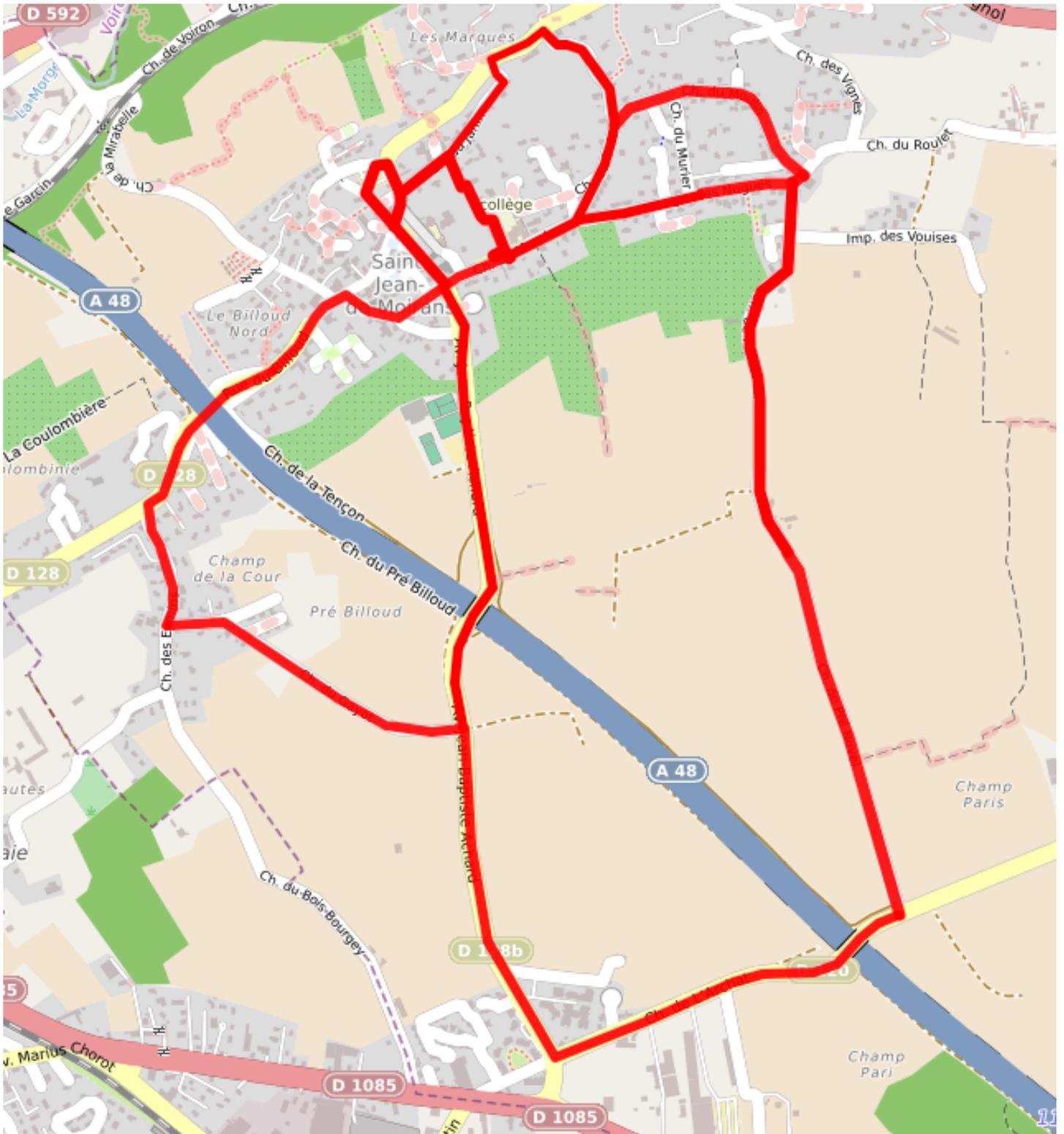
## Annexe 4 : Grille utilisée pour l'observation des déplacements domicile – école sur la commune lors des diagnostics en marchant et en roulant

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

## Annexe 5 : Parcours réalisés lors des diagnostics en marchant



## Annexe 6 : Parcours réalisé lors du diagnostic en roulant



## Annexe 7 : Présentation du financement d'actions possibles par Eco CO2

Le coût global du programme, est pour l'essentiel assuré par les énergéticiens dans le cadre des Certificats d'Économies d'Énergie, à hauteur de 75 % du coût total. L'établissement Sacré Cœur finance le complément.

Ce cout n'inclut pas les frais générés pour la mise en place des actions préconisées et retenues.

De petits équipements peuvent être financés à hauteur de 50% de leur montant avec un plafond de 1 000 euros par établissement. Les équipements éligibles sont les suivants :

- Signalétique (peinture, panneaux...)
- Design urbain
- Mobiliser urbain (par exemple silhouettes d'enfants aux abords des passages piétons)
- Kits éclairage et visibilité (chasubles, lumières, casques...)
- Achat ou location d'équipements et moyens de transport (vélos, trottinettes, minibus, school'bus...)
- Malles pédagogiques
- Équipements d'accompagnement des pédibus (caddies, cordes...)
- Casiers (pour matériel de vélos et/ou livres scolaires pour ne pas avoir à les porter)
- Kits sécurité (notamment pour vélos : écarteurs, sonnettes)
- Équipements de facilitation (bagage à vélo, panier, pompe à vélo, charriot pour cartables si pédibus, etc.)
- Abonnement à une plateforme de covoiturage
- Documents de communication (prospectus sur voitures mal stationnées, macaron « je covoiture avec l'école », cartes de lignes de pédibus/vélo-bus, etc.)
- Compteurs kilométriques et podomètres (pour un challenge par exemple)
- Matériel d'arts plastiques (si besoin pour des évènements)

Sources : EcoCO2, <https://www.moby-ecomobilite.fr/financements/>



## RESTITUTION DU DIAGNOSTIC

38430 • Ecole du Sacré Cœur à Saint-Jean-de-Moirans

Octobre 2022

Ce document a été rédigé par Sébastien Goguet, chargé de mission Moby, de l'association Le Pic Vert sur un modèle proposé par Eco CO2, et validé par Ingrid DI FONSO, adjointe à l'environnement de la mairie de Saint-Jean-de-Moirans, référente de la collectivité pour le programme Moby et par Xavier PESENTI, Directeur de l'école Sacré-Cœur (l'établissement co-finançant le programme).

VILLAGE DE  
**SAINTE JEAN**  
DE MOIRANS



Ecole et collège  
du Sacré-Coeur

Le programme Moby s'inscrit dans le cadre de la démarche engagée par la municipalité de travailler à améliorer les déplacements au sein de la commune et notamment : apaisement du trafic lié aux véhicules, favorisation des modes de déplacements actifs et collectifs. Il vient ensuite de l'enquête sur les déplacements liés aux trajets scolaires menée au cours du 1er trimestre 2021 par la municipalité, et qui a mis en exergue des résultats positifs, des alternatives possibles au "tout en voiture".

Moby est un programme porté par Eco CO2. - <http://www.ecoco2.com>

Eco CO2 crée des solutions pour accélérer la transition écologique par le changement des comportements des citoyens et des organisations. Depuis 2009, l'éco-entreprise déploie des programmes d'accompagnement sur les économies d'énergie et la mobilité durable, conçoit des solutions connectées et réalise des études sur la conduite du changement et la maîtrise de l'énergie.



eco CO<sub>2</sub>  
Donnons du sens à l'énergie 2

MOBY

