

MOBY

RESTITUTION DU DIAGNOSTIC

38430 • Ecole primaire Vendémière à Saint Jean de Moirans

Juin 2023



SOMMAIRE DU RAPPORT

SOMMAIRE DU RAPPORT	2
INTRODUCTION AU RAPPORT	5
PARTIE I CONTEXTE DE L'ÉTABLISSEMENT SCOLAIRE	9
PARTIE II RAPPORT D'ACCESSIBILITÉ	14
MÉTHODE ET CALENDRIER	14
PÉRIMÈTRE D'ÉTUDE	15
TYPLOGIE DU TERRITOIRE	17
ACCESSIBILITÉ	22
Infrastructure globale	22
Abords de l'établissement scolaire	25
Accessibilité en voiture et stationnement	25
Accessibilité en transports collectifs	29
Accessibilité en vélo	32
Accessibilité piétonne	34
Sécurité et points noirs	40
Analyse de l'accessibilité des itinéraires par les différents modes	42
Futurs aménagements prévus	45
PARTIE III RAPPORT DES ENQUÊTES MOBILITÉ	49
REPRÉSENTATIVITÉ	49
TRAJETS DOMICILE-ÉTABLISSEMENT SCOLAIRE	50
Répartition modale des trajets des élèves	50
Autres modes de transports employés	51
POTENTIEL BRUT THÉORIQUE DE REPORT VERS D'AUTRES MODES DE DÉPLACEMENT	52
Potentiel de report brut vers des modes actifs	52
Potentiel de report vers des modes partagés	57
Potentiel de réduction des émissions de gaz à effet de serre et de polluants	58
PRATIQUE DES MODES ACTIFS	60
Pratique du vélo et déplacements des élèves	60
Pratique de la trottinette, du skate et du roller et déplacements des élèves	62

ÉTUDE DES AXES D'AMÉLIORATION DES TRAJETS	64
Appréciation globale des trajets vers et depuis l'établissement	64
Durée des trajets	68
Utilisation des modes motorisés individuels	69
INTÉRÊT POUR UNE ÉVOLUTION DES HABITUDES DE DÉPLACEMENT	73
Partage de trajets	73
Modes de déplacements souhaités	76
Actions favorisant l'utilisation de modes actifs et partagés	77
Autres suggestions pour améliorer les déplacements domicile-établissement	79
Implication dans la démarche d'écomobilité scolaire Moby	80
PARTIE IV RAPPORT SUR LES SORTIES ET VOYAGES SCOLAIRES	87
PARTIE V RAPPORT SUR LES LIVRAISONS	88
CONCLUSION ET PRÉCONISATIONS	89
En résumé	89
ET PRÉCONISATIONS	90
Préconisations	91
LISTE DES FIGURES	93
ANNEXES ET COMPLÉMENTS	95
Sommaire des annexes	95
Annexe 1 : Grille d'observation des abords de l'établissement scolaire utilisée pour étudier la qualité de la desserte et l'usage des lieux	96
Annexe 2 : Grille utilisée pour observer l'offre de transport et de desserte aux abords de l'établissement	99
Annexe 3 : Grille utilisée pour l'observation des déplacements domicile – école sur la commune lors des diagnostics en marchant et en roulant	102
Annexe 4 : Parcours réalisés lors des diagnostics en marchant	103
Annexe 5 : Parcours réalisé lors du diagnostic en roulant	104
Annexe 6 : Questionnaire – Enquête déplacements mairie	105
Annexe 7 : Présentation du financement d'actions possibles par Eco CO2	122

CHIFFRES CLÉS

La situation actuelle



23 %

élèves représentés
(81 élèves)



93 %

des élèves vivent dans la
commune de l'établissement
scolaire



82 %

des répondants estiment que
l'itinéraire entre leur domicile et
l'établissement est dangereux

A PIED



96 %

des répondants estiment que
l'itinéraire entre leur domicile
et l'établissement est
dangereux

A VELO

Les points d'amélioration

Satisfaits de leurs trajets ? Ils disent OUI :



77 %

Modes motorisés individuels



79 %

Marche

Axe d'amélioration prioritaire sur les trajets :

Sécurité

54 059,9 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)



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

Stationnement des voitures

Mode de transport principal :

Voiture

Le potentiel de réduction des émissions par semaine :



286 246 GCO_{2E}

901 G DE NO_x

7 G DE PM

soit l'équivalent du CO₂ émis pour parcourir
121 000 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.

En septembre 2021, la commune de Saint-Jean-de-Moirans a décidé de s'inscrire dans ce programme d'écomobilité.

La phase de diagnostic présentée ci-après a débuté concrètement en mars 2022. Elle comprend un diagnostic accessibilité et une enquête mobilité.

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

La phase 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** et du **10/11/2023** au **22/12/2023** :

- des parents d'élèves qui ont été **51** à répondre, ce qui représente **81** élèves de l'école,
- des enseignants et du personnel de l'établissement dont seulement **1** a répondu.

Point de vigilance :

Après le lancement de la démarche par la commune fin 2021, l'équipe enseignante de l'école primaire a finalement indiqué ne pas souhaiter s'inscrire dans le programme lors de l'année scolaire 2021/2022 mais seulement l'année scolaire suivante 2022/2023. C'est ce qui explique que le questionnaire mobilité ait été mis à disposition des parents, des enseignants et du personnel à 2 reprises, trop peu de questionnaires ayant été complétés sur mars et avril 2022 pour pouvoir en tirer une analyse pertinente.

Le fait que l'enquête ait été proposée sur 2 années scolaires différentes implique un écart dans les niveaux de classes indiqués. Cet écart reste toutefois minime du fait de la très faible participation des parents lors de la première mise à disposition de l'enquête. Il en a toutefois été tenu compte dans les analyses détaillées de ce diagnostic.

Les principales dates :

- **Le 05 octobre 2021** : réunion de cadrage avec la municipalité et le personnel de l'école.
- **Le 03 décembre 2021** : organisation d'un évènement de lancement Moby devant l'école avec présentation de la démarche et prise de contacts des parents intéressés.
- **Le 09 décembre 2021** : présentation du programme Moby lors de la réunion publique d'information organisée par la commune sur le thème du cadre de vie.
- **Le 21 décembre 2022** : point d'étape en mairie.
- **Le 2 mars 2022** : lancement de l'enquête mobilité.
- **Le 02 avril 2022** : première réunion du comité Moby. Faute de participants la réunion a été ajournée.
- **Le 17 avril 2022** : clôture de l'enquête mobilité auprès des parents, enseignants et personnel de l'école Vendémiaire.
- **Le 14 juin 2022** : participation de l'école Vendémiaire au 1^{er} concours des écoles éco-mobiles du Pays Voironnais en partenariat avec le programme Moby.
- **Du 15 au 22 novembre 2022** : chacune des 9 classes de l'école a bénéficié d'une première animation Moby en classe.
- **Le 21 octobre 2022** : rencontre avec la direction de l'établissement.
- **Le 10 novembre 2022** : réouverture de l'enquête mobilité.
- **Le 22 décembre 2022** : Clôture (définitive) de l'enquête mobilité.
- **Le 10 février 2023** : organisation d'un diagnostic accessibilité marchant.
- **Le 10 mars 2023** : organisation d'un diagnostic accessibilité « abords de l'établissement ».
- **Le 21 mars 2023** : réunion du comité Moby de l'école Vendémiaire en mairie. Un seul parent participant (non inscrit jusqu'alors au comité Moby).
- **Le 6 avril 2023** : point d'étape en mairie.
- **Le 25 mai 2023** : participation de l'école Vendémiaire au 2^{ème} concours des écoles éco-mobiles du Pays Voironnais.
- **Du 02 mai au 3 juillet 2023** : chacune des 9 classes de l'école a bénéficié d'une seconde animation Moby.



Èvènement de lancement Moby devant l'école Vendémiaire avec présentation de la démarche et prise de contacts des parents intéressés (ci-dessus).

Réunion publique d'information organisée par la commune sur le thème du cadre de vie avec présentation du programme Moby (ci-dessous).





LE PIC VERT

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 et reconnue comme association éducative complémentaire de l'enseignement public. Créée en 1995, l'association emploie 4 salariés.

Pour ce programme c'est Émilie Giroud qui a assuré, dans un premier temps (année scolaire 2021/2022) le poste de chargée de mission. À compter de juin 2022, Sébastien Goguet, directeur de l'association a pris le relai.

Contact de l'association :

Association Le Pic Vert – 100 rue du Parc de la Sûre, 38500 COUBLEVIE

04.76.91.34.33 – contact@lepicvert.org – www.lepicvert.org

Contact du chargé de mission Moby :

Sébastien Goguet – 06.37.22.28.31 – direction@lepicvert.org

Crédits photos du présent diagnostic : Émilie Giroud et Sébastien Goguet

PARTIE I

CONTEXTE DE L'ÉTABLISSEMENT SCOLAIRE

- La commune de Saint-Jean-de-Moirans, qui compte plus de 3 500 habitants (Populations légales 2017, INSEE), dispose d'un groupe scolaire publique « l'école publique Vendémiaire » regroupant au sein d'un même espace, une école élémentaire et une école maternelle.
- L'école publique Vendémiaire est située au cœur du village au 126 Chemin de l'Isle Verte, elle a été ouverte au début des années 1900 et a fait l'objet depuis lors de plusieurs agrandissements et aménagements (notamment en 1982, 1985, 1990 et 2012).
- Elle compte actuellement 14 classes, 5 de maternelle et 9 en élémentaire.
- Depuis 2021, l'école fonctionne sur la base de 4 jours par semaine (4,5 jours auparavant). D'un point de vue des déplacements scolaires, le passage de 4,5 à 4 jours a permis de diminuer le nombre de déplacements domicile-école sur une semaine d'environ 20%.
- L'accès aux deux écoles se fait par une seule et même entrée, ce qui concentre les flux et les rend complexes. Le fait que les écoles publiques maternelle et élémentaire soient incluses au sein d'un même espace est un atout en termes de déplacement, les parents ayant des enfants dans les 2 établissements n'ayant qu'un seul et même déplacement à effectuer. À contrario, le fait que les 2 écoles soient situées au même endroit entraîne une concentration forte des déplacements vers cet établissement favorisant ainsi la saturation des routes y menant.
- Les horaires de l'école élémentaire pour l'année scolaire 2022/2023 sont les suivants :

	GARDERIE	ECOLE MATIN	PAUSE MERIDIENNE	ECOLE APRES-MIDI	ACTIVITES PERISCOLAIRES / GARDERIE
LUNDI	7h30-8h20	8h30-11h30	11h30-13h30	13h30-16h30	16h30-18h30
MARDI	7h30-8h20	8h30-11h30	11h30-13h30	13h30-16h30	16h30-18h30
JEUDI	7h30-8h20	8h30-11h30	11h30-13h30	13h30-16h30	16h30-18h30
VENDREDI	7h30-8h20	8h30-11h30	11h30-13h30	13h30-16h30	16h30-18h00

- L'établissement accueille chaque année plus de 300 élèves dont plus de 200 en élémentaire.

À la rentrée scolaire 2022/2023, 208 enfants ont été accueillis en élémentaire et 121 en maternelle soit 329 enfants. Avec l'arrivée de nouveaux enfants en cours d'année, l'école accueille actuellement (au 31 mai 2023) 338 élèves dont 213 en élémentaire.

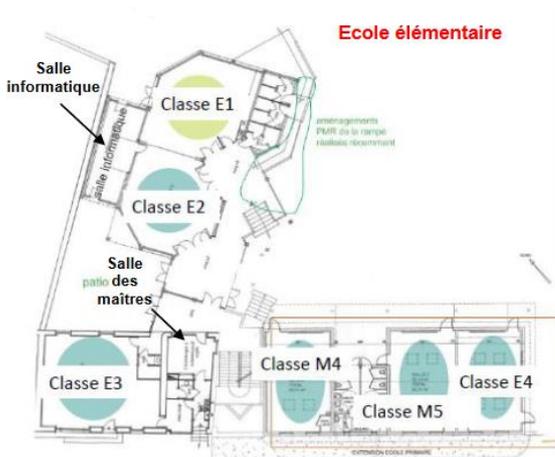
Les effectifs sont en hausse régulière depuis 15 ans. Lors de l'année scolaire 2007/2008, l'école accueillait 248 élèves dont 163 en élémentaire, dix ans après (2017/2018) elle en comptait 306 dont 178 en élémentaire et cette année 338 dont 213 en élémentaire soit une augmentation de 27 % des effectifs totaux et de 24% des effectifs en élémentaire en 15 ans.

Les ouvertures de classes se sont succédées depuis 2010 passant de 9 à 14 aujourd’hui. Globalement, les effectifs semblent augmenter à un rythme supérieur à celui attendu.

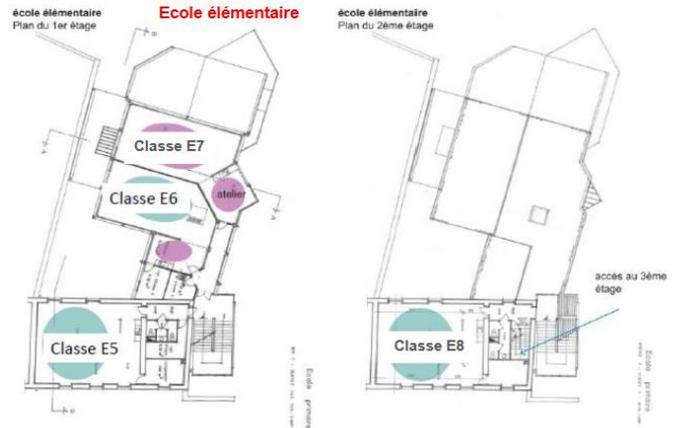
- Conséquences : les 3 bâtiments que compte l’école élémentaire sont arrivés aujourd’hui à saturation. Depuis l’ouverture des deux dernières classes élémentaires, il ne reste plus aucune salle de disponible. Les salles qui devraient servir d’atelier ou d’activités sont aujourd’hui utilisées comme salles de classe.

Ces 3 bâtiments n’ont pas une bonne performance environnementale en ce qui concerne la consommation d’énergie et le niveau d’isolation, d’autant que les salles de classe donnent sur la rue ou sur la cour, ce qui entraîne des nuisances sonores. Depuis trois ans des structures provisoires, de type Algeco, ont été mises en place pour faire face à la demande croissante d’élèves à scolariser.

ETAT DES LIEUX - Les plans - RdC



ETAT DES LIEUX - Les plans - R+1 et R+2



Plan 1 : Plan de l’école élémentaire actuelle (source : mairie de Saint-Jean-de-Moirans, dossier DUP)

- En élémentaire, les effectifs par niveau à la rentrée ont été les suivants :

- CP : 41
- CE1 : 30
- CE2 : 54
- CM1 : 37
- CM2 : 46

Ces élèves sont répartis en 9 classes :

classe	niveau	effectifs au 1er/09/2022	effectifs au 31/05/2023
élémentaire	CP	20	20
élémentaire	CP	21	22
élémentaire	CE1, CE2	24	24
élémentaire	CE1, CE2	23	24
élémentaire	CE1, CE2	23	24
élémentaire	CE2, CM1	23	24
élémentaire	CM1, CM2	24	25
élémentaire	CM1, CM2	24	24
élémentaire	CM2	26	26
TOTAL		208	213

- L'équipe enseignante du groupe scolaire se compose de 18 personnes qui sont appuyées par 4 ATSEM (Agents Territoriaux Spécialisés des Écoles Maternelles) et 2 AESH (Accompagnants d'Élèves en Situation de Handicap).

La direction est assurée en 2022/2023 par Mme Alexandra Cotté.

- Bien qu'ayant décidé depuis la rentrée scolaire 2021 de repasser à la semaine de 4 jours (à la demande d'une majorité de parents), la commune a fait le choix de continuer à proposer un accueil de loisir périscolaire déclaré auprès de la direction départementale de la cohésion social (DDCS).

L'école primaire est donc également le lieu d'accueil et d'organisation des activités périscolaires. Environ 180 enfants y sont présents tous les jours (matin et/ou soir). Il n'y a pas actuellement de locaux dédiés spécifiquement au périscolaire qui s'organise au sein même des salles de classe.

Les services proposés sont les suivants :

- Un accueil le matin (garderie) entre 7h30 et 8h20 (avec une fermeture du portail à 8h10)
- Un accueil périscolaire entre 11h30 et 13h20
- Des Temps Périscolaires de 16h30 à 18h30 (18h le vendredi)

- Un restaurant scolaire, d'une capacité de 230 places, est installé au sein même du groupe scolaire. Chaque jour, la cantine est utilisée par près de 230 enfants (70 % des enfants scolarisés), le service est donc tout proche de la saturation. Les repas sont préparés par un prestataire, l'entreprise Trait'Alp, traiteur basé à Saint-Martin-le-Vinoux (à 22 km de Saint-Jean-de-Moirans). Le service fonctionne de 11h30 à 13h00 en 2 services. Les enfants de maternelle et d'élémentaire mangent dans le même restaurant scolaire mais dans des espaces différents.

- En 2023, d'importants travaux au sein de l'établissement ont débuté (voir page suivante), le restaurant scolaire a été délocalisé à proximité de l'école. Un programme de restructuration et d'extension du groupe scolaire est actuellement en cours, le groupe scolaire actuel étant composé de bâtiments assez hétérogènes. Les travaux doivent permettre d'adapter le groupe scolaire aux besoins actuels et futurs et d'en améliorer la fonctionnalité et le confort.

- Une association « Sou des écoles » vient soutenir les activités des classes en organisant des évènements pour financer certaines actions et sorties scolaires et la FCPE (Fédération des Conseils de Parents d'Élèves) Vendémiaire est implantée depuis 1987 sur l'école pour faire le lien entre les parents et les acteurs de la vie scolaire.

- La commune compte également un autre établissement scolaire, l'établissement privée Sacré Cœur qui regroupe une école primaire et un collège.

- La commune a mis en place un Conseil municipal des enfants (CME) avec pour objectifs de favoriser la participation des jeunes à la vie de la commune. 12 élèves (6 filles et 6 garçons) de CM1 et de CM2 ont été élus. Ces élus ont notamment souhaité axer leur travail sur la sécurité routière, ce qui a abouti à l'implantation de grands crayons aux abords des écoles et du centre socio-culturel. Il avait été envisagé d'associer le conseil municipal d'enfants aux travaux du comité Moby mais finalement cela n'a pu aboutir.



Source : photographie aérienne Géoportail

Carte 1 : Localisation de l'école et du projet d'extension (source : Mairie de St-Jean-de-Moirans, dossier DUP)

- **Le programme de restructuration et d'extension du groupe scolaire :**

Le groupe scolaire arrive aujourd'hui à ses limites en termes de capacité et de fonctionnement. C'est pourquoi la commune de Saint-Jean-de-Moirans a décidé de le restructurer par une rénovation des bâtiments existants et une extension sur une parcelle attenante au site actuel.

Ce projet est justifié par la saturation des locaux qui ne permettent plus de répondre à l'augmentation constante des effectifs scolaires et leur vétusté qui les rendent inadaptés au fonctionnement des écoles maternelle et élémentaire d'aujourd'hui.



Panneau présentant les travaux prévus et récemment engagés pour l'école. Juin 2023

Après avoir exploré plusieurs pistes, la commune a finalement retenu la solution d'une reconfiguration et de l'extension du groupe scolaire sur le site actuel et sur un terrain attenant. Les travaux ont débuté récemment et prévoient :

- la restructuration et l'extension du restaurant scolaire,
- la démolition du bâtiment élémentaire de 1985,
- la construction du bâtiment élémentaire en lien avec le bâtiment de 1900,
- la construction du bâtiment maternelle,
- la remise en état et la séparation des cours maternelle et élémentaire,
- la séparation des entrées / sorties maternelle et élémentaire.

Ce projet doit répondre aux problématiques majeures de ce groupe scolaire à savoir :

- le rassemblement de l'école maternelle, avec plus de classes et salles de repos,
- le rassemblement du périscolaire dans un lieu dédié,
- la séparation des entrées/sorties des élèves de maternelle et de l'élémentaire,
- la séparation des cours de récréation maternelle et élémentaire,
- des cours de récréation plus grandes,
- l'agrandissement de la cantine scolaire.

L'objectif de la commune est d'ouvrir le nouveau groupe scolaire lors de la rentrée scolaire 2024/2025, soit 2 années de travaux.

Si l'on excepte les complications pour se déplacer et se garer qu'occasionneront les travaux, la réalisation de ce nouveau groupe scolaire n'aura pas d'impacts - négatifs ou positifs - en termes de déplacements scolaires puisque le groupe scolaire sera rebâti sur son emplacement actuel sans suppression ni création de places de stationnements. La problématique des déplacements est prise en considération dans d'autres démarches communales comme nous le verrons plus loin.



Projection de la nouvelle école – (source Mairie de Saint-Jean-de-Moirans, dossier DUP)

PARTIE II RAPPORT D'ACCESSIBILITÉ

MÉTHODE ET CALENDRIER

La phase de diagnostic présentée ci-après a débuté en mars 2022. Elle comprend un diagnostic accessibilité et une enquête mobilité.

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 51 parents représentant 81 élèves
- l'analyse de la liste anonymisée des adresses des élèves fournie par l'école qui comporte 283 adresses (y compris les adresses des élèves de maternelle qu'il n'a pas été possible de séparer)
- l'analyse du questionnaire mobilité enfants
- des échanges avec la directrice de l'établissement 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^{er}/09/2022), voir annexes 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, DUP nouvelle école...).

PÉRIMÈTRE D'ÉTUDE

Le périmètre d'étude concerne les abords immédiats de l'école Vendémiaire 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 qui comportent 283 adresses, il apparaît que :

- 262 élèves habitent sur la commune de Saint-Jean-de-Moirans
- 21 élèves ne résident pas sur la commune.

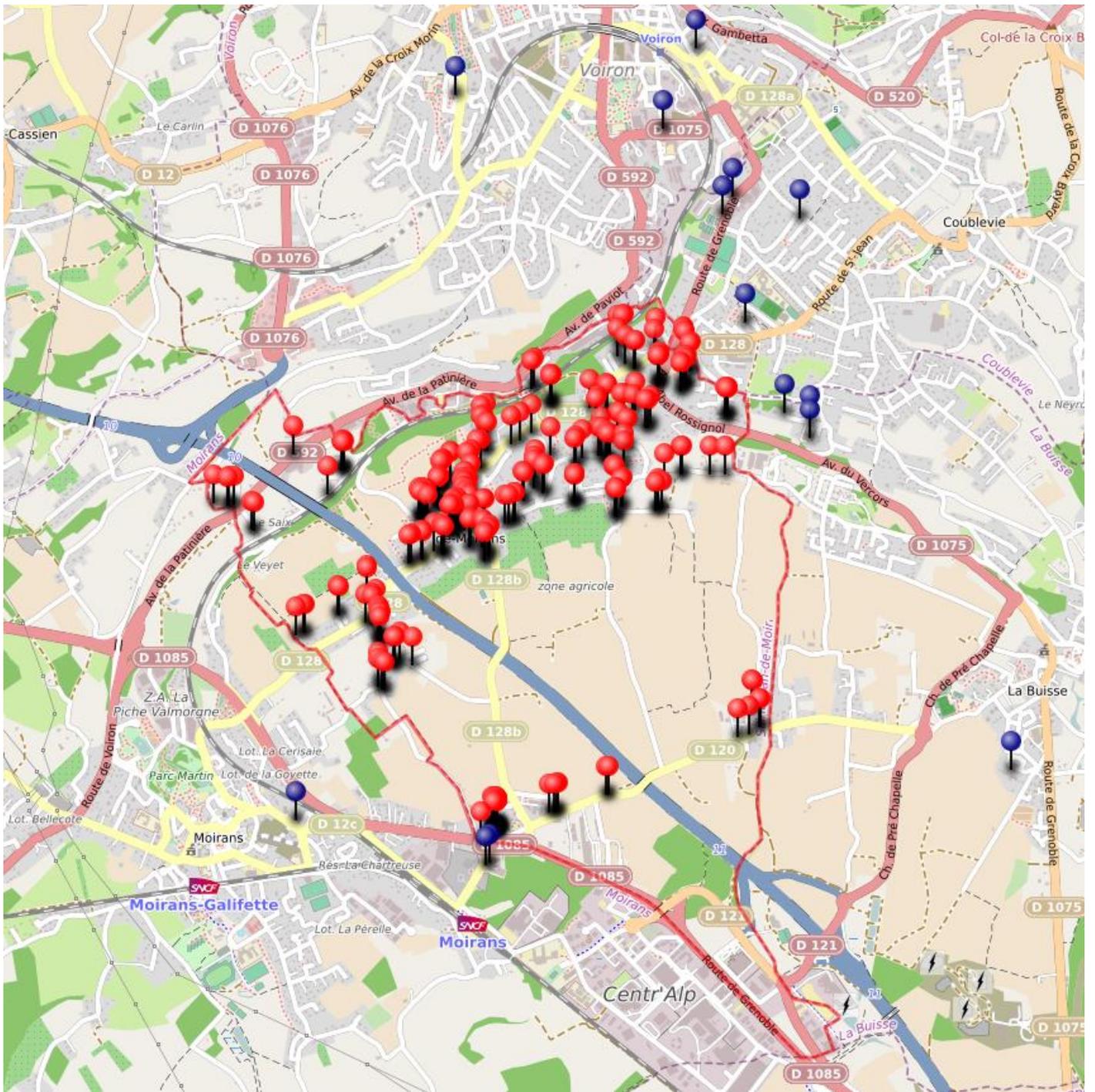
Ainsi une très grande majorité des élèves accueillis au sein du groupe scolaire (93 %) résident sur la commune de Saint-Jean-de-Moirans.

Seulement 7% n'habitent pas sur la commune.

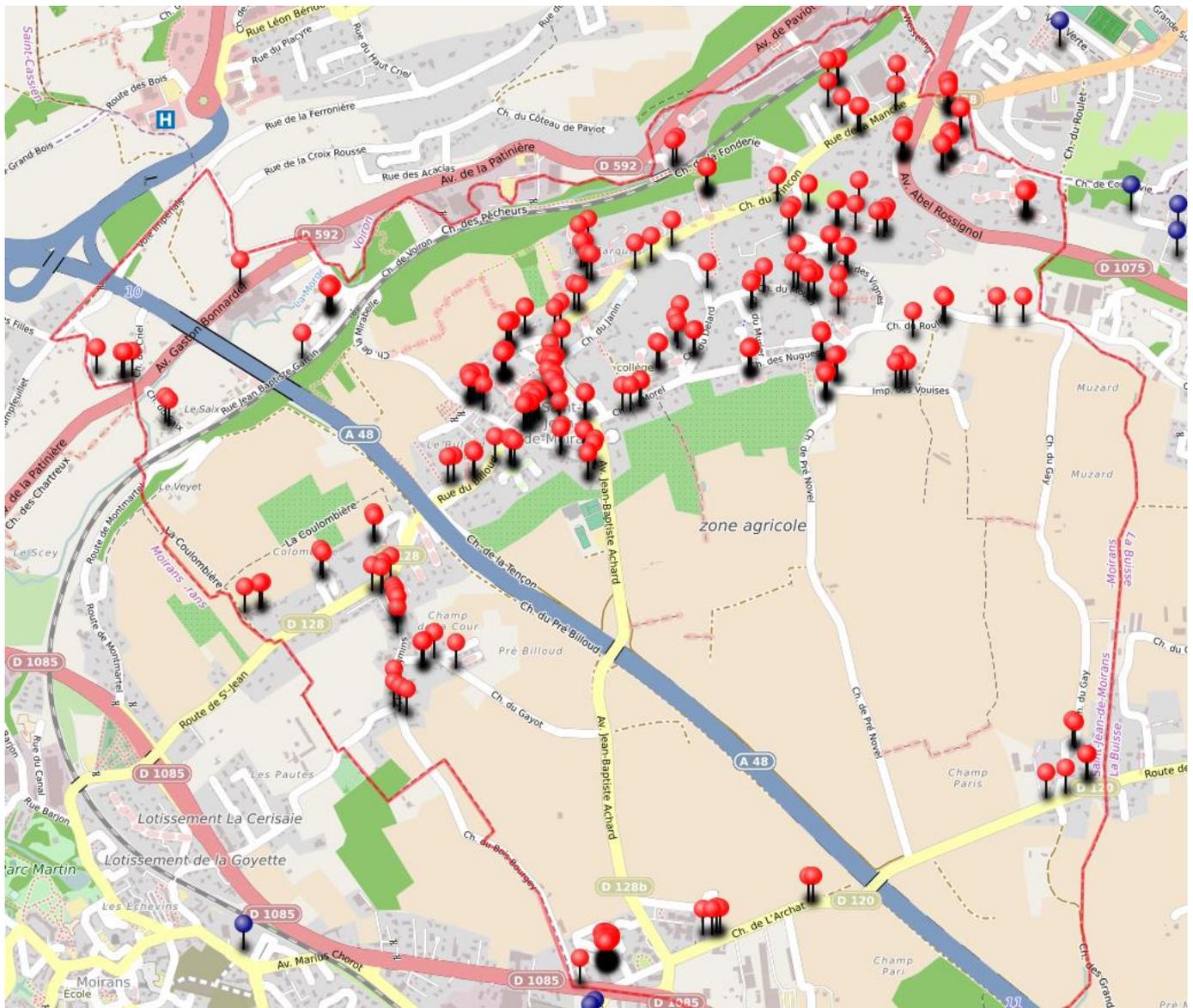
Commune de résidence	Nombre d'élèves	Distance moyenne commune / Saint Jean de Moirans en km
Saint-Jean-de-Moirans	262	
Voiron (38)	5	7
Coublevie (38)	3	4
La Buisse (38)	3	5
Moirans (38)	1	3
Voreppe (38)	1	7
Rives-sur-Fure (38)	1	10
Apprieu (38)	1	17
St Etienne de St Geoirs (38)	1	21
Grenoble (38)	1	23
Seyssins (38)	1	28
Fontenay-Sous-Bois (94)	1	563
Vaucresson (92)	1	566
Les Peintures (33)	1	592

Si l'on excepte les 3 « anomalies » de ce tableau (Fontenay, Vaucresson et Les Peintures) pour lesquels on imagine mal un déplacement quotidien domicile-école de plus de 500 km (il s'agit probablement de résidence alternée), la majorité des élèves non-résidents sur Saint-Jean-de-Moirans habitent dans les communes proches que sont Voiron, Coublevie, Moirans, La Buisse, Voreppe.

Moins de 10 élèves ont à effectuer un déplacement supérieur à 10 km pour se rendre à l'école.



Carte 2 : Périmètre d'étude – répartition des lieux d'habitations des élèves, plan large (source : Openstreetmap)



Carte 3 : Répartition des lieux d'habitation des élèves résidant à Saint-Jean-de-Moirans, points rouges (source : Openstreetmap)

TYPLOGIE DU TERRITOIRE

- Commune périurbaine, Saint-Jean-de-Moirans s'étend sur 643 hectares et 42 hameaux et lieux-dits communaux.
- D'après l'INSEE (données 2019), Saint-Jean-de-Moirans :
 - compte 3 654 habitants en 2019 contre 3 329 en 2013, soit une augmentation de près de 10 %. La population de la commune a doublé en moins de 20 ans et la dynamique se poursuit bien que de manière ralentie.
 - accueille 1 400 ménages et 1 513 logements dont 93% sont des résidences principales (1 % de résidence secondaire, le restant correspondant à des logements vacants).

En raison du phénomène de périurbanisation qui se développe, la commune voit ainsi sa population croître et doit faire face à une importante demande de logements et d'équipements publics.

- Depuis 1975, la commune de Saint-Jean-de-Moirans connaît une augmentation constante de sa population.
- Ce phénomène s'explique principalement par l'importante pression foncière qui s'exerce sur la région grenobloise et entraîne un déplacement des populations en direction des territoires voisins. 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 sur les déplacements au sein du village datant de 2019 qu'un nouveau logement génère entre 3 et 5 trajets en voiture supplémentaires par jour.
- La commune connaît une progression continue du nombre de logements. Il existe actuellement plusieurs projets immobiliers, en cours de construction ou en phase d'élaboration, qui vont entraîner l'arrivée de nouvelles familles, et donc de nouveaux enfants scolarisés, dans les années à venir.
- Chaque année la commune compte de 30 à 40 naissances (30 en 2020, 35 en 2021).
- 93% des ménages disposent d'au moins 1 voiture, 55% d'au moins 2. 81% des ménages disposent d'un emplacement de stationnement réservé (place de parking privé).
- 14% des actifs de plus de 15 ans travaillent sur la commune, 86 % sur une autre commune. 81% utilisent leur voiture pour se rendre au travail, 13% les transports en commun, 2,5 % la marche ou le vélo (données INSEE 2019).
- La commune se situe à 90 km de Lyon, 23 km de Grenoble, 3 km de Voiron (20 000 habitants), 83 km de l'aéroport Lyon-St Exupéry et à 25 km de l'aéroport de Grenoble-Isère. Elle bénéficie ainsi de l'influence de ces pôles d'activités et de services.

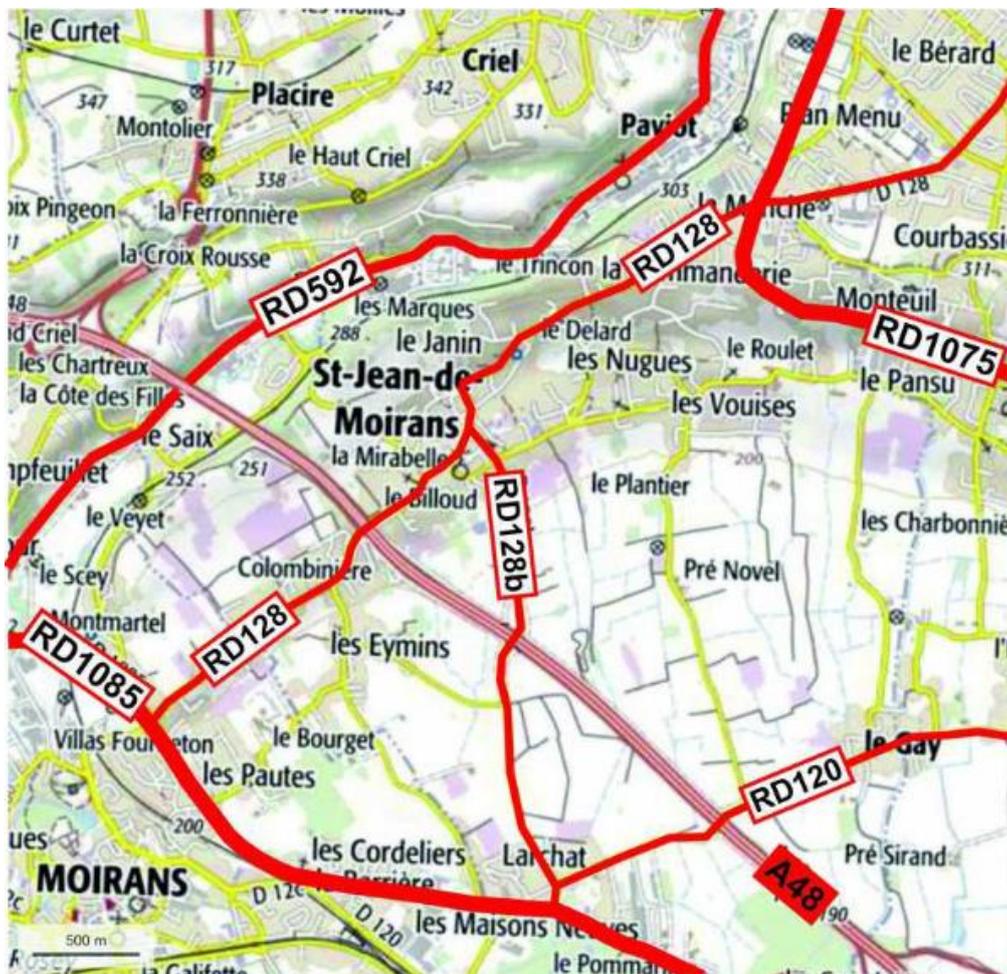
Elle est traversée par 2 voies de circulation principales :

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

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

La commune est coupée en deux par l'autoroute A48 et est traversée par la route départementale RD128, ce qui la place dans un réseau routier permettant d'atteindre les pôles d'activités de proximité que sont Voiron (10 mn), Moirans (zone industrielle de Centr'Alp à 5 mn) et Grenoble (30 mn).

Bien que la voie de chemin de fer passe par Saint-Jean-de-Moirans, le territoire communal n'est que partiellement desservi par le réseau SNCF, par les gares de Voiron et Moirans. Celles-ci sont respectivement distantes de 3 et 2 km environ du centre du village. Ces deux gares permettent les liaisons de grandes lignes avec les villes de Grenoble, Chambéry, Valence et Lyon.



Carte 4 : Axes de circulation principaux – Source : étude CEREMA pour le compte de la commune

- Saint-Jean-de-Moirans fait partie du canton de Tullins, de l'arrondissement de Grenoble et de la Communauté d'Agglomération du Pays Voironnais.



Carte 5 : Carte du territoire de la CAPV / Pays Voironnais

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...).

Situé au nord de l'agglomération grenobloise, dans le département de l'Isère, le Pays Voironnais se divise géographiquement en deux sous-ensembles. Le Sud de l'intercommunalité, qui inclut la commune de Saint-Jean-de-Moirans, est adossé à la rivière Isère et composé de plaines traversées par d'importants axes de communication routiers et ferroviaires. Cette partie abrite les villes les plus peuplées et l'essentiel de la population et de l'activité économique et industrielle.

- Le relief de la commune joue un rôle important dans la répartition des espaces communaux avec :
 - Un large secteur de plaine essentiellement dédié 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.

- 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.

Le village de Saint-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 Vendémiaire
- 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 Colombière, Pré Billoud, La Tençon, Le Billoud, le centre-bourg, Les Nugues, Le Delard, Les Vouises, Le Roulet, La Commanderie, Les Cormelles, Le Trincon...

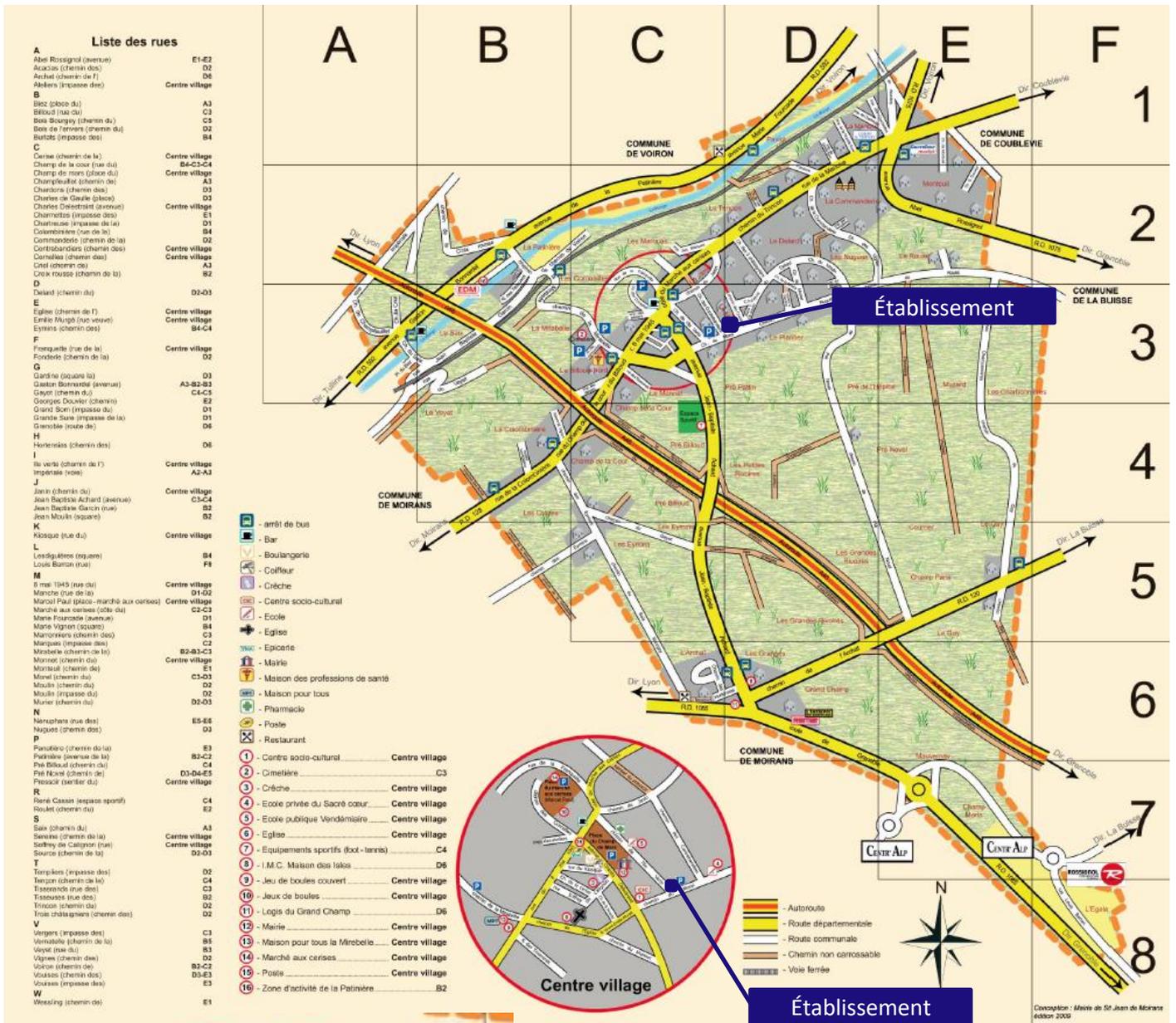
- La commune compte une école publique ainsi qu'une école et un collège privés. Elle accueille également de nombreux services et équipements :

- 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).



*Marché du vendredi 10 mars 2023,
place du village*



Carte 6 : plan de la commune – source : commune de Saint-Jean-de-Moirans

ACCESSIBILITÉ

Infrastructure globale

L'école Vendémiaire se trouve dans le centre-bourg du village. Elle bénéficie 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 également 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.

La commune est labellisée village prudent.

Ce « label » est décerné par l'association Prévention Routière qui souhaite ainsi valoriser les communes les plus exemplaires en matière de sécurité et de prévention routières. Il est symbolisé par un panneau installé aux entrées du village.

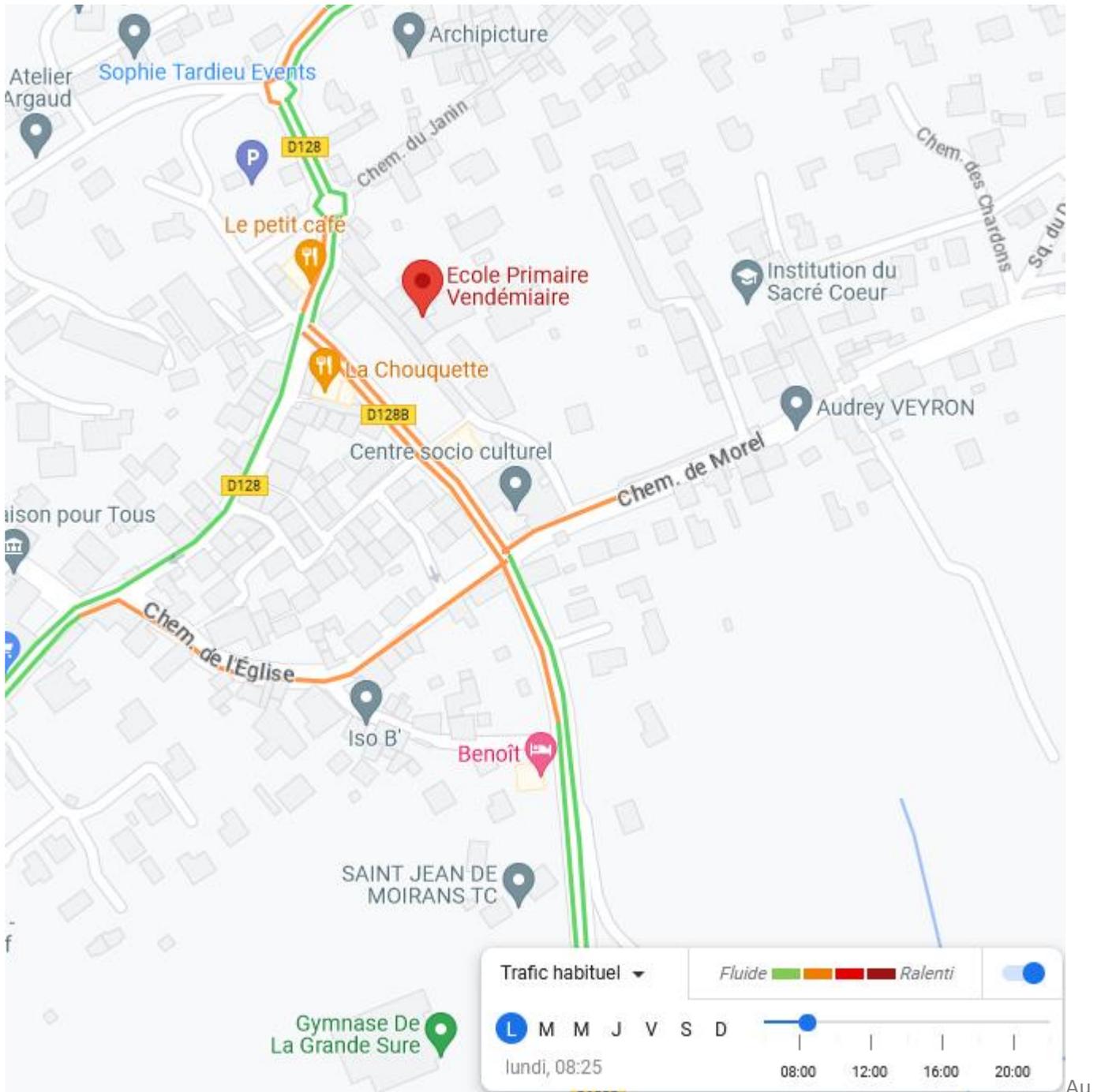
Pour obtenir ce label, la commune a dû répondre à un questionnaire basé sur les critères suivants :

- Les aménagements réalisés et programmés,
- Les actions de prévention et de sensibilisation aux risques routiers mises en œuvre (en fonction de l'âge des administrés et auprès des agents municipaux),
- La mise en place d'indicateurs permettant de mesurer le risque routier sur la commune

A l'issue de ce questionnaire, et d'une visite du village avec l'association Prévention Routière, Saint-Jean-de-Moirans s'est vu attribuer le niveau 2 de labellisation qui en comprend 5.



Signalétique « village prudent » apposée à l'entrée Nord de la commune (depuis Voiron, Coublevie)

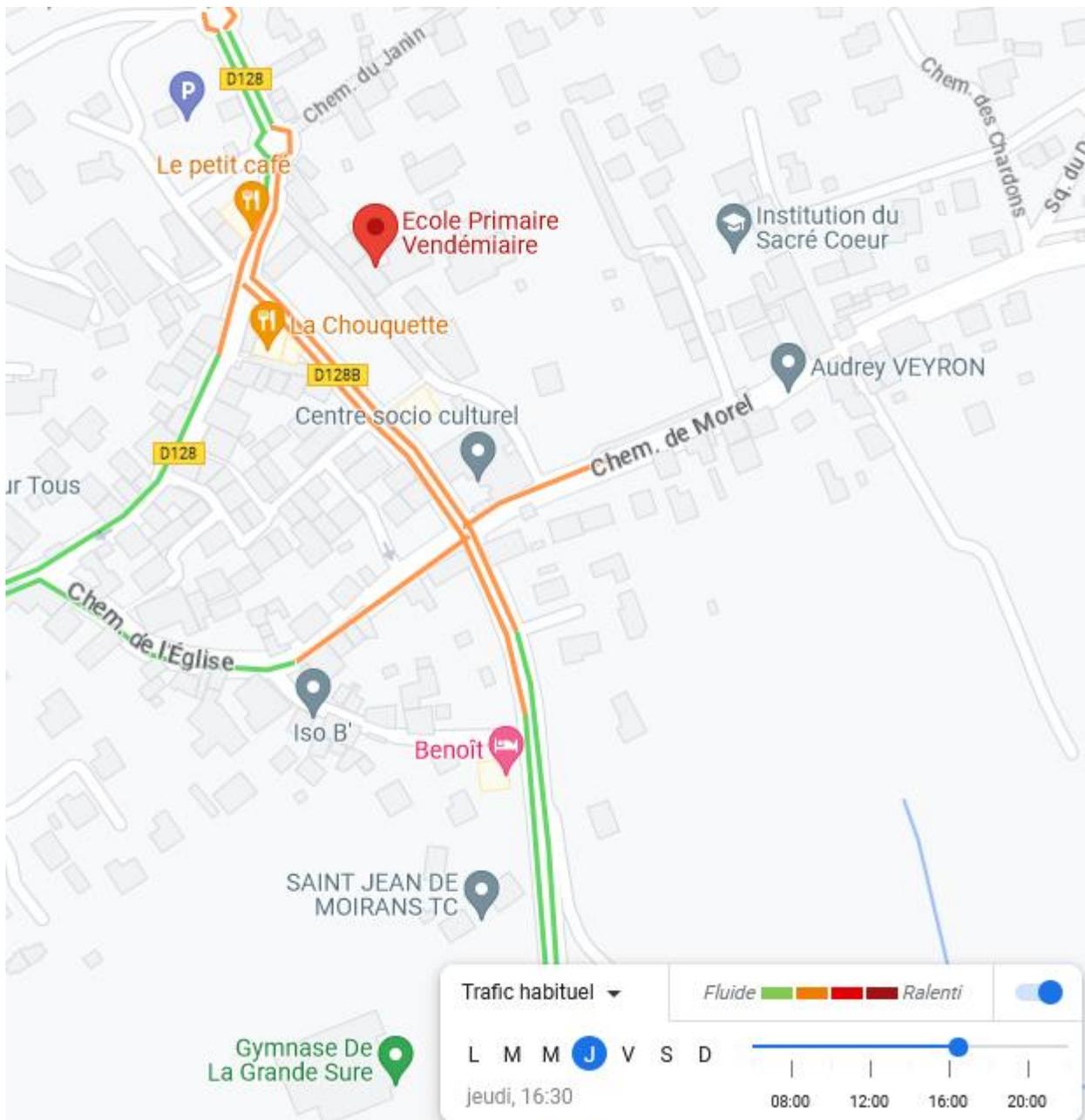


Carte 7 : Trafic routier aux abords de l'école, le lundi à 8h25 (source : Google maps)

Une intense circulation, proche de la saturation, est ainsi 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.



Carte 8 : Trafic routier aux abords de l'école, le jeudi à 16h30 (source : Google maps)

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, avec une zone de rencontre étendue à l'ensemble de ce périmètre. 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 dont a pu prendre connaissance le comité Moby en octobre 2022.

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 de l'école Vendémiaire sur la place du village, les voitures ne peuvent se garer devant l'établissement.

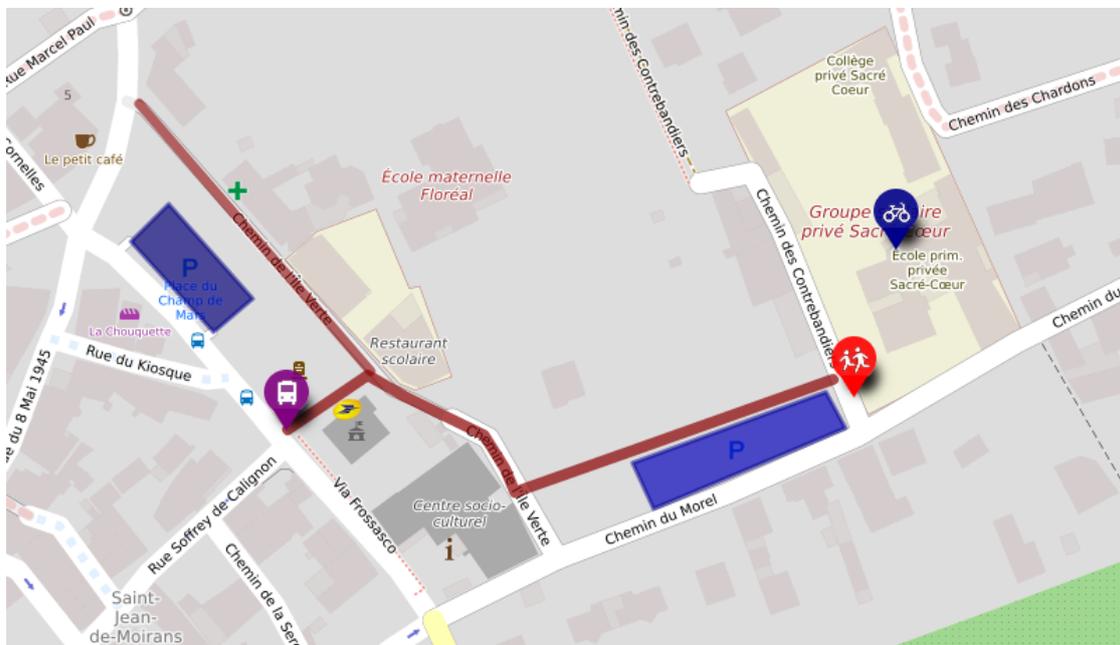
L'accès à l'école se fait par la place du village, appelé place du Champ de Mars. Cette place, essentiellement piétonne, comprend également un parking de 24 places très sollicité aux heures d'entrée et de sortie scolaires. Ce parking sert notamment de dépose minutes, les enfants étant à 1 mn à pied de l'entrée de l'école avec un parcours sécurisé (uniquement piétons) pour s'y rendre.



*Vue de la place du Champ de Mars depuis la mairie
Au fond à gauche, le parking de 24 places
À droite, derrière les barrières, l'entrée de l'école Vendémiaire.*

Accessibilité en voiture et stationnement

L'école est accessible en voiture depuis le centre-bourg. Mais cette accessibilité est délicate du fait d'une circulation chargée.



Plan 2 : Circulation piétonne (trajet marron) en centre-bourg et à proximité des établissements scolaires

Le parking du Champ de Mars, situé à proximité immédiate de l'école, est largement utilisé par les parents d'élèves, notamment comme dépose-minute mais également par d'autres habitants puisque ce sont les places les plus proches des commerces de proximité et de la mairie notamment.

Ce parking dispose actuellement de 24 places en zone bleue (stationnement limité à 1 heure avec contrôle par un disque réglementaire) de façon à permettre aux utilisateurs de ces commerces et services d'y avoir accès. Il peut aussi être utilisé en stationnement résidentiel par les riverains de la place ou des rues avoisinantes. Par contre, le personnel de l'établissement ne peut utiliser ce parking pour se garer et se reporte donc vraisemblablement sur le parking des Cerises, de plus grande capacité et sans zone bleue.

Bien que bénéficiant d'une entrée et d'une sortie distinctes (ce qui crée de fait un sens de circulation), les manœuvres au sein du parking du Champ de Mars ne sont pas spécialement aisées.

Comme nous le verrons en détail plus loin, 54 % des parents répondants au questionnaire mobilité ont indiqué que les abords de l'établissement ne leur semblent pas facilement accessibles en voiture.

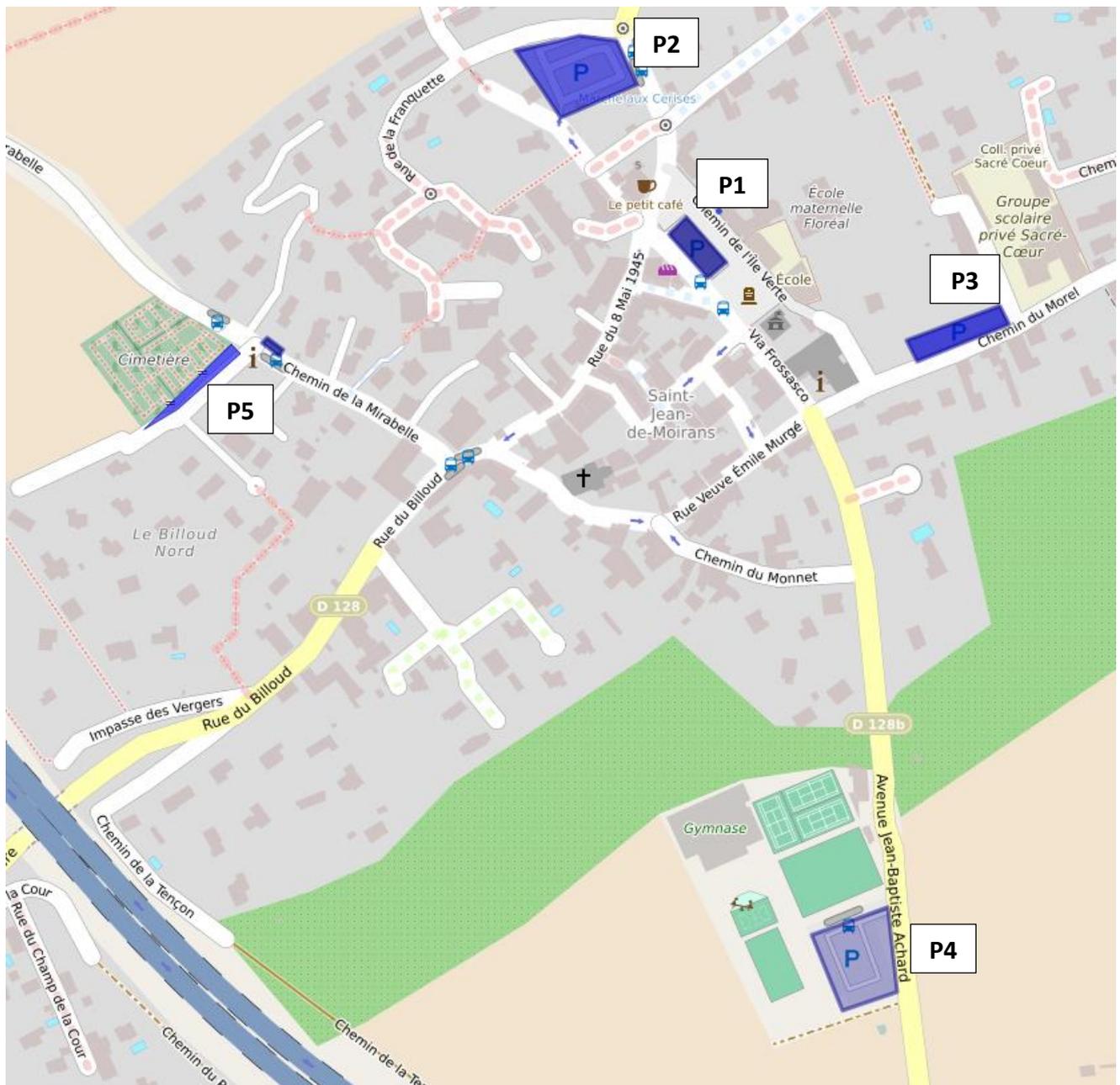
Le matin, ce parking est très vite congestionné. Ainsi, à titre d'exemple, le jeudi 1^{er} septembre 2022 (jour de rentrée scolaire), le parking était « archi » complet dès 7h45 et si des places se libéraient fréquemment, elles étaient très rapidement occupées.

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 (avec notamment possibilité de garderie pour les élèves).

Nous avons également noté une congestion mais de moindre ampleur au moment de la pause méridienne car un grand nombre d'élèves restent manger à la cantine et la plupart des parents récupérant leurs enfants pour le déjeuner le font à pied.

Les parkings du centre-bourg :

L'offre de stationnement en centre-bourg comprend 3 parkings (P1, P2 et P3) auxquels s'ajoutent deux autres parkings un peu plus éloignés mais utilisables par des piétons car à moins de 15 minutes de l'école. Voir carte ci-après.



Carte 9 : Carte des parkings – source Openstreetmap

- P1** : parking du Champ de Mars, 24 places (à 3 mn à pied de l'école, sans traversée de route)
 - P2** : parking marché aux Cerises, 64 places (à 5 mn à pied de l'école, avec traversée de route)
 - P3** : parking du Morel (école Sacré-Cœur), 26 places (à 1 mn à pied de l'école, sans 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 210 places de stationnement dont 114 (P1+P2+P3) à 5 mn ou moins de l'école Vendémiaire et une centaine (P4+P5+places disséminées) à 10 mn.

Il existe également sur le territoire des offres de transports partagés :

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

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

→ Constat :

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

Pendant, 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^{er}/09/2022



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



Rue de la Franquette (surplombant le P3), avec douze voitures en stationnement « non conventionnel ».



Même rue, voiture garée (avec feux de détresse) sur un dos d'âne. Le 1^{er}/09/2022 à 8h20. ». Les piétons, les parents avec poussettes...sont alors contraints de circuler dans la rue.

Dans le même temps :



Le parking du complexe sportif est resté très largement sous-utilisé : aucune voiture à 8h ni à 8h25 le 1^{er}/09/2022.



Constat renouvelé en 2023 (le 10 mars à 8h25).

Accessibilité en transports collectifs

La commune est assez bien desservie en transports collectifs et ceux-ci stationnent pour certains sur la place du village à moins de 1 mn à pied de l'école avec un parcours sécurisé pour les piétons.

Les transports collectifs proposés 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 : Saint-Jean-de-Moirans (Patinière) - Paviot – Voiron (Les Blanchisseries)
 - ligne 4 : Saint-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).

Une 3^{ème} 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.



*Bus de la ligne 4 sur site de dépose dédié en centre-bourg
À gauche, entrée du parking du Champ de Mars (P2)*

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 concernant Saint-Jean-de-Moirans
 - Ligne BE34 - Moirans Espace Jail – Saint-Jean de Moirans (SJM) - P.Beghin
 - Ligne SJ11 - Rives gare SNCF – SJM (place)
 - Ligne SJ21 - Tullins Condorcet - SJM (place)
 - Ligne SJ31 - Fontanil (Palluel) – SJM (place)
 - Ligne VE21 - Moirans (Petit Criel) - Moirans Le Vergeron
 - Ligne VE23 - SJM (la Manche) - Moirans Le Vergeron
 - Ligne VO31 - SJM (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, certains cars stationnent sur la chaussée (d'autres vont faire demi-tour au niveau du parking du complexe sportif pour ensuite se garer sur les emplacements dédiés) 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.

En ce qui concerne les lignes scolaires, celles s'arrêtant sur la place du village peuvent se révéler utiles pour des écoliers éloignés du centre-bourg et dont le lieu de résidence se trouve à proximité d'un arrêt.

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 car il n'existe pas de liaison réellement performante avec les autres transports collectifs et parce qu'ils ne sont pas tous autonomes dans leurs déplacements.

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 assez bien à la pratique du vélo même en l'absence de véritable piste dédiée. Le secteur Nord est nettement moins praticable car en pente parfois forte.

Les aménagements existants :

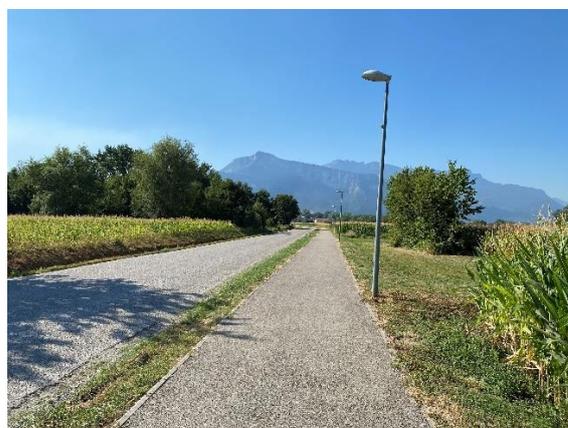
- Une voie dédiée (de type voie verte même si elle n'en porte pas officiellement le nom) entre le secteur de l'Archat et le chemin du Gayot
- Un double sens cyclable en zone de rencontre (voir explications partie suivante)
- Des « garages » vélos (arceaux) au complexe sportif, à la mairie, devant la pharmacie, à la MPT ainsi qu'un petit (5 places) dans l'école. Actuellement ces emplacements ne sont pas saturés.
- La possibilité, pour un élève, d'entreposer son vélo dans l'école mais pas de garage à vélo spécifique.



Rangement à vélo, place du village à proximité de la mairie.



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.



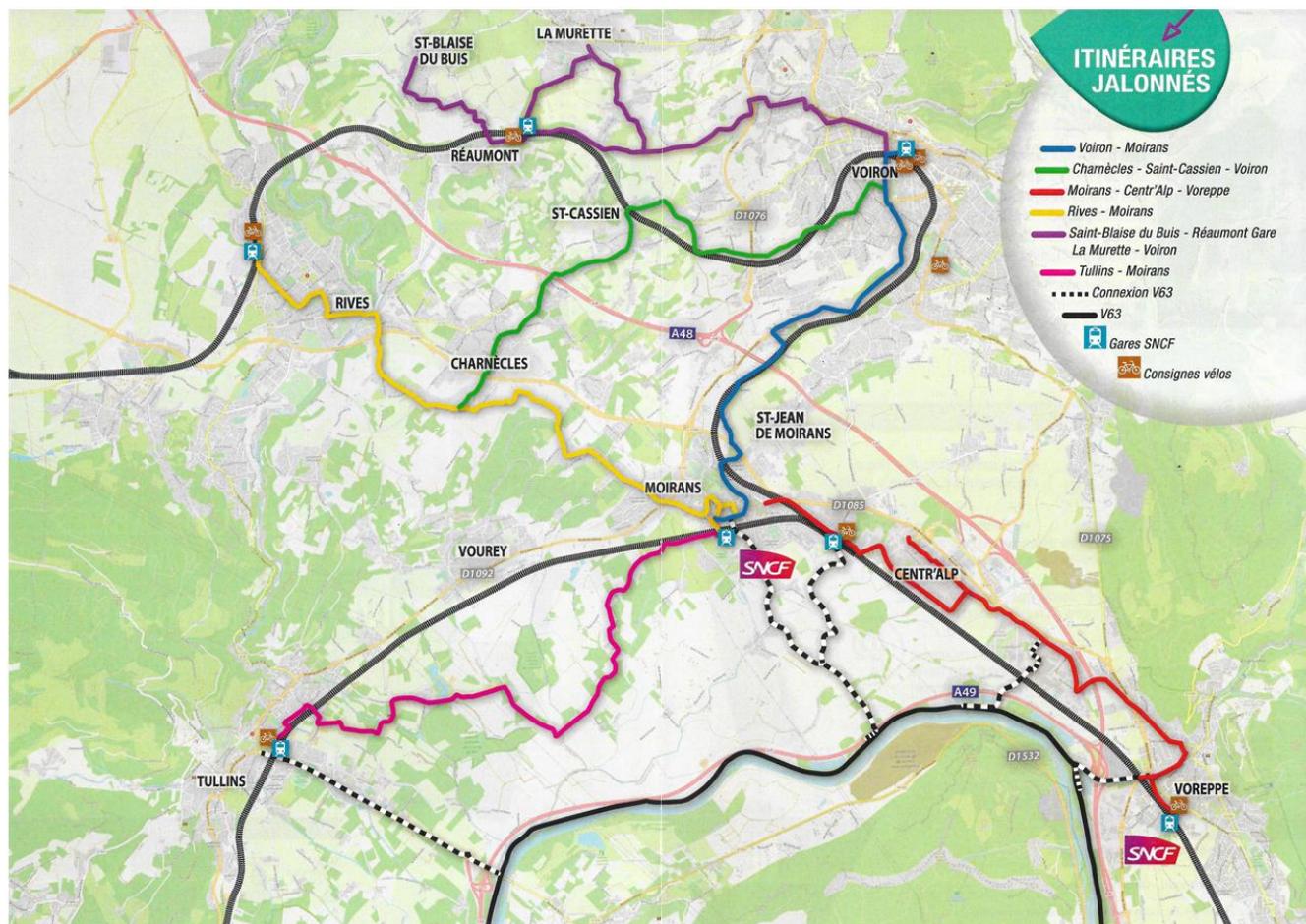
Elle s'arrête en effet au chemin du Gayot. Son prolongement, techniquement difficile (pont d'autoroute à traverser notamment), n'est pas actuellement envisagé.

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 ci-dessous).

L'intercommunalité poursuit sa réflexion et devrait prochainement adopter un nouveau programme d'infrastructures cyclables orienté sur les déplacements « domicile-travail ». L'objectif du Pays Voironnais est de multiplier par trois le nombre de trajets quotidiens effectués à vélo. La commune de Saint-Jean-de-Moirans est concernée par l'itinéraire 6 « Voiron / Centr'Alp / Saint Jean de Moirans »).

Plusieurs itinéraires ont été étudiés, notamment pour relier Voiron à Centr'Alp. L'une des options passe par Saint-Jean-de-Moirans et pour la rendre plus sûre, le Pays Voironnais envisage de limiter la circulation automobile sur le chemin de Pré Novel. La commune, sensible à l'enjeu en matière de mobilité active mais également consciente des conséquences qu'auraient une telle limitation sur la circulation dans le village, a demandé qu'une expérimentation soit mise en place (prévue pour mi-2023) afin de voir comment les flux de véhicules se reporteront. La mairie a pris l'initiative d'organiser une réunion publique afin de présenter le projet aux habitants (le 31 mai 2023) et pour recueillir les questions et inquiétudes des habitants concernant les possibles modifications de circulation. À l'issue de cette réunion, la commune et le Pays Voironnais ont décidé de reporter de quelques semaines l'expérimentation.

À ce jour (juin 2023), il n'y a donc 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 11 : Plan des itinéraires cycles mis en place par le Pays voironnais – source : CAPV

Accessibilité piétonne

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.**

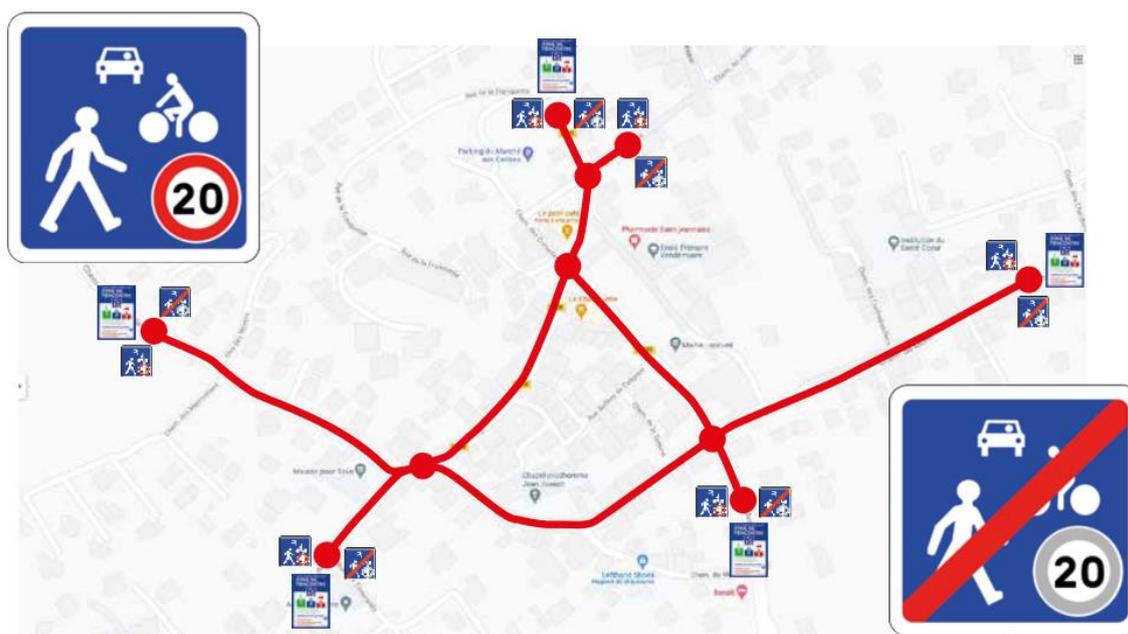
La zone de rencontre est une zone de circulation apaisée intermédiaire entre :

- l'aire piétonne (qui ne permet la circulation que de quelques véhicules, à l'allure du pas)
- 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 aux piétons et aux vélos sur les véhicules,
- 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.



Carte 12 : Cartographie de la zone de rencontre publiée dans le bulletin municipal à l'automne 2021

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 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.

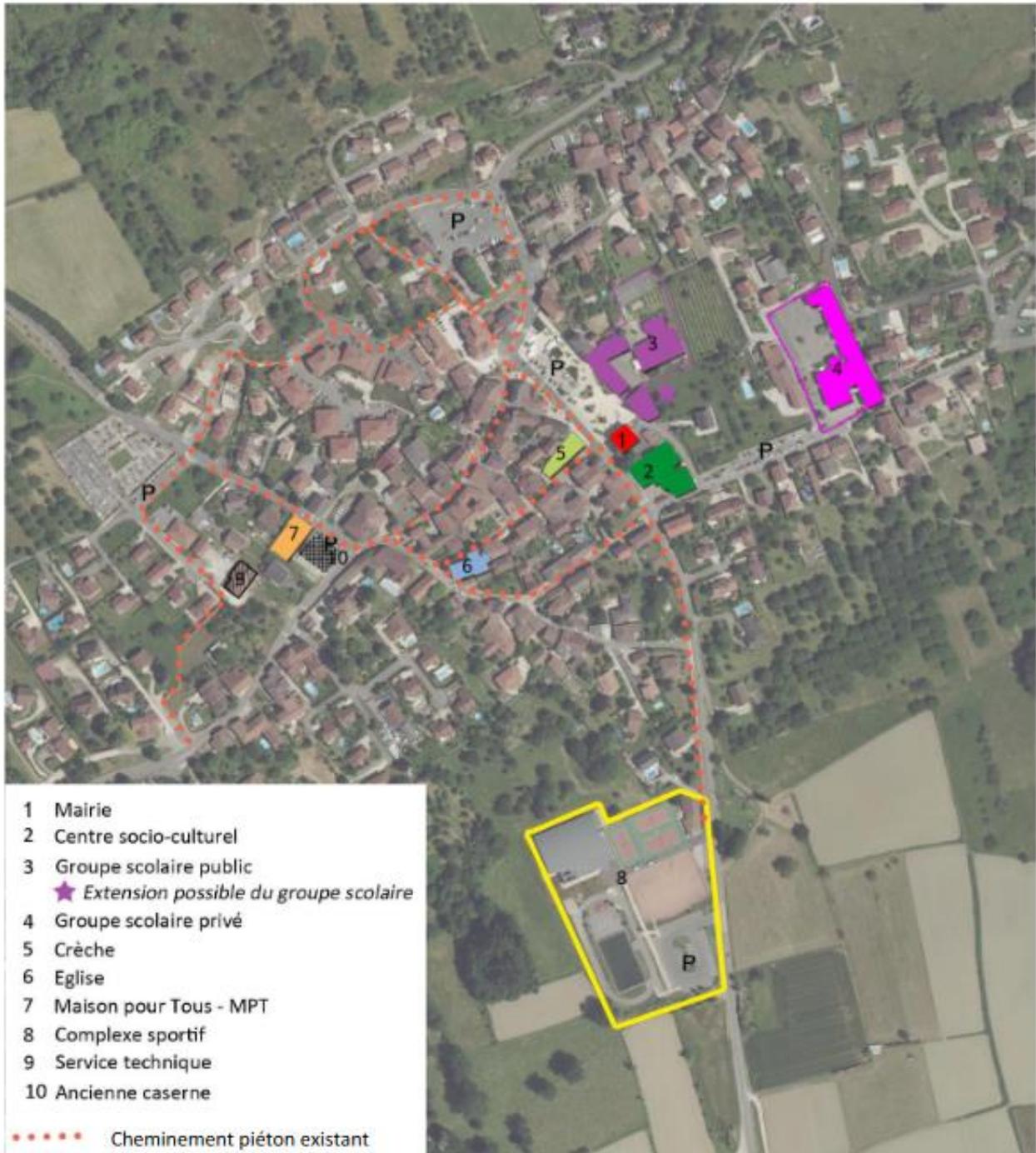
En parallèle, la commune de Saint-Jean-de-Moirans possède sur son territoire, et tout spécialement en centre-bourg, de nombreux petits sentiers accessibles aux piétons et parfois aux cycles. Ces « sentes » permettent d'éviter certains secteurs délicats ou de raccourcir et de sécuriser certains trajets : Champ de Mars, Rue Soffrey de Calignon, Chemin de la Cerise, Chemin de la Sereine, Square du Clocher, Chemin des Contrebandiers, Sentier du Pressoir...

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 sur une partie de la sente par exemple).

Il manque cependant probablement des continuités et des liaisons entre ces sentes afin d'assurer un véritable maillage du village. De plus, il conviendra de s'assurer qu'il est bien possible de les emprunter, toutes n'étant pas la propriété de la commune, certaines relèvent notamment de co-propriétés ou sont privées.



Exemples de sentiers piétons

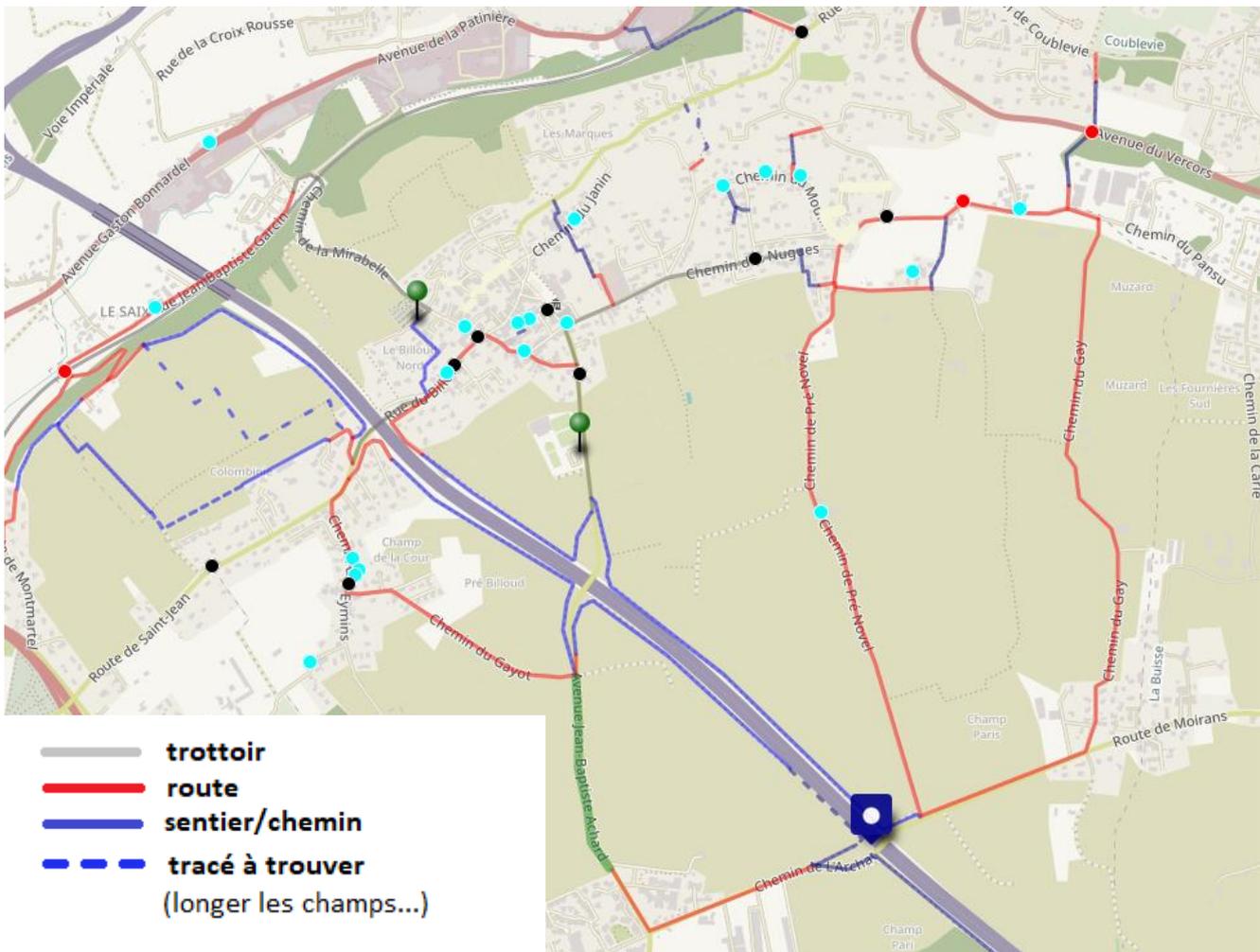


Carte 13 : Cheminements piétons existants, extrait du Rapport de présentation du PLU de Saint-Jean-de-Moirans (p.86)

Depuis le lancement du programme Moby, la commune a mis à disposition sur son site internet une carte mise à jour des itinéraires accessibles à pied produite sur carte (Framadate) :

Lieu vers la carte reproduite ci-après :

https://framacarte.org/fr/map/st-jean_chemins_145740#14/45.3371/5.5908

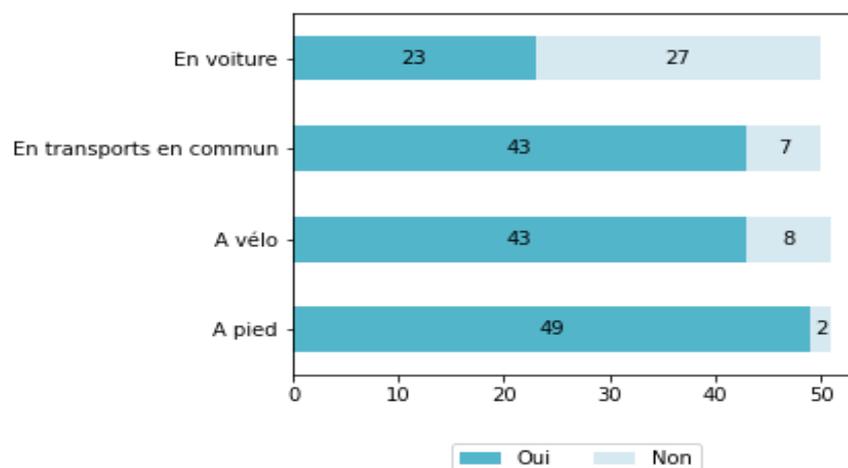


Carte 14 : Plan du village avec la localisation des itinéraires accessibles à pied, source : mairie de Saint-Jean-de-Moirans

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

Figure 1 : 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 majorité de parents (54%) estime que l'établissement n'est pas facilement accessible en voiture.

À l'inverse une très large majorité des parents (86%) estiment que l'école est facilement accessible en transports en commun (même si quasiment aucun enfant ne les utilise dans les faits).

La situation est favorable aux modes actifs : une très large majorité de parents (96%) estiment que l'école est facilement accessible à pied, ce qui est un point très positif. Le sentiment est un peu moins fort concernant le vélo mais une majorité assez large (84%) estime que l'accès à l'établissement est facile en vélo.

Globalement, les parents estiment que l'école est facilement accessible sauf en voiture. La voiture focalise donc les « mécontentements » notamment en ce qui concerne les problématiques de stationnement. Le problème est aujourd'hui bien cerné et le constat largement partagé (parents, responsables de l'établissement, élus, cabinets d'étude).

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 de parking à proximité de l'établissement :** « *Parking trop petit et saturé* », « *Manque de place à certaines heures* », « *saturation complète des places de stationnement sur les différents parking de la commune aux heures d'école, saturation complète du trafic aux abords de l'école* », « *Peu de places de parking proches* », « *Stationnement difficile, le marché aux cerises est souvent saturé aussi* », « *Les abords de l'école ne sont pas très adaptés à la voiture* ».
- **La trop grande circulation** en centre-bourg, avec une route dont le gabarit n'est pas adapté pour cela : « *Embouteillages, trop de voitures aux heures de l'école* », « *Rue et route trop étroites pour le trafic* », « *Il y a beaucoup trop de voitures et donc des embouteillages* ».
- **La sécurité ou plutôt l'insécurité :** « *Trop dangereux* », « *Zone de rencontre non respectée par les automobilistes* », « *Tout le long de la route qui est trop étroite* »
- **Le manque de pistes cyclables et de « garages » à vélos :** « *Pas de pistes cyclables* », « *Trop de circulation pour gérer 3 enfants à vélo* », « *Peu de stationnements pour les vélos* ».

À souligner : aucune remarque concernant les déplacements piétons.

Figure 2 : 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 ?* ».

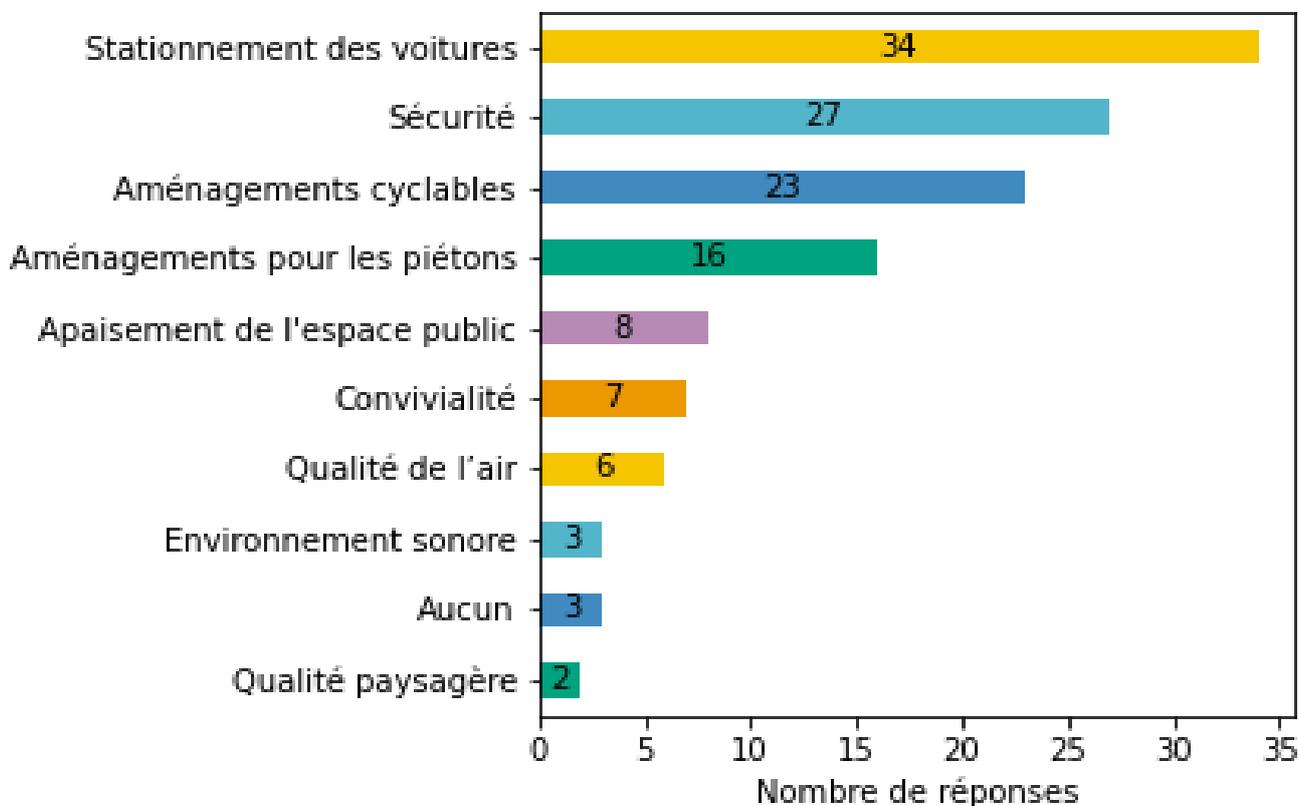
La priorité n°1 est l'amélioration du stationnement des voitures.

La priorité n°2 (en grande partie liée à la priorité n°1) **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'entendre 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 (qualité de l'air, bruit, qualité paysagère) et la convivialité qui n'apparaissent pas comme de réelles priorités.



Il convient de souligner que les réponses des parents sont très similaires à celles obtenues lors des diagnostics Moby de l'école et du collège du Sacré-Cœur (établissements privés sur la commune), ce qui tend à montrer que les problématiques des 2 établissements sont les mêmes et semble logique au vu de la proximité de l'école publique et de l'établissement privé.

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.

Assez peu de propositions, quelques parents proposent de :

- **Repenser le stationnement voitures, bus et vélos :** « Les arrêts de bus à l'entrée du parking gênent lorsqu'on arrive à la sortie de l'école », « Un parking à vélo si l'on souhaite prendre les transports en commun après avoir déposé nos enfants », « Plus de place de parking », « Déplacer le marché du mardi et vendredi sur le trottoir devant la mairie (ce qui ferait gagner quelques places de parking) », « Un parking à vélo sécurisé », « Augmenter le nombre de places de stationnement pour les vélos »
- **Repenser la zone de rencontre :** « La zone de rencontre ne fonctionne pas, les voitures ne comprennent pas ou n'en tiennent pas compte », « Rétablir les passages piétons, arrêter de s'entêter sur la zone prioritaire. Il vaut mieux des voitures à 30 et des passages piétons », « Séparer les flux voiture des flux piétons », « Des passages piétons »...
- **Envisager la création d'un vrai dépôt minute :** « Un vrai dépôt minute »

- **Envisager une ligne de bus communale** : « bus scolaires desservant les quartiers de la commune aux heures de l'école, permettant à une partie des parents d'élèves de se rendre à l'école autrement qu'en voiture et ainsi désengorger le centre village aux heures de pointe »
- **Faire plus de répressif** : « Faire respecter la zone de rencontre », « Il faut sanctionner les automobilistes qui dépassent la vitesse réglementaire de 20 km/h ».

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

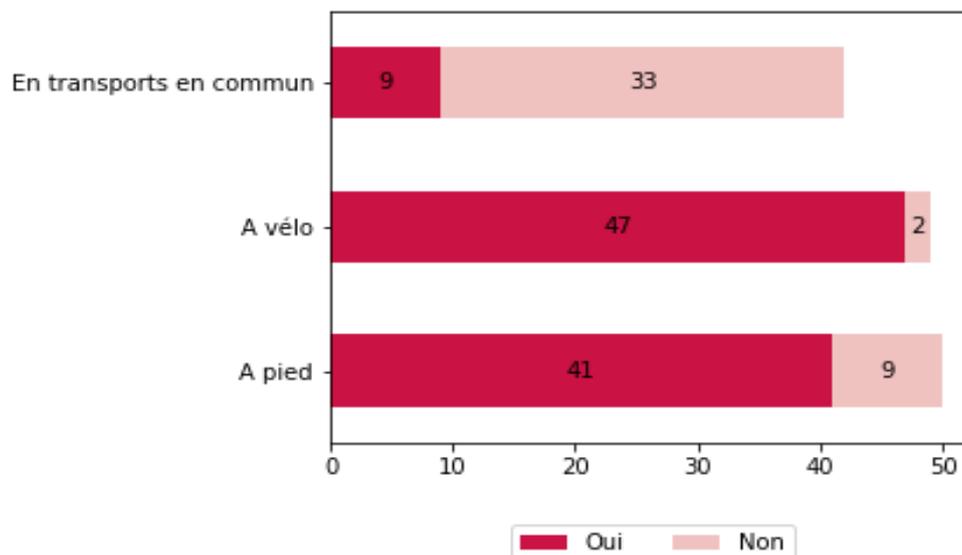
Les accidents corporels impliquant un piéton avec un véhicule sont heureusement très rares, un seul a été recensé (avec hospitalisation du piéton) sur la commune ces 10 dernières années au carrefour entre la RD 128 et la RD 1075 soit en dehors du centre-bourg.

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

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) ont été régulièrement citées. Comme nous le verrons plus loin, **ce sentiment d'insécurité est assez largement partagé et représente un frein fort au report modal vers les modes actifs.**

Figure 3 : 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 est que le chemin entre le domicile et l'école est dangereux s'il est réalisé à pied (pour 82 % des répondants) ou à vélo (pour 96% des répondants), ce qui tend 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. Certains répondants ont vraisemblablement une route départementale à utiliser, ce déplacement est alors nécessairement moins sécurisant en modes actifs.

Les transports en commun sont jugés sûrs par 79 % des répondants, mais il convient de rappeler qu'ils ne sont pas ou très peu utilisés dans les faits par les enfants pour se rendre à l'école.

Cette question était facultative. Or, le très fort taux de réponse (presque 100 %) montre que les parents d'élèves accordent une attention toute particulière à la sécurité. **Si l'on souhaite que plus de familles adoptent les modes actifs, il apparaît déterminant de faire baisser ce sentiment d'insécurité.**

Il convient également de souligner que le constat est similaire dans les 2 autres diagnostics Moby réalisés précédemment au sein de la commune (école Sacré Cœur et collège Sacré Cœur) pour lesquels plus de 80 % des parents d'élèves ayant répondu au questionnaire mobilité estiment que le chemin entre le domicile et l'école est dangereux s'il est réalisé à pied ou à vélo.

Le constat est donc très largement partagé.

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.

Sans citer expressément un endroit particulier, beaucoup de parents signalent :

- les trottoirs comme étant problématiques soit parce qu'ils sont absents « *Pas de trottoirs* » ou sous-dimensionnés « *Trottoirs étroits* », « *Trottoirs très étroits* », « *Manque de garde-corps, il faut être très très vigilant* », « *Route principale pour descendre à l'école sans trottoir ni piste cyclable* »,
- la vitesse jugée excessive des voitures : « *Les voitures circulent vite et elles sont trop nombreuses* », « *Les voitures roulent trop vite, pas de visibilité pour les piétons* », « *Manque de visibilité dues aux virages* », « *Traverser pour changer de rue : Il s'agit d'une rue passante à cet endroit où les voitures arrivent vite et où il y a peu de visibilité (surtout au retour)* » .

Parmi les secteurs de la commune qui reviennent à plusieurs reprises :

- La D128 avec le secteur du Trincon qui est, de loin, le plus fréquemment cité : « *Passage sans trottoir sur le bas du Trincon et beaucoup de véhicules tout le long* », « *Le Trincon est dangereux* », « *Aucun trottoir le long du Trincon de la 2ème chicane à l'école, impossibilité de descendre à pied trop dangereux, obligé de prendre la voiture. Dommage* », « *Passages rétrécis du Trincon, absence de trottoir* » ...
- La D128, secteur de la Colombinière et de rue du Billoud : « *La route de la Colombinière, pas de trottoir ni de pistes cyclables, beaucoup de voitures qui roulent vite, à plus de 50km/h* », « *La rue du Billoud est sans trottoir* »...
- Le chemin du Morel : « *Rétrécissement au niveau du sacré cœur et carrefour au niveau de la roue à eau* »
- La D120, secteur Le Gay, Pré Novel : « *Pas d'accotements impossible de s'y aventurer à pied ou en*

vélo, trop de trafic », « Manque de piste cyclable sur la route qui relie le Gay à l'Archat ce qui nous empêche souvent de prendre le vélo »

- L'Avenue de la Patinière : *« Impossible à traverser en sécurité aux heures d'école »*
- L'avenue Jean-Baptiste Achard et le secteur de L'Archat : *« Pont sur l'autoroute pour monter à l'école depuis l'Archat », « Route de la buisse entre l'entrepôt du bricolage et l'Archat », « En vélo, entrée et sortie de la piste cyclable entre l'Archat et le pont », « Le pont autoroutier entre l'Archat et le village »...*
- Le Chemin des vignes
- Le Chemin de la commanderie
- Chemin de l'église et rue veuve Émile Murge.

Synthèse :

En schématisant, il est possible de distinguer 4 secteurs principaux 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)
- 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 / comprise
- En venant du Sud du village, l'avenue Jean-Baptiste Achard.

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-école.

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

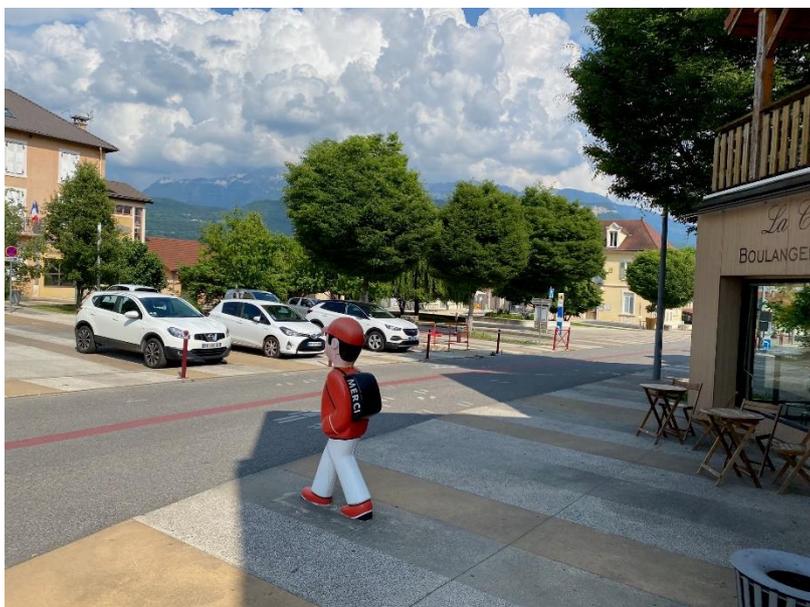
Note de 1 à 5

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 importante sur la commune et à moins de 10 mn à pied de l'école.</p> <p><u>Points négatifs</u> : le parking du Champ de Mars à proximité immédiate ne dispose que de 24 places et l'école ne dispose pas de places de parking à mettre à disposition de son personnel. Pas de véritable 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. Présence d'équipement urbain signalant la zone scolaire (silhouettes enfants, voir photos ci-après...)</p>
<p>Accessibilité à pied, à trottinette, en skate, à rollers</p>	<p>4</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). 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 aux horaires scolaires).</p> <p><u>Remarques</u> : 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</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 d'un « parking » 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 très 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>3</p>	<p><u>Points positifs</u> : offre importante de transports scolaires avec dépose en centre-bourg.</p> <p><u>Points négatifs</u> : cette offre est plutôt à destination des collégiens (collège privé Sacré Cœur), les lignes ont en effet été conçues pour desservir collèges et lycées mais les écoliers de primaire (et le grand public) peuvent également les utiliser.</p>
<p>Desserte des transports en commun</p>	<p>3</p>	<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 primaire.</p>

		<p><u>Remarques</u> : 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 voitures à proximité de l'établissement.</p>
Desserte en carapatte et caracycle	0	<p><u>Points positifs</u> : une offre a existé il y a quelques années sur la commune au niveau du primaire. 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 être renouvelée.</p> <p><u>Remarques</u> : probablement un des rares moyens, avec le co-voiturage, à très court terme pour limiter autant que possible les voitures en centre-bourg aux horaires scolaires.</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 propositions faites par le cabinet ARTER mandaté par la commune.</p> <p>En effet, la cohabitation reste délicate, ce qui représente 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 centre-bourg avec un gain réel en termes de sécurité.</p>



Exemples d'équipements urbains, silhouettes d'enfants, installés à proximité des établissements scolaires de la commune. Sur la photo de droite, on distingue le parking du centre-village (P2) avec 24 places.

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 ses conclusions et présenté un projet de schéma directeur des mobilités le 14 janvier 2022.

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.

Ces propositions visent à confirmer et à renforcer la logique d'apaisement progressif des voiries du centre-bourg en:

- développant les zones 30
- en optimisant les parkings du Marché aux Cerises et du square Delard et en étendant la zone bleue
- en renforçant la zone de rencontre au caractère « urbain » sur la place de la mairie et au caractère villageois » dans les ruelles
- en mettant en valeur les liaisons piétonnes existantes

- en créant un parvis pour l'établissement du Sacré Cœur renforçant ainsi le caractère piéton de la zone de rencontre du Chemin de Morel
- en réglementant le chemin de Morel en zone 20 et en aménageant la parking du Morel
- en maintenant l'alternance au niveau du « pincement » avec priorité aux automobilistes sortants et création d'une bande piétonne à 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 et d'un parking paysager de 15 places en bataille en dalles béton engazonnées desservies 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 profit 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 très importante (2 000 véhicules /jour sur le centre-bourg soit environ 200 véhicules à l'heure de pointe).

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>

Les aménagements proposés sont des aménagements structurants qui nécessitent un investissement financier de grande ampleur qui ne peut être envisagé que sur plusieurs années pour une commune comme Saint-Jean-de-Moirans. Et ce d'autant plus que l'investissement phare de ces deux prochaines années, le chantier de la nouvelle école Vendémiaire, va absorber une grande part du budget d'investissement.

Lors de la discussion du budget 2023, la commune a décidé de financer les aménagements au niveau du carrefour de la place du centre socio-culturel (photo ci après).



Entrée du village depuis le Sud de la commune (Avenue Jean-Baptiste Achard en venant du complexe sportif) avec, au niveau de la silhouette enfant jaune, le centre socio culturel dont le carrefour doit être aménagé prochainement.

Tableau 2 : Aménagements prévus 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		X			



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

- *La très grande majorité des élèves réside sur la commune et à moins de 3 km de l'école.*
- *Le secteur de l'école, et plus globalement le centre-bourg, est congestionné aux heures d'entrées et de sorties scolaires.*
- *L'école est accessible 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 51 à répondre. Cela représente 81 élèves de l'école sur 350 élèves scolarisés dans l'établissement soit **23 %** de réponses à l'enquête.

Les niveaux des élèves sont répartis comme ceci :

- 19 élèves de maternelle
- 6 élèves de CP
- 13 élèves de CE1
- 9 élèves de CE2
- 5 élèves de CM1
- 15 élèves de CM2

Le total (67 enfants) est inférieur aux 81 élèves représentés car 9 parents d'élèves (représentants 14 enfants) n'ont pas renseigné l'information. Il ne nous est donc pas possible de présenter de pourcentage de taux de réponse par niveau scolaire. Nous pouvons cependant indiquer que les niveaux maternelle, CE1 et CM2 sont sur-représentés alors que les niveaux CP et CM1 sont largement sous-représentés.

L'enquête à disposition des personnes travaillant dans l'établissement a reçu 1 réponse :

- 0 réponse de personnel(s)
- 0 réponses d'animateur(s)
- 1 réponses d'enseignant(s)

Devant le très faible taux de retour, il n'a pas été tenu compte des données statistiques concernant les personnes travaillant dans l'établissement.

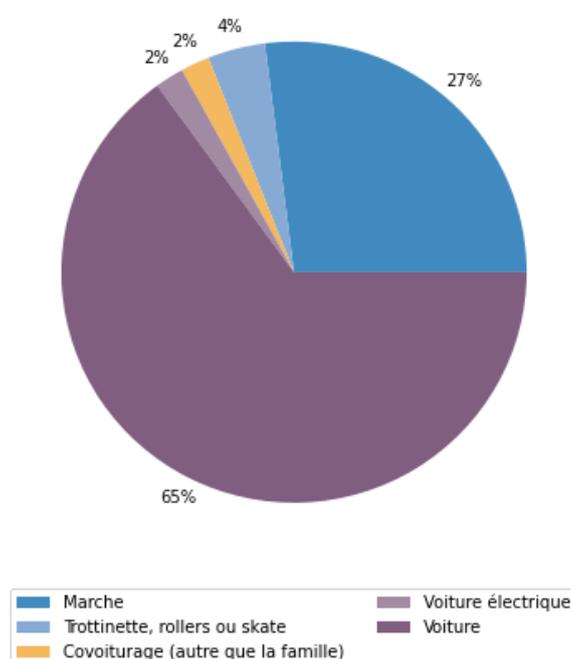
TRAJETS DOMICILE-ÉTABLISSEMENT SCOLAIRE

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 4 : 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 65% de réponses (et même 67% si on ajoute la voiture électrique), suivie par la marche (27%), d'autres modes actifs hors marche et vélo (trottinette, rollers ou skate avec 4%) et le co-voiturage (2%).

Il est important de noter que ni le vélo ni les transports en commun n'apparaissent dans les réponses.

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 que ce que nous pourrions attendre (mais peut-être que le questionnaire mobilité n'est pas pleinement représentatif car les parents piétons « satisfaits » de leur mode de déplacement pourraient ne pas avoir pris le temps de compléter le questionnaire).

Si on extrapole ce résultat à l'ensemble des élèves, ce sont environ 70 élèves qui viennent à pied jusqu'à l'école. Or, sur les 262 élèves habitant la commune, une majorité réside à moins de 1 km et donc à moins de 15 mn à pied de l'école. Il existe donc en la matière un potentiel de développement.

Ce résultat souligne vraisemblablement le sentiment, assez largement partagé, que le déplacement à pied (ou à vélo) entre le lieu d'habitation et l'école n'est pas assez sécurisé pour être pratiqué.

Autres modes de transports employés

Les parents n'ont que très peu cité d'autres modes de transports comme la trottinette, le scooter, la moto, le covoiturage... Ces modes de déplacement restent très accessoires.



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 plus d'un quart des enfants.*
- *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. **Seront considérées comme raisonnables :**

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

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

Pour information, ces distances sont couramment utilisées pour l'organisation de carapattes/pédibus et caracycles. Pour les adultes, l'ADEME considère que le vélo est facilement praticable pour des distances entre 2 et 5 kilomètres¹.

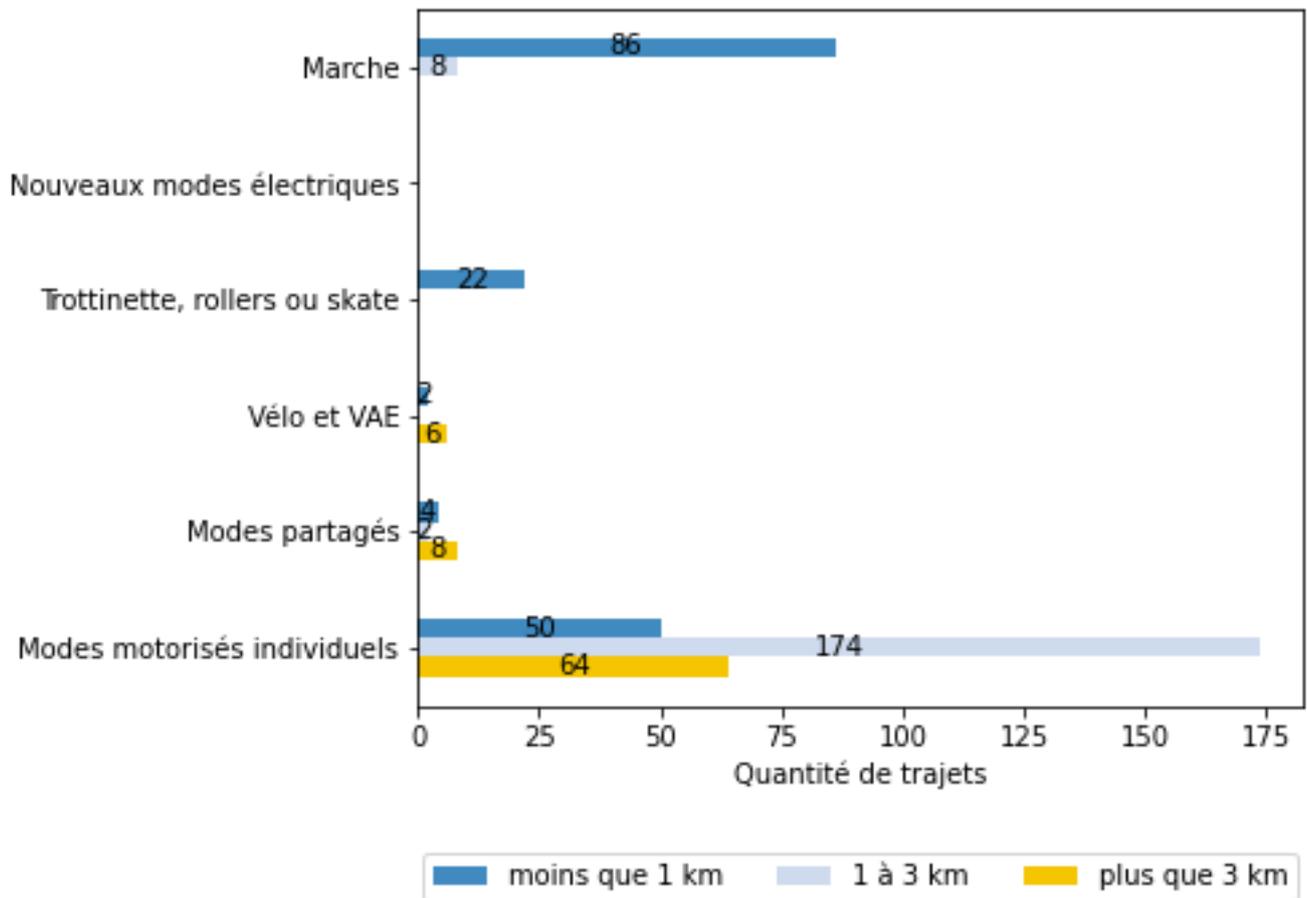
Les modes de transports utilisés sur une semaine standard sont représentés par le graphique ci-dessous. Les trajets de chaque famille et de chaque professionnel y sont comptabilisés. Cette figure va permettre d'avoir un premier aperçu du potentiel de report modal. En effet, les trajets de 3 kilomètres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

Figure 5 : 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>



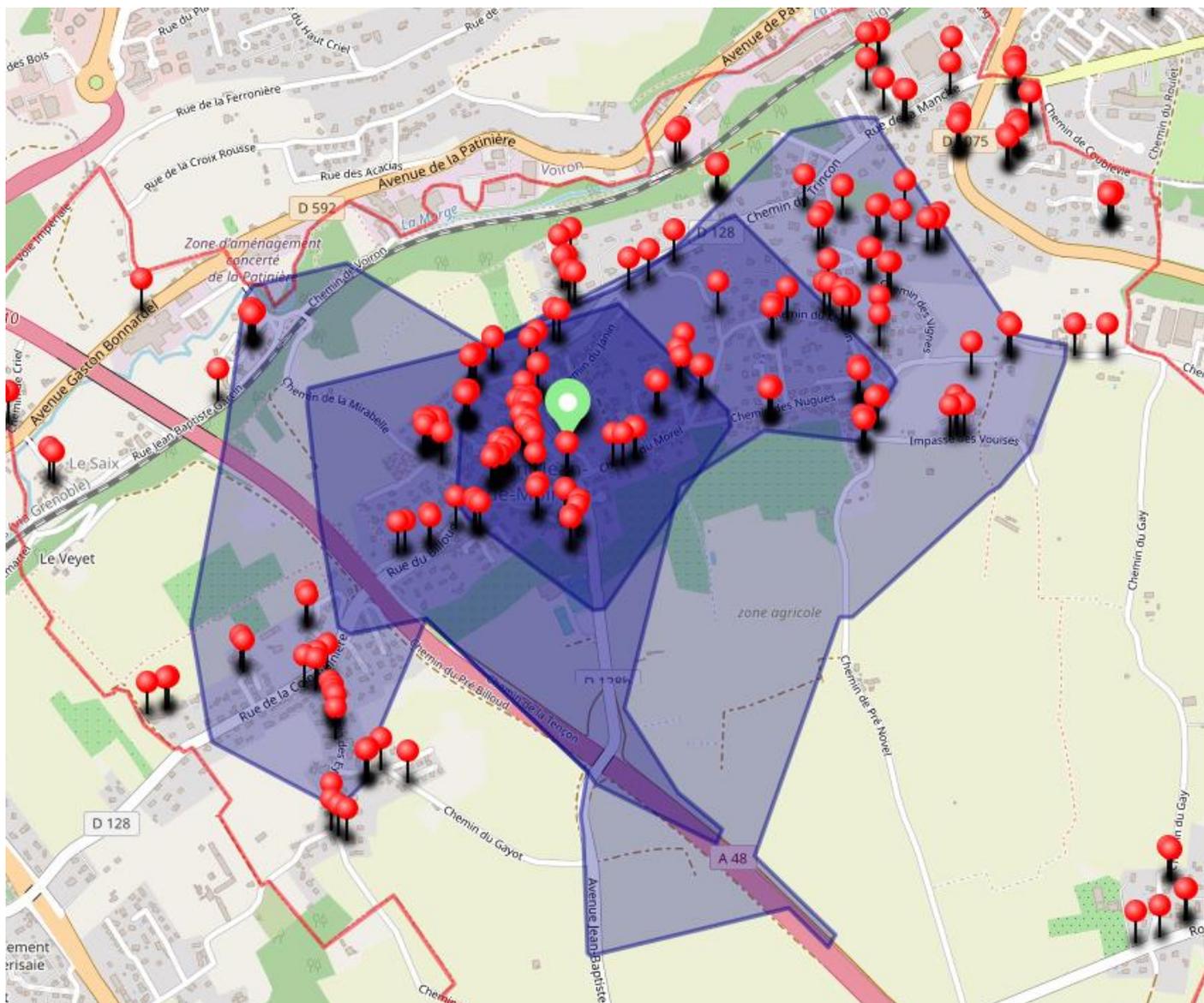
Assez logiquement, la pratique de la marche est utilisée pour des déplacements de moins d'1 km. Le vélo n'est lui quasiment pas utilisé.

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

Il existe donc un nombre conséquent de trajets hebdomadaires (plus de 220) aujourd'hui pratiqués en voiture qui pourraient, en dehors d'autres considérations (dénivelé, de santé, accès aux équipements...), être reportés vers des modes actifs ou vers le co-voiturage.

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 15 : 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'école Vendémiaire (Source : Openrouteservice et Openstreetmap)

La carte illustre également les habitations des élèves (points en rouge) et l'emplacement de l'école (point vert au centre).

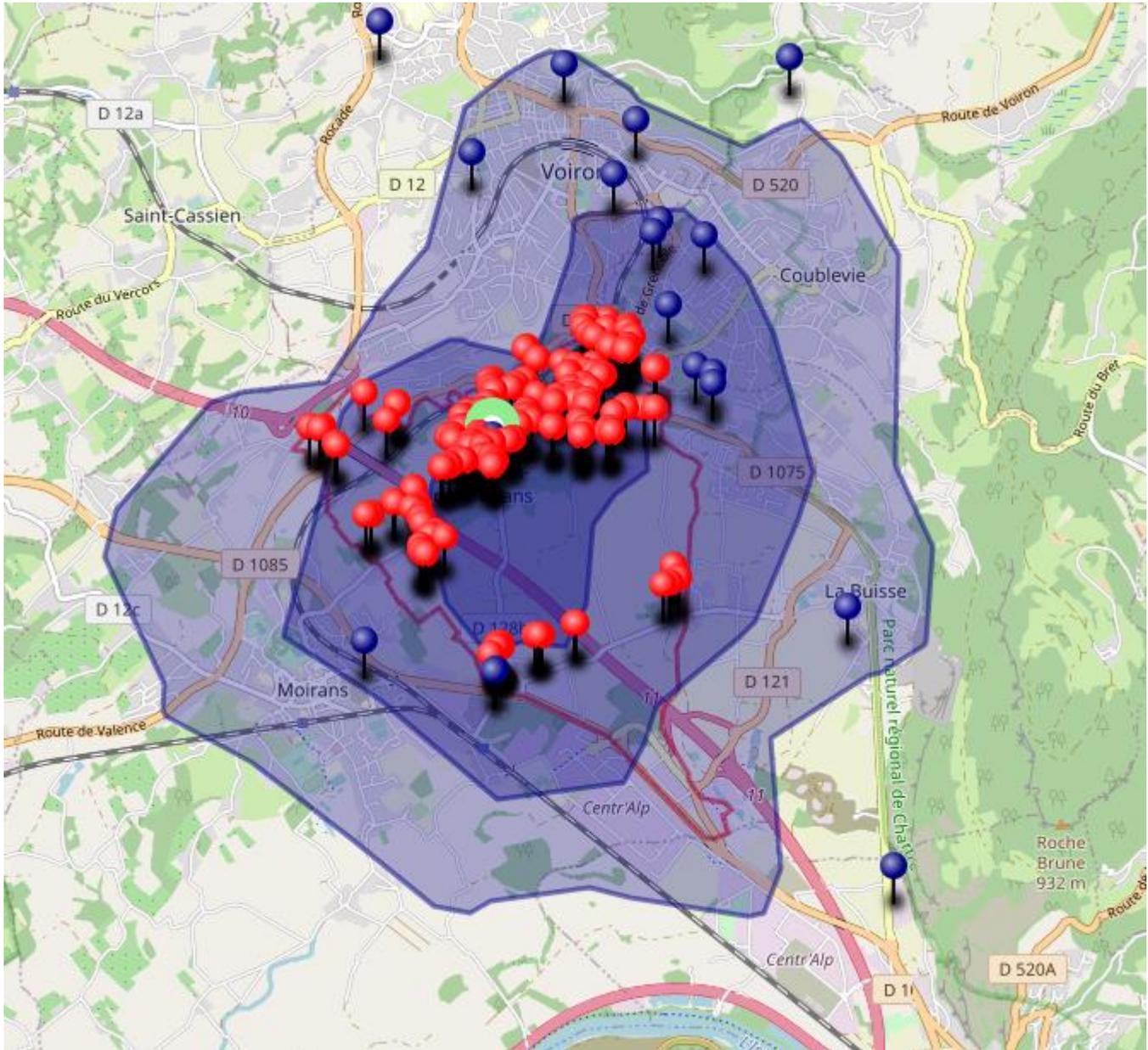
Analyse de la carte n°11 isochrone piétons :

Une majorité des élèves résidant sur Saint-Jean-de-Moirans habite à 15 minutes, ou moins, de l'école Vendémiaire. Seuls les élèves habitant dans les hameaux de plaine (l'Archat, le Gay) et au Nord-ouest et Nord- Est (Roulet, rue Georges Cuvier, Les Templiers, rue de la Manche...) sont à plus de 15 minutes, ce qui représente 85 élèves sur 262 soit 32 %. **Ce sont donc 68 % des élèves résidant sur la commune qui habitent à moins de 15 minutes à pied de l'école.**

Plus de 3 enfants sur 5 habitant la commune résident à moins de 15 minutes à pied de l'école soit à 1 km au plus de l'école. Pour cette distance et ce temps de déplacement, la marche est un moyen très adapté.

Beaucoup d'habitations étant concentrées en centre-bourg, plus d'un enfant sur deux est à proximité immédiate (moins de 5 minutes) ou proche (entre 5 et 10 minutes) de l'école.

À l'échelle de l'ensemble des élèves (résidant et non résidant sur la commune), c'est plus d'un élève sur 2 qui habite à moins de 15 minutes de l'école. Or, comme nous l'avons vu précédemment dans le questionnaire mobilité, seulement 27 % des parents déclarent que la marche est le mode de déplacement principal pour se rendre à l'école (il se pourrait toutefois que les familles les plus éloignées se soient senties davantage concernées par le questionnaire que les familles proches utilisant la marche).



Carte 16: carte isochrone vélo avec des intervalles de 5 minutes et un temps maximum de 15 minutes (Source : Openrouteservice et Openstreetmap)

Analyse de la carte n°12 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 Vendémiaire.

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.

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

- 12 % des trajets sur la semaine sont réalisés en modes motorisés individuels et pourraient être parcourus à pied (trajets d'1 kilomètre ou moins)
- 42 % 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 :

- 50 véhicules par semaine pour les nouveaux piétons (enquête famille)
- 176 véhicules par semaine pour les nouveaux cyclistes (enquête famille)

...soit 54 059,9 kilomètres par an autour de l'établissement !

soit à titre de comparaison, plus de 3 fois la distance entre La France et l'Australie.



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

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

Ce niveau de détail est exposé pour aider le chargé de mission à comprendre les résultats cités précédemment et pour lui permettre de compléter ces informations avec d'autres calculs s'il dispose de données plus complètes (liste des adresses des élèves par exemple, comptage devant l'établissement...). Il est à noter que, dans cette partie, le covoiturage avec d'autres membres de la famille sera considéré comme un mode motorisé individuel. En effet, l'objectif est d'identifier le report modal possible de la voiture, du scooter et de la moto vers les modes actifs ce qui inclut les pratiques de covoiturage.

Enquête adressée aux familles

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 **39 %** des répondants pour 164 trajets effectués

par semaine dont 50 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 :

- 30 % des trajets d'1 kilomètre ou moins,
- 12 % de tous les trajets (au nombre de 418),
- **17 % de véhicules motorisés des parents qui peuvent être évités aux abords de l'établissement** (50 / 290 véhicules par semaine),
- 35 kilomètres parcourus par semaine (le trajet moyen en véhicule motorisé concernant ces répondants étant de 0,7 km par trajet).

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

- Les parents habitant entre 1 et 3 kilomètres représentent **45 %** des répondants pour 184 trajets effectués par semaine dont 176 trajets qui le sont en modes motorisés individuels et donc qui pourraient être effectués à vélo (hors transports scolaires et en commun). Cela représente :
 - 96 % des trajets entre 1 et 3 kilomètres,
 - 42 % de tous les trajets (au nombre de 418),
 - **61 % de véhicules motorisés des parents qui peuvent être évités aux abords de l'établissement** (176 / 290 véhicules par semaine),
 - 315 kilomètres parcourus par semaine (le trajet moyen en véhicule motorisé concernant ces répondants étant de 2 km par trajet).

L'enquête a concerné 350 élèves dont 81 sont représentés par les réponses à l'enquête des parents qui représente 23 % des élèves scolarisés. On peut ainsi extrapoler ces résultats et multiplier par 4,3 les données recueillies pour les étendre à l'ensemble de l'établissement.

C'est ainsi par semaine :

- Marche et trottinette : 148,8 kilomètres en véhicule motorisé qui peuvent être faits à pied
- Vélo : 1352,9 kilomètres en véhicule motorisé qui peuvent être faits à vélo

Et par an, pour 36 semaines de cours :

- Marche et trottinette : 5356,1 kilomètres par an
- Vélo : 48703,8 kilomètres par an

Les modes actifs permettraient donc d'éviter 54059,9 kilomètres en mode motorisé par an autour de l'établissement.

Potentiel de report vers des modes partagés

Quelques données :

- 16 % des parents répondant vivent à plus de 3 kilomètres de l'école,
- 80 % des trajets sont effectués en voiture solo,
- 0 % des trajets sont effectués à moto ou en scooter,
- 11 % des trajets sont effectués en covoiturage en dehors du cadre familial.

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

Pour les **81 élèves scolarisés représentés** par les 51 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 4,3). La quantité est donc de 971,8 trajets par semaine pour un équivalent de 1501,7 kilomètres en modes motorisés évités par semaine répartis de la manière suivante :

- 955 trajets en voiture thermique pour un total de 1481,0 kilomètres par semaine,
- 17 trajets en voiture électrique pour un total de 20,6 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 901,9 de g de NOx (oxydes d'azote) évités,
- de 7,4 de g de PM (particules en suspension) évités,

et de **286246,1 gCO_{2e} évités par semaine** soit l'équivalent du CO₂ émis pour parcourir 121 000 km en TGV

Un report vers des modes actifs permettrait de réduire de **55,7 % de nombre de kilomètres parcourus en véhicule motorisé par les familles** et de **57,9 % les émissions dues** aux trajets des élèves uniquement en s'intéressant à ceux de moins de 3 kilomètres.

Les données utilisées pour calculer les émissions sont les suivantes.

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

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.

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

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

3 - HBEFA, données du parc de véhicules 2020

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



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 et assez considérable.*
- *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, dans une moindre mesure, un intérêt.*

PRATIQUE DES MODES ACTIFS

L'activité physique des élèves, en dehors de leurs déplacements quotidiens, peut aussi influencer le mode choisi. Ils sont ainsi 39 à se déplacer régulièrement à pied (au moins une fois par semaine) sur les 81 élèves concernés par les réponses à l'enquête famille.

Environ 48 % des élèves se déplacent ainsi régulièrement à pied (rappel : « seulement » 27 % se déplacent régulièrement à pied pour venir à l'école).

Par ailleurs, ils sont 19 à être autonomes dans leurs déplacements de manière générale soit moins d'un quart des élèves. Ainsi, **77% 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 toutes aux activités sportives : « *Il se dépense bien sur la semaine* », « *4h de sport par semaine dont 1h d'EPS à l'école* », « *Ils font du sport en club* », « *Mes enfants font plusieurs heures de sport par semaine ; marcher ou circuler en mobilité douce n'est pas un souci pour eux* »...

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 6 : Pratique du vélo par les élèves

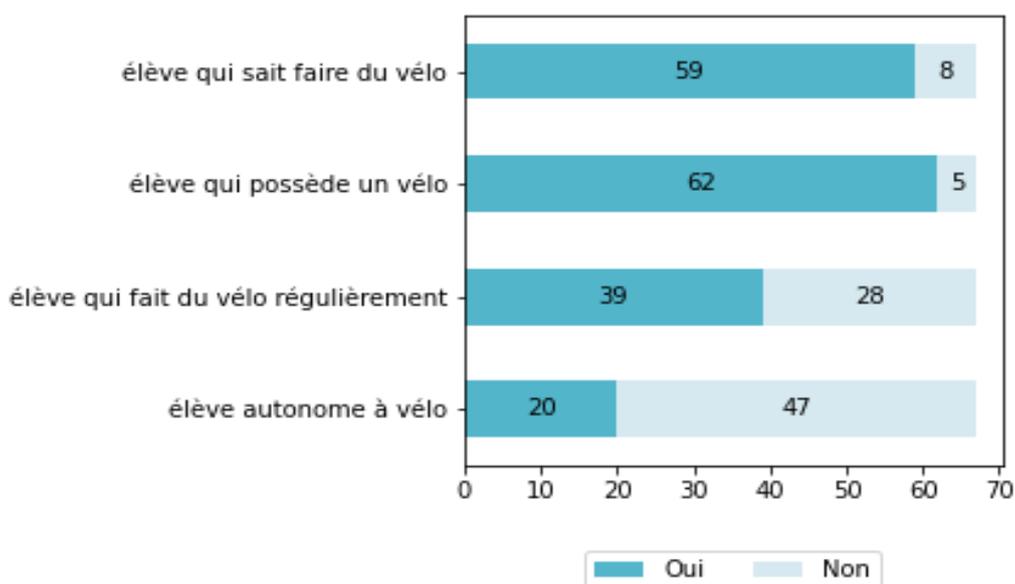
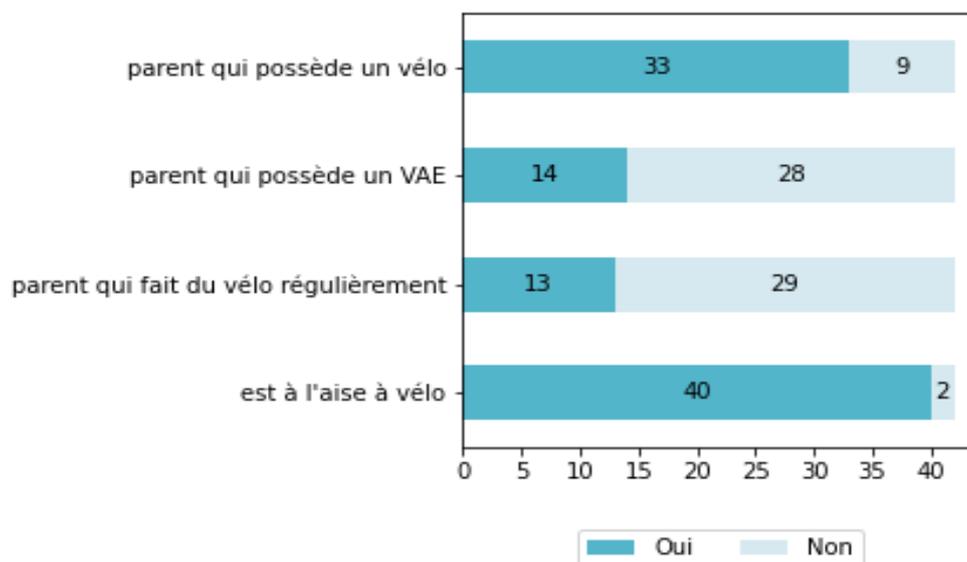


Figure 7 : Pratique du vélo par les parents d'élèves



Une très large majorité des enfants (88 %) maîtrise la pratique du vélo et ils sont encore plus nombreux à en posséder un (93%).

63 % des enfants qui possèdent un vélo l'utilise régulièrement, et moins d'un tiers (32%) des enfants sont autonomes à vélo.

La pratique du vélo est un peu moins développée chez les parents que chez les enfants, il ne faut donc pas uniquement 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 et parce que les enfants ne se sentent pas autonomes (savoir faire du vélo et être autonome pour une circulation en ville sont deux notions différentes).



« Parking » à vélo de l'école Vendémiaire à l'occasion du 2^{ème} concours des écoles éco-mobiles du Pays Voironnais organisé le 25 mai 2023 et soutenu par le comité Moby.

Moins d'élèves sont venus à vélo que lors de la 1^{ère} édition en 2022.

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

Figure 8 : Pratique de la trottinette, du skate ou du roller par les élèves

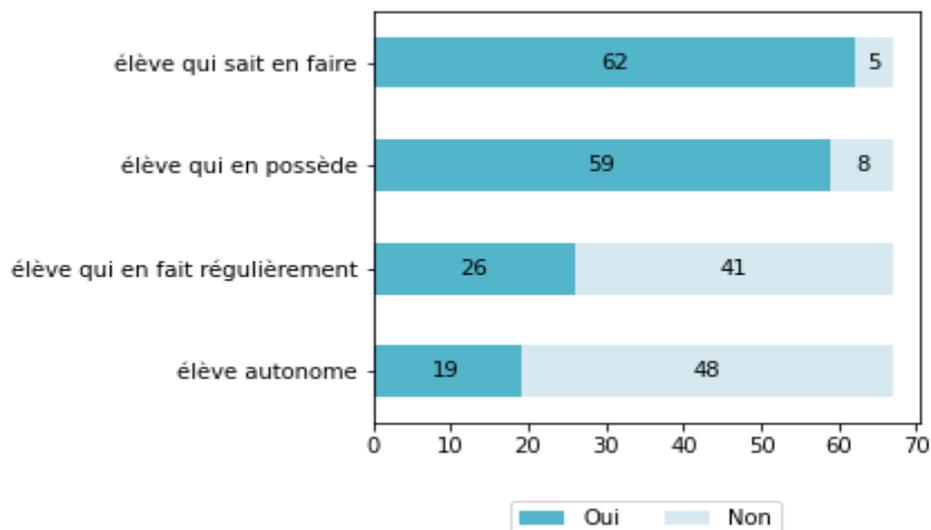
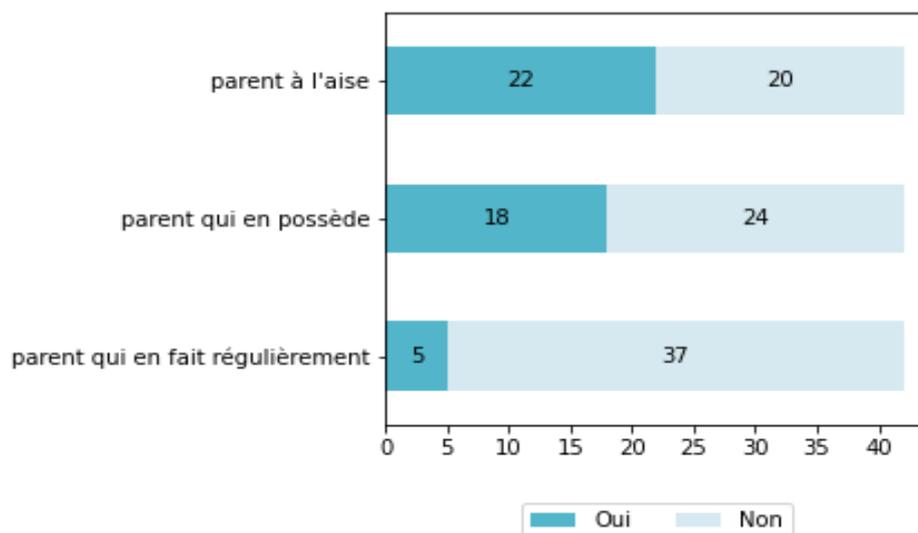


Figure 9 : Pratique de la trottinette, du skate ou du roller par les parents d'élève



Une grande majorité des enfants en maîtrise l'usage (93%) et en possède une (88%). Nettement moins (39%) en font régulièrement. 28% sont autonomes. **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 potentiel 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, ce qui a d'ailleurs poussé le gouvernement à prendre, en mars 2023, quelques mesures afin de mieux encadrer la pratique.

La trottinette est un moyen de déplacement « dernière génération » mieux maîtrisé par les enfants que par leurs parents qui ne sont que 13 % à en faire régulièrement contre 39% pour leurs enfants. Toutefois les parents sont souvent des accompagnateurs de leurs enfants non autonomes.



« Parking » à trottinette de l'école Vendémiaire à l'occasion du 2^{ème} concours des écoles éco-mobiles du Pays Voironnais organisé le 25 mai 2023 et soutenu par le comité Moby.

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 4^{ème} classe soit 135 euros).



Campagne de prévention et de sensibilisation aux dangers de la trottinette réalisée par l'intercommunalité du Pays Voironnais en juin 2023.



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

- *1/3 des enfants sont considérés comme autonomes dans leurs déplacements.*
- *La pratique du vélo est largement maîtrisée mais les enfants sont assez peu nombreux à pratiquer régulièrement (moins d'un sur deux). Constat similaire pour la trottinette.*
- *Près de 50% des enfants pratiquent régulièrement la marche mais seulement 27% viennent à l'école à pied régulièrement.*

ÉTUDE DES AXES D'AMÉLIORATION DES TRAJETS

Appréciation globale des trajets vers et depuis l'établissement

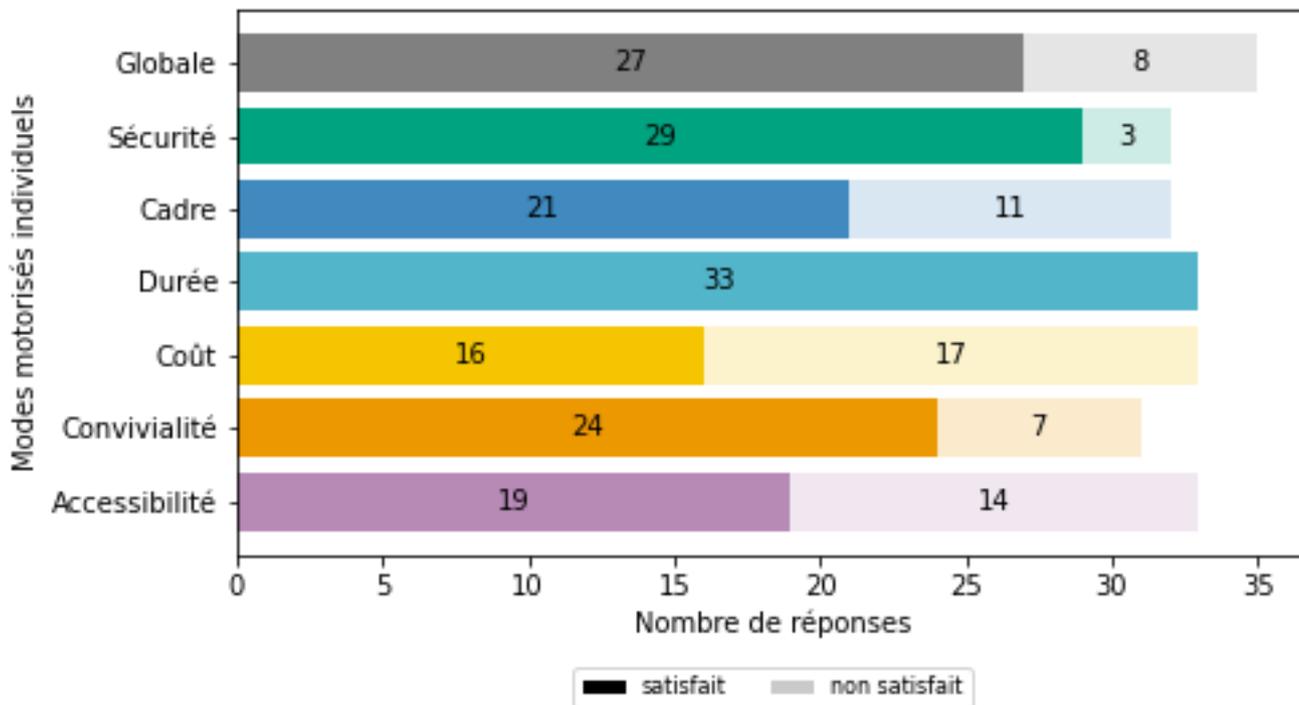
Pour les parents d'élèves et les professionnels travaillant dans l'établissement, l'appréciation globale des trajets vers l'établissement est la suivante :

- 21 % ont répondu qu'ils étaient « très satisfaits » (11 réponses),
- 56 % ont répondu qu'ils étaient « plutôt satisfaits » (29 réponses),
- 15 % ont répondu qu'ils n'étaient « pas satisfaits » (8 réponses),
- 8 % ont répondu qu'ils n'étaient « pas du tout satisfaits » (4 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 10 : 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.

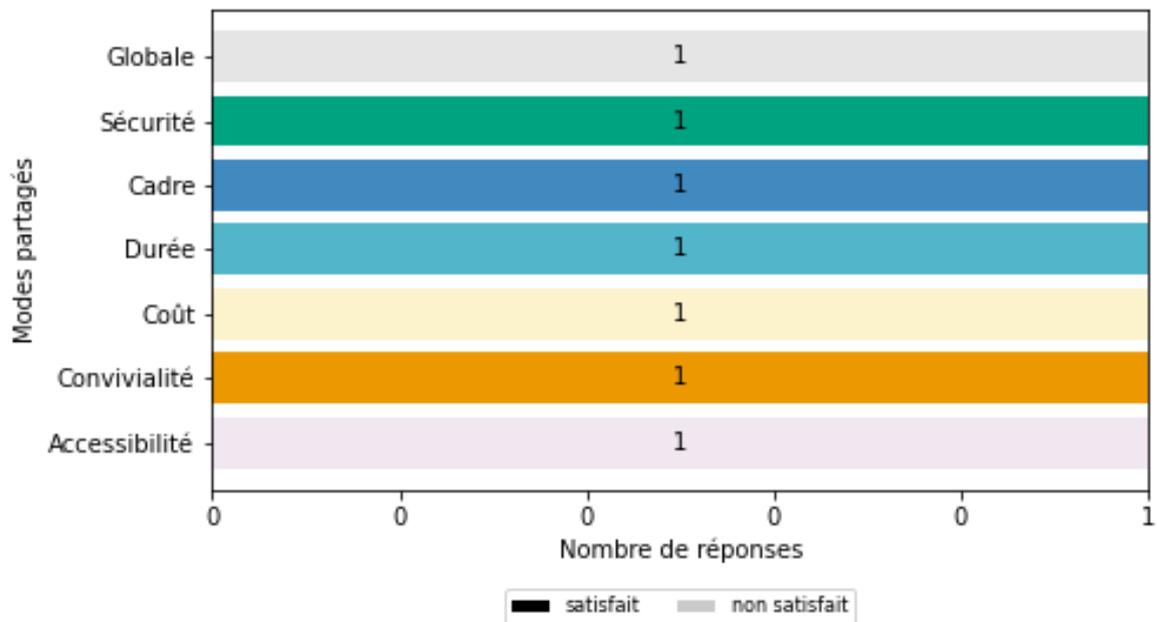
Les modes motorisés individuels donnent largement satisfaction aux parents, avec une très large majorité d'utilisateurs globalement satisfaits (77%), en termes de sécurité (91%), de durée de déplacement (100% !), de convivialité (77%) et d'accessibilité (58%).

Seul le coût ne requiert pas une majorité de satisfaction (seulement 48%), il est vrai que la voiture, ça coûte cher...

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 11 : 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 ? ».



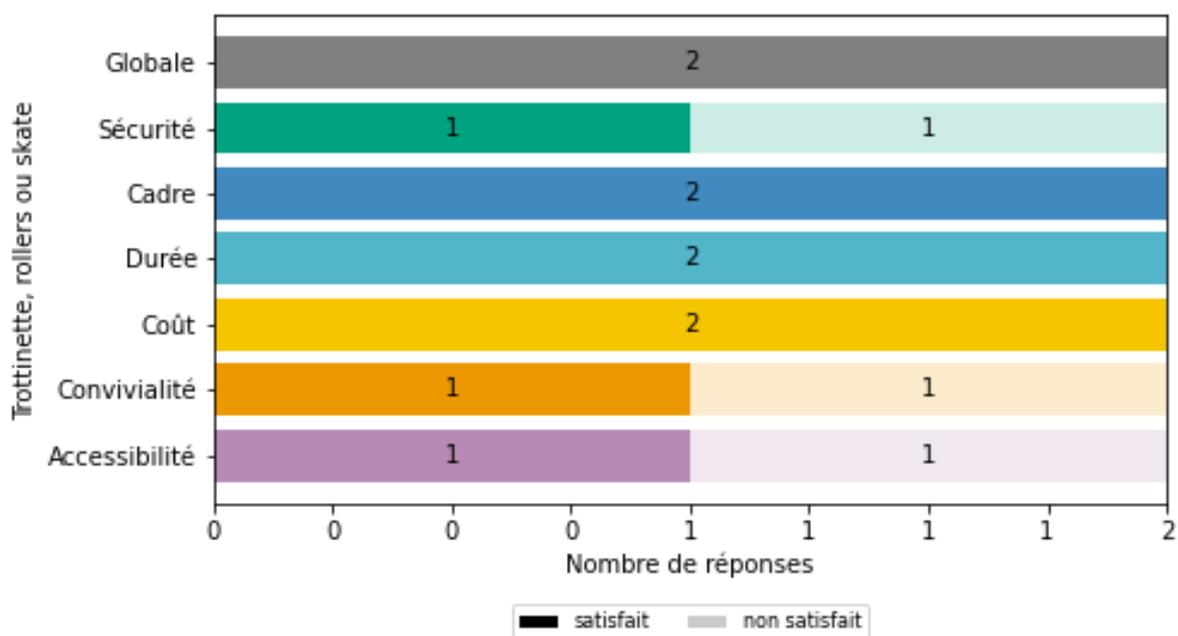
Les modes partagés comprennent les transports scolaires, les transports en commun et le covoiturage avec d'autres personnes que les membres de la famille.

Les modes partagés ne concernent qu'un répondant, peu satisfait notamment du coût et de l'accessibilité.

Il convient donc de relativiser fortement : ils sont peu utilisés, seulement 1 utilisateur a répondu.

Figure 12 : Satisfaction des trajets pour les parents et les professionnels dont le mode principal est la trottinette, le skate ou les rollers

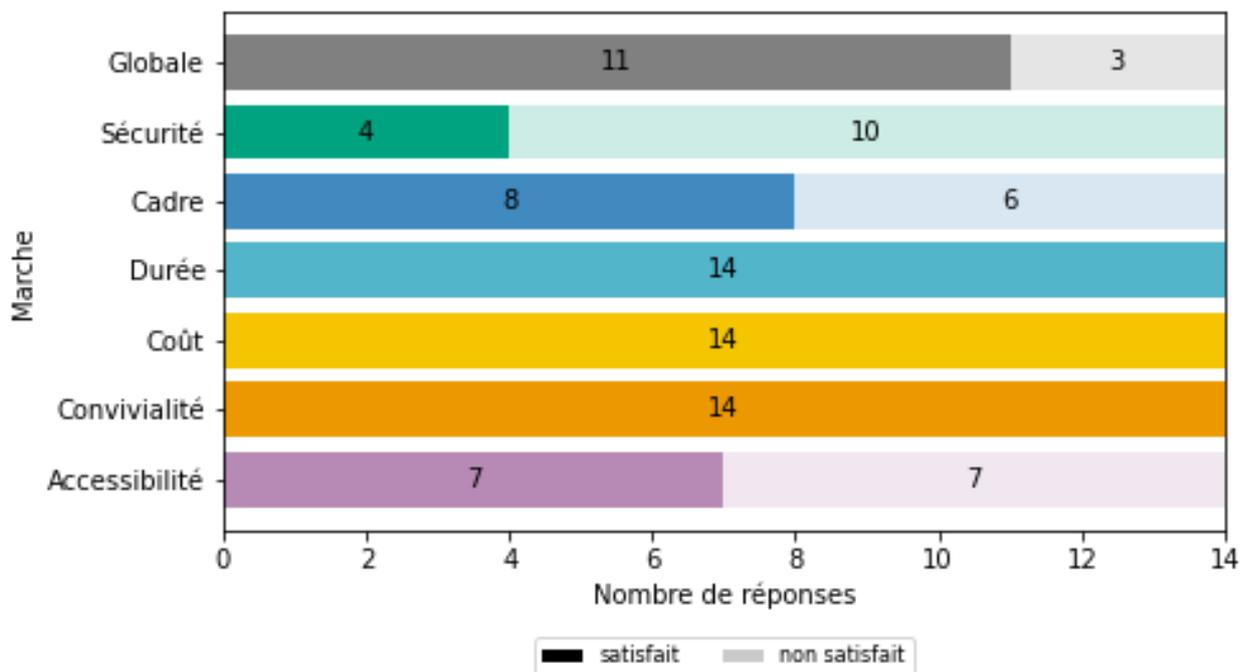
La figure illustre les réponses aux questions « Êtes-vous globalement satisfait du mode de transport principalement utilisé ? » et « Et sur ces points spécifiquement ? ».



Ces modes de déplacement donnent globalement satisfaction mais, là aussi, il convient de relativiser fortement puisque seulement 2 parents utilisateurs ont répondu, ce qui est assez logique vu que ces moyens de déplacement demeurent anecdotiques.

Figure 13 : 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, **la marche donne satisfaction à une très large majorité (78 %) de ses utilisateurs**, notamment en termes de coût (100% !), de convivialité (100% !) mais aussi, plus étonnement, en termes de durée (100% !). 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.

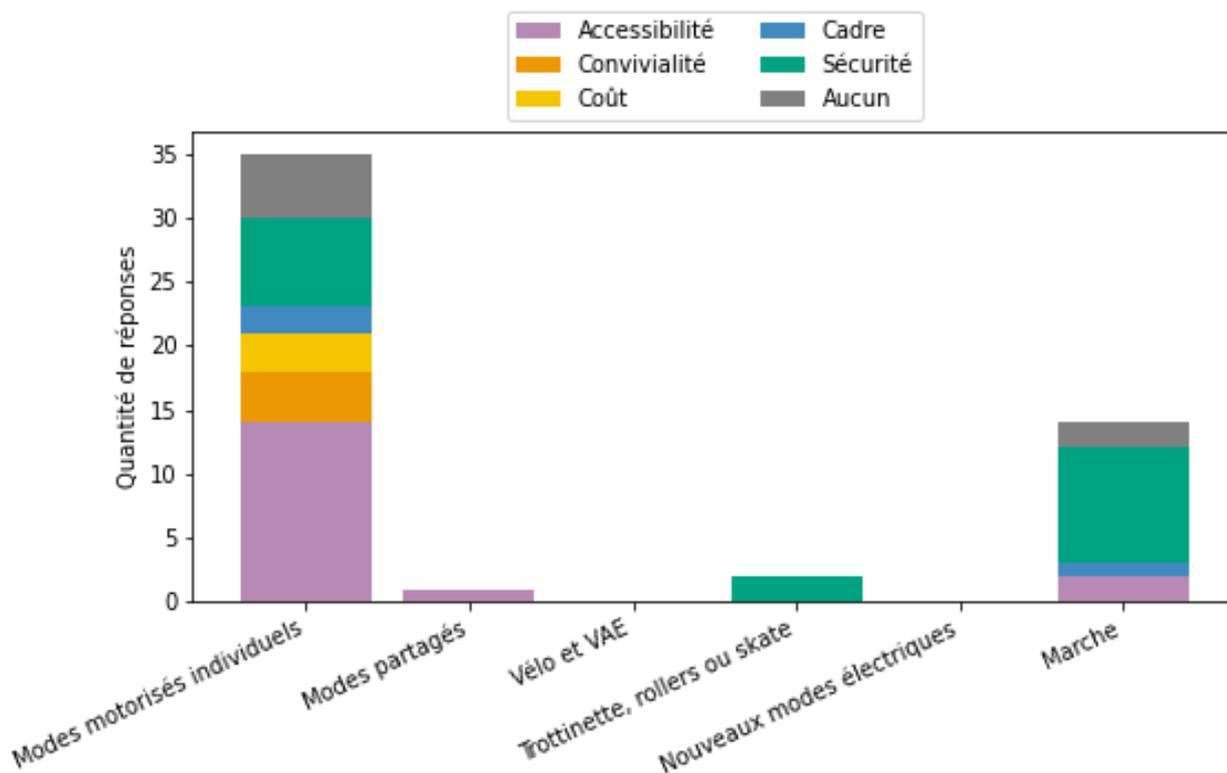
Deux points ne donnent cependant pas pleinement satisfaction : l’accessibilité (50% de satisfaction et donc autant d’insatisfaction) et, assez logiquement la sécurité (avec seulement 29% de satisfaction). Le traitement de ces 2 aspects sera probablement déterminant dans la réussite, ou non, du report 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 14 : 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 la marche. Ce mode de déplacement ne pourra connaître un essor plus important que si des améliorations sont apportées en la matière.
- **améliorer l'accessibilité (stationnement) est une demande des utilisateurs de voitures individuelles** mais aussi, dans une moindre mesure, des marcheurs qui souhaitent avoir plus de sites dédiés (trottoirs, sentiers...).

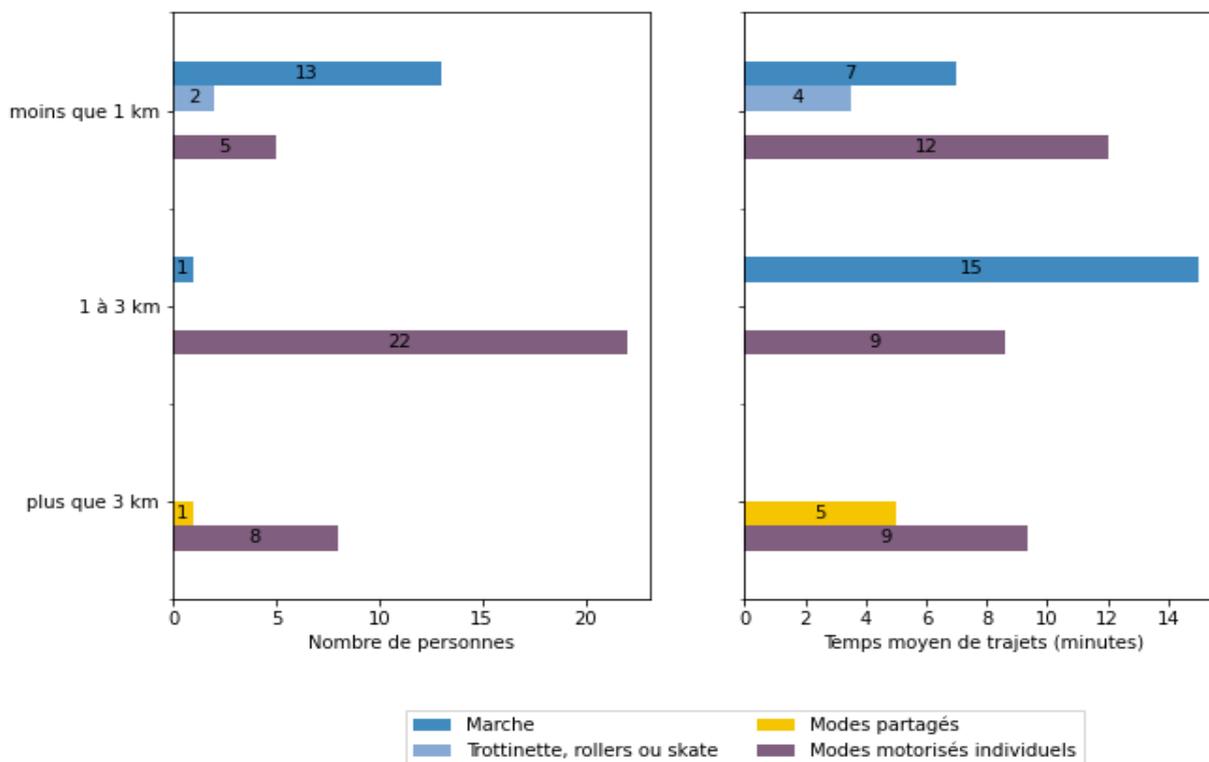
Ainsi tant en termes de sécurité que d'accessibilité (les 2 sont intimement liés), l'enjeu est de trouver le moyen de faire cohabiter ces différents moyens de déplacements.

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 de transport utilisé pour se rendre à l'école car il est lié à l'organisation générale de la journée.

Figure 15 : 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 résidant à moins de 1 km de l'école utilisent la marche (un seul parent entre 1 et 3 km)**. Pour cette distance, la marche est plus efficace (près de 2 fois plus rapide) que la voiture individuelle qui est probablement « pénalisée » par les difficultés de stationnement. 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 de 3 km, la voiture individuelle est logiquement fortement utilisée, elle se révèle cependant moins rapide que les modes partagés qui nécessitent (étonnement) près de 2 fois moins de temps de déplacement.

Utilisation des modes motorisés individuels

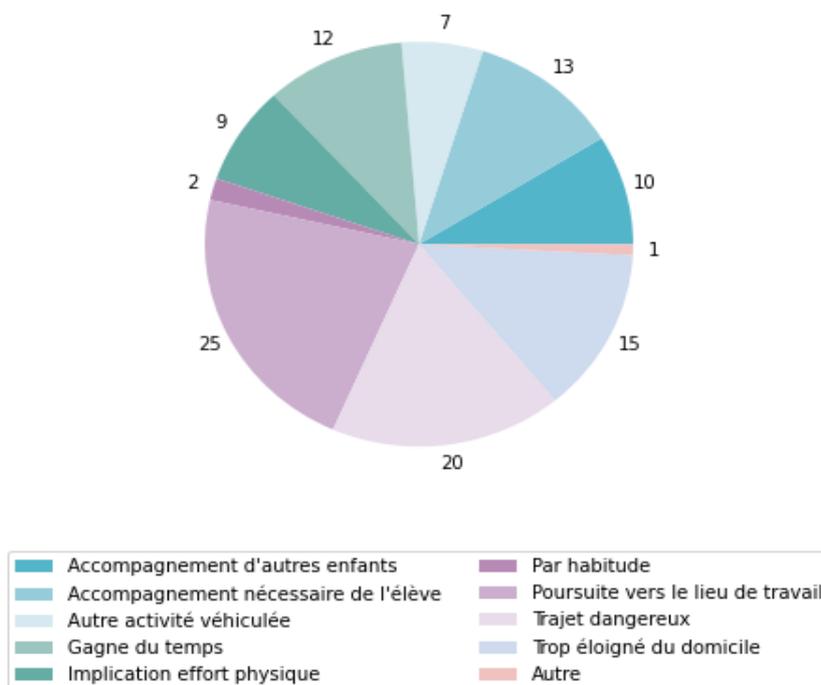
36 parents et 1 professionnel ont répondu à ces questions.

Raisons évoquées pour l'utilisation de modes motorisés individuels

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

Figure 16 : 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 :

- les parents utilisent la voiture pour se rendre sur leur lieu de travail et ils déposent en passant leur(s) enfant(s) (**poursuite vers le lieu de travail**), le déplacement n'est donc pas à proprement parler 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
- 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 »
- l'école est trop éloignée 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 et accompagnement d'autres enfants**)
- 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**) : « Dénivelé important entre notre partie de la commune et l'école »

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 Vendémiaire. 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
- 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), Saint-Étienne-de-Crossey (38), Moirans (38), Voreppe (38),
- Entre 20 et 50 km : Grenoble et sa région (38), Fontaine (38), Sassenage (38), Les Abrets-en-Dauphiné (38)

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 les déplacements en direction de Grenoble. 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 :

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

70% des parents se disent prêts à les utiliser. Or, de tels stationnements existent déjà et certains sont largement sous utilisés.

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 27). 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 (un tiers) ne sont pas prêts à (ou ne peuvent) changer leurs habitudes même si on leur met à disposition des alternatives fiables et sécurisés 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) : « *Très peu de temps le matin pour déposer les enfants. Ils sont à la maternelle et cela prend du temps* », « *Aux horaires d'école pas de temps à perdre malheureusement* », « *Manque de temps* », « *Trop de perte de temps* »
- **Le fait d'être chargé** (cartables trop lourds ou matériels pédagogiques pour l'équipe enseignante) : « *Je porte des sacs très lourds parfois* »
- **Les difficultés à se déplacer** : « *Je marche avec une canne* »
- **Parking trop lointain** : « *500 m est trop loin pour se garer* », « *Attention de prévoir plus près pour les femmes enceintes ou les personnes avec une jambe cassée par exemple* »
- **Difficulté à trouver une place disponible** : « *Mais il faut trouver une place* »

Certains parents soulignent le fait que « *Il existe déjà le marché aux cerises* », « *Nous le faisons déjà* » ou qu'ils ont plus besoin d'un véritable dépose-minutes que de parkings « *Je dépose mon enfant à l'école, je ne l'accompagne pas : pas besoin de stationnement mais d'un dépose minute efficace* ».

La raison qui revient le plus souvent est le manque de temps pour lequel il est difficile de trouver des solutions car 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 (de type 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 bien 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 (77%) se disent satisfaits ou plutôt satisfaits par le moyen de transport utilisé.*
- *La voiture est « plébiscitée » sauf en matière de coût. Il sera donc vraisemblablement difficile de faire évoluer la situation et les habitudes.*
- *70% des parents se disent prêts à utiliser un autre parking (que celui du centre bourg) s'il est situé à 5 mn ou moins de l'école. Or, ces parkings existent déjà.*

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 81 élèves concernés par les réponses à l'enquête, les élèves bénéficiant de l'accueil périscolaire au moins 2 fois par semaine sont au nombre de :

- 6 pour le matin
- 11 pour le soir

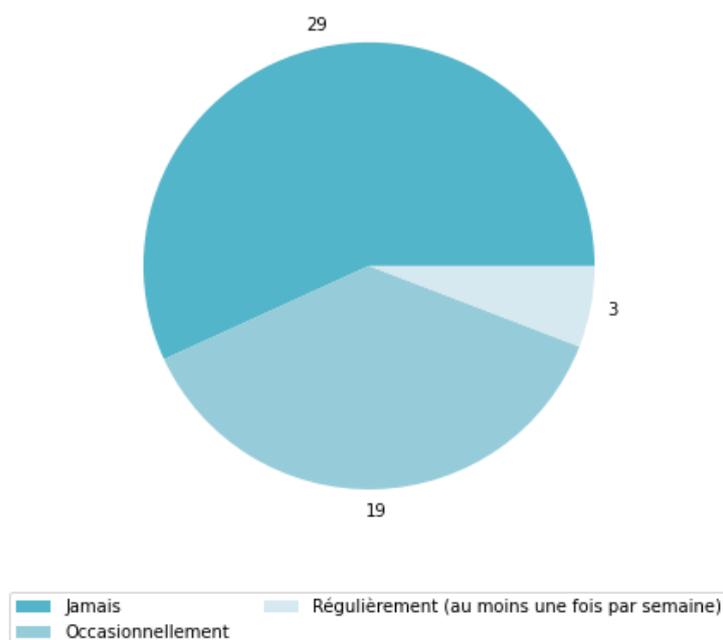
L'accueil périscolaire ne concerne donc qu'une minorité d'élèves (21%) et il est difficile d'estimer s'il existe en la matière un réel potentiel de mutualisation des déplacements domicile-école.

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 17 : 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 ? ».



Les chiffres indiqués sur le graphique sont le nombre de réponses par catégorie.

Actuellement, très peu de parents se sont organisés de manière régulière pour emmener ou ramener d'autres enfants que les leurs. Seul 3 sur 51 soit 6% le font régulièrement et 19 occasionnellement (37%), 29 ne le font jamais (57%). Il n'y a donc pas pour l'instant de véritables habitudes ancrées de mutualisation des déplacements. Il existe ainsi un vrai potentiel de développement si les freins en la matière arrivent à être levés.

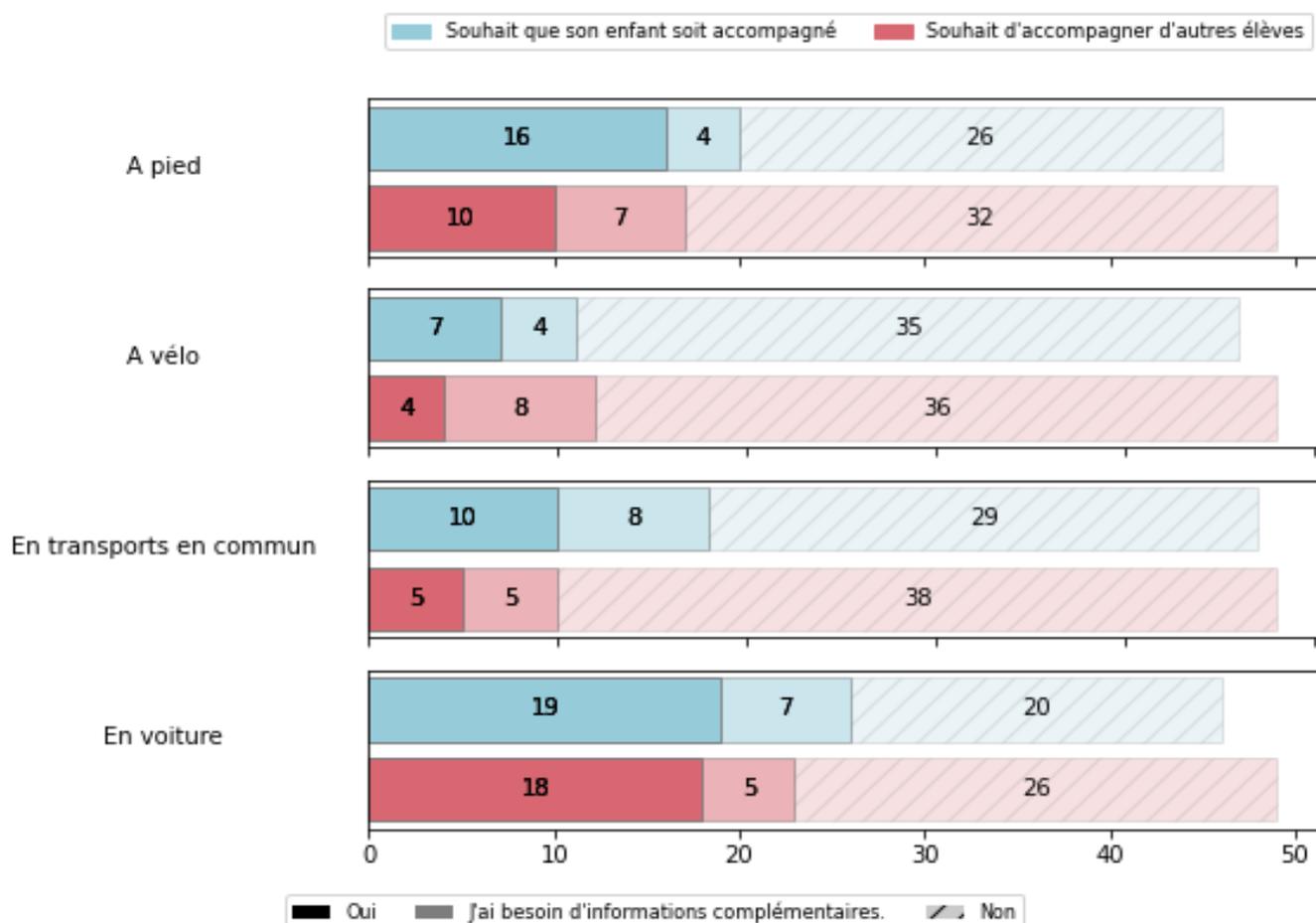
Pour tendre vers des déplacements plus durables mais aussi faciliter l'organisation quotidienne des familles, le partage de trajets fait partie des solutions à favoriser.

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

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

Figure 18 : 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 ainsi avec la voiture individuelle que le partage de trajets a 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. Il ne faut cependant pas oublier le partage de trajet en mode actifs, notamment avec la marche, car comme déjà indiqué, il est probable que les résultats de l'enquête minimisent la marche du fait d'une proportion moindre de répondants piétons que dans la réalité.

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.**

Il existe également 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 sont réticents pour les raisons suivantes:

- **par manque de temps** : « *Je n'ai pas le temps de prendre en charge d'autres enfants* », « *Le temps pour se rendre à l'école est long quand on a des contraintes pour se rendre au travail (train)* », « *Manque de temps* », « *Horaires trop variables* »,
- **par manque de « places » disponibles** : « *3 enfants et plus de place en voiture* », « *Pas de place pour d'autres* », « *J'ai 4 enfants dont des jumelles de 10 mois, je ne me sens pas en prendre d'autres* », « *Besoin de sièges auto* »
- **pour des contraintes organisationnelles** : « *Gestion planning* », « *Horaires non flexibles* », « *Loin d'autres habitations* », « *Horaires trop variables* », « *Domicile trop proche de l'école (peu d'autres enfants entre chez nous et l'école)* », « *Difficulté pour marcher* », « *Les horaires ne vont pas coller* »
- **des enfants trop jeunes** : « *Enfant trop jeune* »,
- **pour des raisons de sécurité** : « *Grande responsabilité* », « *Problème de sécurité avec un groupe d'enfants encore plus grand qu'avec 2 enfants* », « *A pied ce serait trop long et à vélo trop dangereux* », « *A vélo comme à pied cela me semble dangereux et mon enfant est trop petit pour les transports en commun* », « *En vélo trop dangereux* », « *Trajet dangereux à pied ou en vélo* », « *Pas sécurisé à pied pas de trottoir pour venir de notre quartier à l'école. D'autant plus en poussette. Nous prenons donc la voiture* ».
- **parce que c'est une trop grande responsabilité** : « *Problème de responsabilités* », « *Que se passe-t-il s'il y a un accident ou un enfant qui n'écoute pas les consignes?* », « *Trop de responsabilités en plus de mes 3 enfants* », « *Trop contraignant avec des enfants qui ne sont pas les nôtres* »,
- **la configuration du terrain** : « *Dénivelé important pour tous les modes doux* ».

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

- **des questions de sécurité** : « *Pas rassuré* », « *À pied ou à vélo, il faut améliorer la sécurité* », « *Pas assez sécurisé et ma fille est encore un peu petite* », « *Trop dangereux* », « *Route dangereuse* »,
- **le manque de confiance** : « *Pas rassuré* »
- **la responsabilité** : « *Grande responsabilité* », « *La responsabilité engagée* »

- **des questions organisationnelles** : « *Trajet un peu long* », « *Horaires de retour des parents à la maison variables* », « *Nous venons d'arriver sur la commune et je ne connais personne...* »

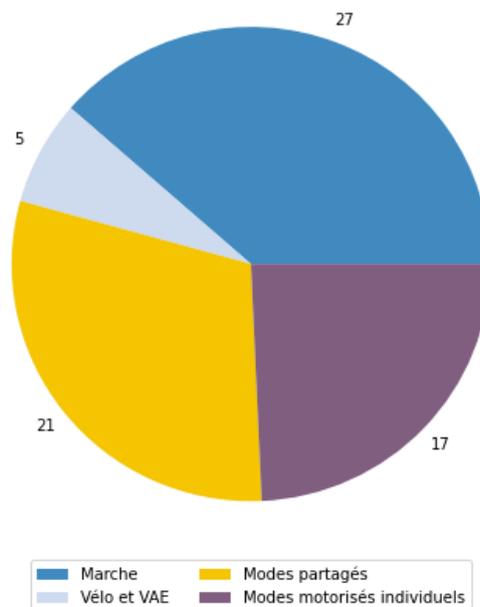
- **pas pertinent pour leur situation** : « *Nous ne sommes qu'à quelques minutes à pied de l'école* », « *Trop proche de l'école, pas d'intérêt* »,

Plusieurs parents ont tenu à souligner qu'ils avaient déjà engagé une démarche de partage de trajets : « *Organisation déjà existante entre voisins* », « *Déjà mode de fonctionnement avec 2 parents* », « *Nous faisons déjà du co-voiturage* », « *Je sais vers qui me tourner en cas de problème* ».

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



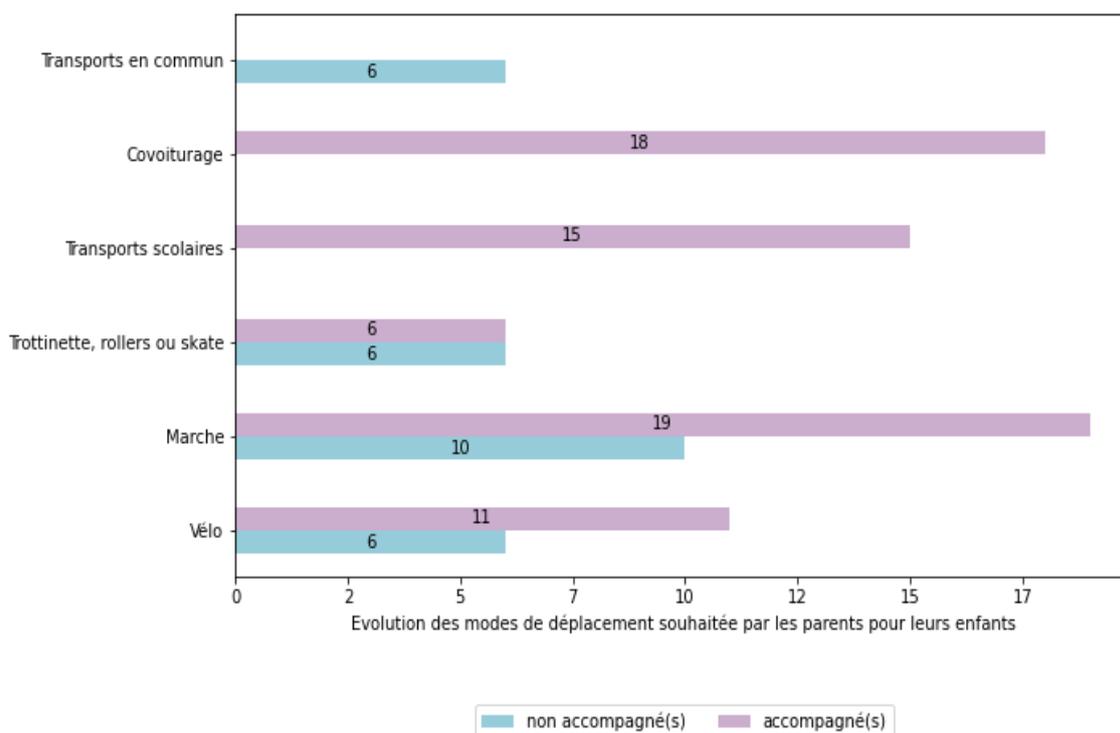
Les parents, lorsqu'ils étaient enfants, utilisaient prioritairement la marche pour se rendre à l'école. Ils étaient également assez nombreux à venir à l'école en vélo et en modes partagés. Conséquence logique : la voiture avait une place bien moins importante qu'aujourd'hui.

Les temps ont changé, la perception de la situation également (en termes de sécurité et d'autonomie notamment, renforcement de l'étalement urbain...), 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. Leurs réponses sont illustrées dans les figures ci-après et permettront de mettre en évidence les actions à privilégier pour favoriser les modes et les organisations de trajets les plus acceptés.

Figure 20 : Evolution 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 ? (cochez-les) ».



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 (intercommunalités, département et région) en charge de ces déplacements et un changement d'horaire ou de lieu de dépose impacte l'ensemble d'une ligne bus.

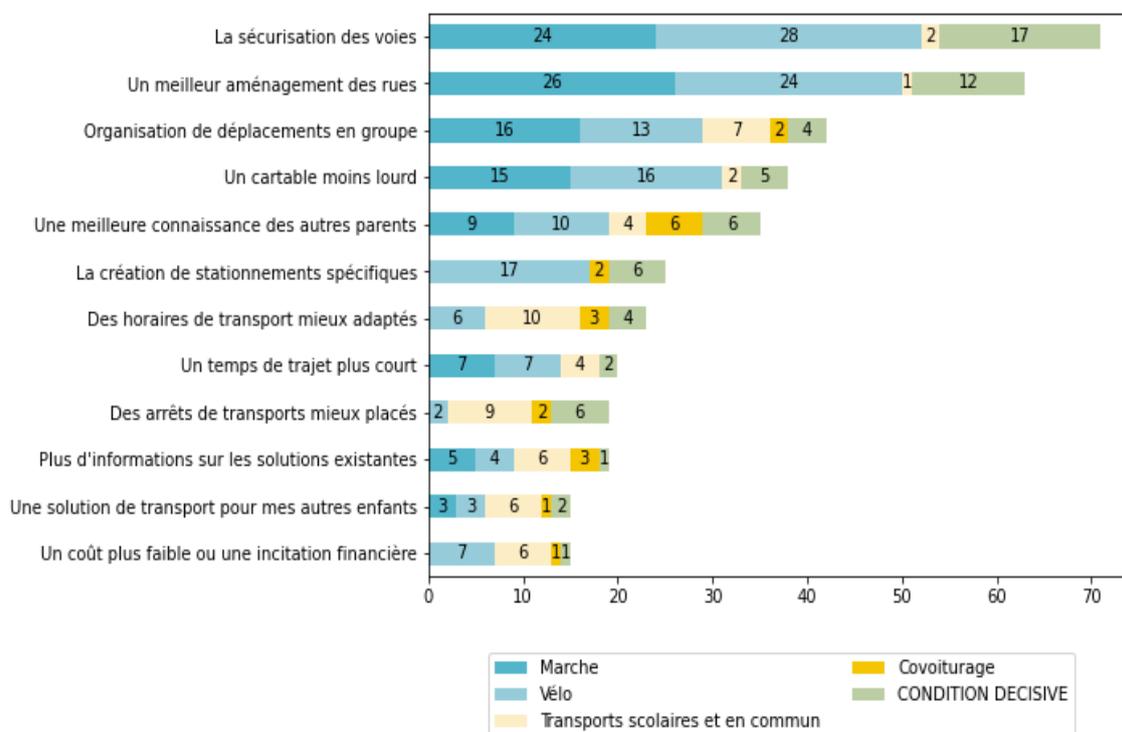
Les modes actifs sont également largement cités : la marche, et dans une moindre mesure le vélo. Il n'y a ainsi pas d'opposition de principe aux modes actifs malgré certaines contraintes (organisationnelles, météo...). Il convient donc d'agir sur les freins qui sont maintenant bien connus (le manque 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 21 : 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 de voir se développer plus fortement 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 transparait 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-dessous :

- Pour les enfants de maternelle : prise en charge par un adulte dans les transports scolaires et entre le bus et la classe
- Sécurisation de la rue principale pour les traversées
- Des transports scolaire plus réguliers
- Un genre de transport en commun à pied ou en charrette ou en charrette à pédale, gérée par des adultes responsables.

Et un « coup de gueule » : « *Bannir les SUV de 2 tonnes qui sont une ineptie totale dans les petites rues à sens unique...* ».

Autres suggestions pour améliorer les déplacements domicile-établissement

Les parents et professionnels de l'établissement ont pu apporter d'autres propositions (pas nécessairement très concrètes) 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 et de renforcement des contrôles** : « Sécuriser la traversée de la départementale », « *La sécurisation des voies, la limitation du nombre de voitures qui transitent* », « *Actuellement aucunes sanctions pour le non-respect des règles, des automobilistes qui insultent voire menacent les cyclistes et piétons sur ces zones* »...
- Des **propositions pour limiter l'accès en voiture** : « *Sécuriser la route du billoud et du 8 mai 45. Faire ralentir les voitures avec de vrais moyens qui se voient et soient percutants* »
- Des **propositions pour améliorer la cohabitation et le vivre ensemble** : « *Prévention et sensibilisation des automobilistes aux abords de l'école* », « *De l'information sur la zone de rencontre* », « *Promouvoir un réseau de parents pour se connaître et faire du co-voiturage ou du co-accompagnement* »...
- Des propositions organisationnelles : « *Pas de rangement à l'école pourtant demandé depuis*

plusieurs années ».

Parmi ces propositions, celles concernant l'amélioration de la desserte piétonne/vélo et leur mise en sécurité reviennent à nouveau en cohérence avec les précédentes réponses.

D'autres méritent d'être étudiées avec attention :

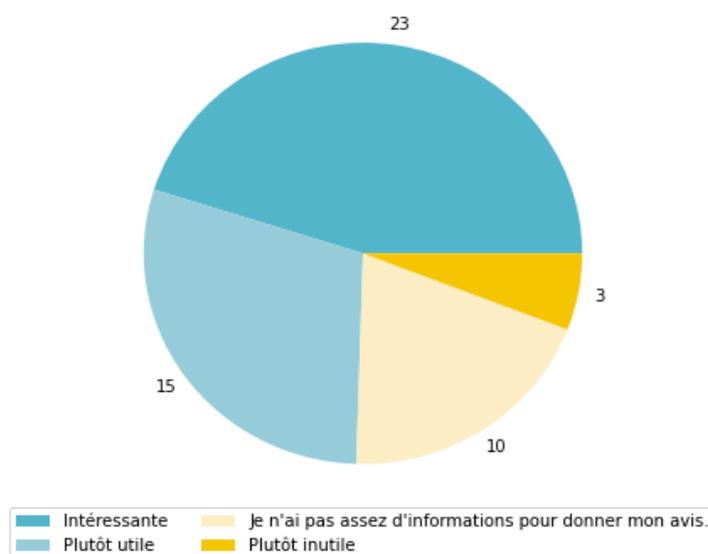
- Développer une appli de co-voiturage ou, plus simplement, faire la promotion d'une appli existante et adaptée à la situation
- Mettre en place un pédibus
- Renforcer les contrôles voire les verbalisations si la pédagogie n'est pas suffisante.

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 22 : 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 ? ».



38 parents (soit 74 %) jugent la démarche intéressante ou plutôt utile.

10 (soit 20%) ne se prononcent pas par manque d'informations.

3 (soit 6%) l'estiment plutôt inutile car probablement jugé trop axée sur les modes actifs (« le côté écolo » et pas assez sur l'urgence concrète (la sécurité dans le centre-bourg) 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. ».

Si certains insistent sur la justesse de la démarche « *Très bonne démarche car le trajet école domicile est un vrai souci pour nous, au vu de notre secteur d'habitation sur la commune* », le sentiment, qui semble assez partagé, est **que la situation ne s'arrange pas et on note une certaine impatience** : « *Cela fait 3 ans que l'on répond à de nombreux questionnaires en ligne...* », « *Il faudra voir le résultat* », « *Intéressante mais redondante : c'est une énième étude proche ou très proche d'autre(s) déjà réalisée(s) : une action concrète serait pertinente* »...

Il convient de revenir sur le fait que plusieurs parents signalent que des enquêtes ont déjà eu lieu pour exprimer une certaine lassitude. La démarche à laquelle ces parents font référence est une « *enquête déplacements liés aux trajets scolaires* » dont l'initiative revient à la mairie. Ce questionnaire a été adressé à tous les parents de l'école Vendémiaire début 2021 et a reçu un très fort taux de retour avec 171 réponses (soit environ 80% des parents, estimés à 210).

Cette enquête, initiée quelques mois seulement avant la décision de la commune de se lancer dans le programme Moby, explique probablement en grande partie la mobilisation assez moyenne des parents aux questionnaires mobilité Moby. Plusieurs parents ont d'ailleurs clairement indiqué au chargé de mission Moby qu'ils n'avaient pas complété le questionnaire Moby car cette sollicitation supplémentaire leur paraissait être de trop et redondante avec celle de la municipalité. D'ailleurs l'élue référente sur le dossier Moby avait émis de fortes réserves sur l'intérêt de diffuser un nouveau questionnaire, craignant (probablement à raison) les réactions de lassitude des parents.

C'est également une explication possible (mais pas la seule) au fait que le comité Moby de l'école Vendémiaire ne soit pas arrivé à mobiliser de parents sur la durée et ne repose au final que sur les représentants de l'école (directrice), de la mairie (élus) et du chargé de mission Moby.

Contenu du questionnaire – enquête déplacements liés aux trajets scolaires, questionnaire mairie à l'attention des parents de l'école Vendémiaire.

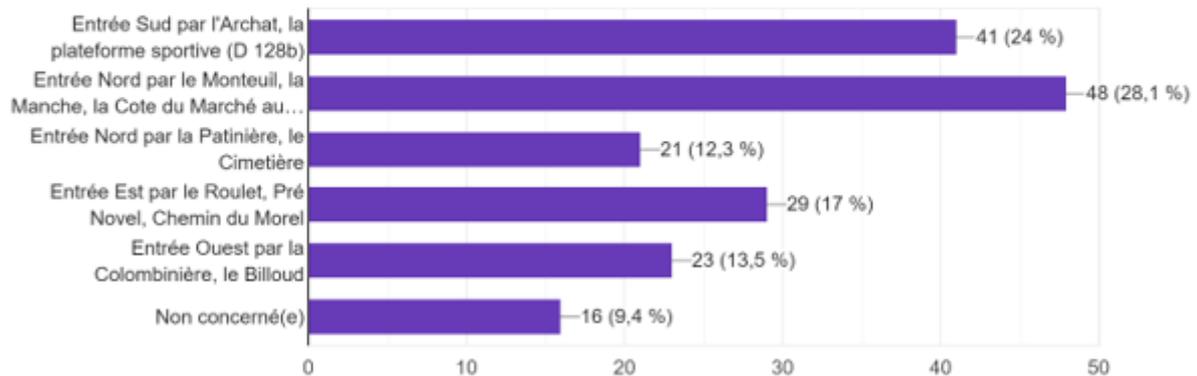
Il a été demandé aux parents de se projeter à la rentrée scolaire 2021.

Parmi les 18 questions, certaines se révèlent utiles à l'analyse du diagnostic Moby.

Ainsi à la question 3 « *La matin, par quelle entrée du village rejoindrez-vous l'école depuis votre domicile ?* », nous constatons que les déplacements domicile-école se répartissent assez équitablement selon les différentes entrées possibles dans le centre-bourg avec toutefois une majorité de parents (28 %) arrivant depuis l'entrée Nord qui est la plus problématique pour les modes actifs car la cohabitation avec les automobiles y est très délicate. L'entrée Sud est également beaucoup utilisée (24%), elle aussi est jugée par beaucoup de parents comme étant peu sécurisante pour les modes actifs. Les entrées Est (17%) et Ouest (13,5%) sont un peu moins utilisées.

3. Le matin, par quelle entrée du village rejoindrez-vous l'école depuis votre domicile ?

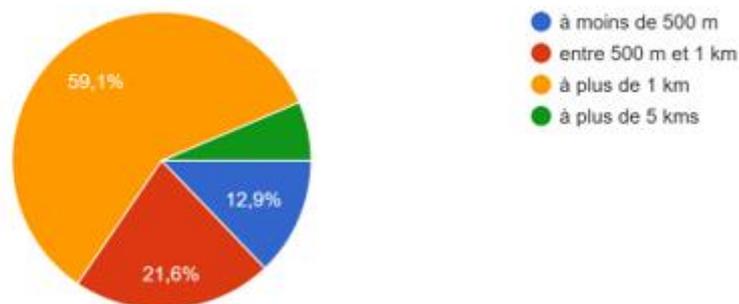
171 réponses



A la question 4 « *Votre domicile se situe à quelle distance, approximativement, de l'école ?* », 34,5 % des parents ont répondu à 1 km ou moins, 59 % à plus d'un km et 6,5 % à plus de 5 km. Si l'on considère que la majorité des parents ayant répondu à plus d'1 km habitent à moins de 3 km, ces résultats sont cohérents avec ceux de l'enquête mobilité Moby.

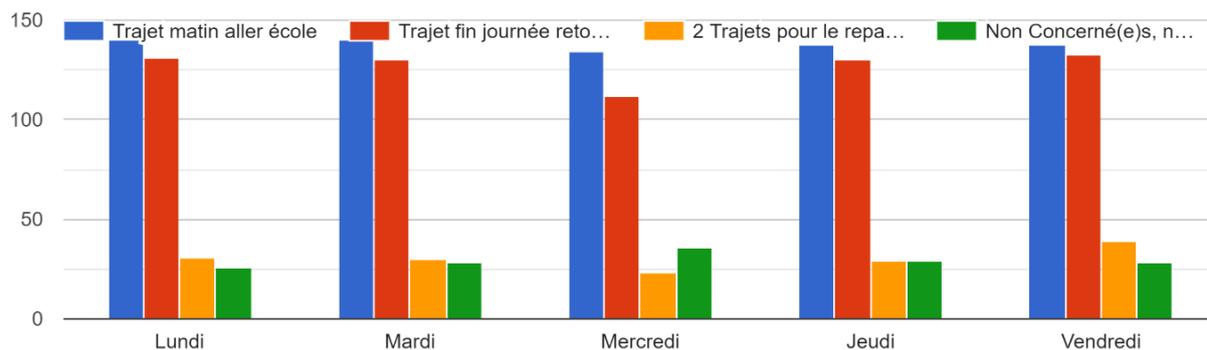
4. Votre domicile se situe à quelle distance, approximativement, de l'école ?

171 réponses

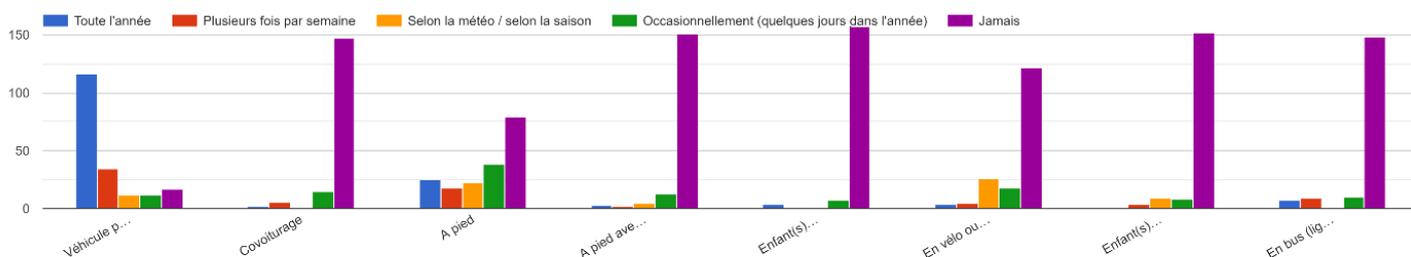


Les réponses aux questions 5 et 7 « *Combien de trajets entre votre domicile et l'école ferez-vous quotidiennement en véhicule* » confirment que la voiture est, de loin, le mode de déplacement domicile-travail prédominant y compris selon toute vraisemblance pour les parents habitants à moins de 1 km de l'école.

5. Combien de trajets entre votre domicile et l'école ferez-vous quotidiennement, en véhicule ?
(cocher la(les) case(s) correspondante(s))

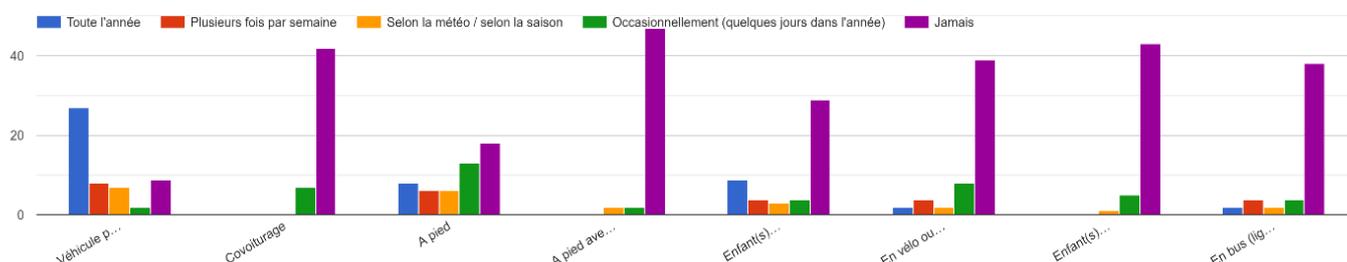


7. Quel moyen de transport utiliserez-vous pour amener ou aller chercher votre(vos) enfant(s) à l'école ? (cocher les cases correspondantes)



La question 9 aborde les alternatives possibles à la voiture. A la question « *Quelle(s) alternative(s) à votre véhicule personnel aimeriez-vous essayer, pratiquer plus ?* », c'est le fait de pouvoir confier son enfant à une navette de ramassage scolaire organisée qui recueille le plus d'avis positifs (environ 1/3 des parents), devant la marche (1/4 des parents), viennent ensuite le co-voiturage et le pédibus (15% des parents chacun).

7. Quel moyen de transport utiliserez-vous pour amener ou aller chercher votre(vos) enfant(s) à l'établissement ? (cocher les cases correspondantes)



À la question 12 « *Pour accompagner ou aller chercher votre (vos) enfant(s) à l'école, quel(s) motif(s) vous freine(nt) pour utiliser moins souvent votre véhicule personnel* » :

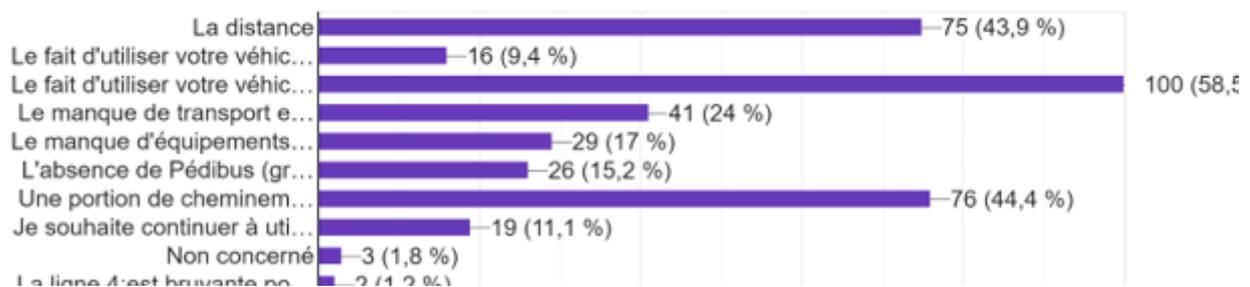
- 58,5 % des parents ont répondu « *Le fait d'utiliser mon véhicule pour me rendre directement sur mon lieu de travail ou d'accompagner un frère (une sœur) dans un autre établissement ensuite* »
- 43,9 % des parents ont répondu « *La distance* »
- 44,4 % ont répondu « *Une portion de chemin piéton peu ou pas sécurisée (pas de trottoir, pas de*

plots, pas de marquage au sol) »

- 24% ont répondu « Le manque de transports en commun »
- 17 % « Le manque d'équipements ou signalétiques pour les vélos »
- 15 % « Le manque de Pédibus ».

12. Pour accompagner ou aller les chercher votre(vos) enfant(s) à l'école, quels motif(s) vous freine(nt) pour utiliser moins souvent votre véhicule personnel ? (plusieurs réponses possibles)

171 réponses



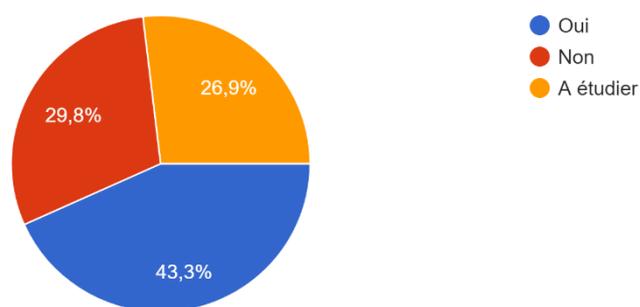
A la question 17, « Si vous utilisez votre voiture, seriez-vous prêt à stationner sur le parking d'entrée de village qui vous concerne (plateforme sportive, cimetière...) » :

- 43,3% des parents répondent OUI
- 29,8 répondent NON

Et - 26,9% répondent A ETUDIER

17. Si vous utilisez votre voiture, seriez-vous prêt(e) à stationner sur LE parking d'entrée de village qui vous concerne (Plateforme sportive, Cimetière,...)(Avenue Charles Delestraint, Chemin de l'Eglise) ?

171 réponses



La question 18 était une question ouverte permettant aux parents d'exprimer librement leurs remarques, commentaires ou suggestions au sujet des trajets scolaires et ils ont utilisés largement cette possibilités (6 pages A4 de commentaires).

Parmi les nombreux commentaires, nous pouvons noter :

- « Merci également d'étudier un garage à vélo / trottinette couvert à l'école Vendémiaire (demandes faites à plusieurs reprises, sans aucune réponse...), actuellement 5 emplacements pour vélo dans l'école... »

- « Est-ce qu'il ne serait pas possible de décaler les horaires des 2 écoles (Vendémiaire et Sacré Cœur) d'un quart d'heure. »
- « Me garer à la plate-forme sportive est impossible car pour les enfants le poids des cartables est important. »
- « Pour un Pédibus vers le Billoud, il faut ABSOLUMENT créer des trottoirs le long de la MPT... même sans pédibus d'ailleurs... »
- « Merci pour l'enquête, forte attente de sécurisation piétonnier au niveau de la mpt, un bus régulier pour se rendre à la gare de Moirans »
- « Nous sommes très intéressés par le pédibus (nous pouvons participer) ou la navette s'il y a un vrai accompagnement et que nous sommes sûrs de la sécurité de nos enfants. Merci »
- « Décaler les horaires de l'école privée car tous les parents vont à la même heure au centre-ville... »

L'intégralité des résultats du questionnaire est présentée en annexes.

De plus, à l'initiative de l'association FCPE de l'école Vendémiaire (https://www.facebook.com/FCPEvendemiaire/?locale=fr_FR) un questionnaire dédié à la thématique pédibus avait été adressé aux parents en 2021, ce qui montre que les parents d'élèves et leur association s'intéressent à la question depuis plusieurs années.

Ce questionnaire a obtenu 43 réponses sur 240 parents sollicités soient un taux de retour de 18%.

Parmi les répondants, 52 % s'étaient déclarés intéressés par l'utilisation d'un tel dispositif pour le trajet domicile-école du matin de son (ses) enfant(s).

Les freins potentiels soulevés par les parents s'avèrent être très similaires à ceux indiqués dans le questionnaire Moby.

Le chargé de mission Moby remercie l'association FCPE de l'école Vendémiaire pour la transmission des réponses au questionnaire Pédibus. Ces réponses n'ont pas été annexées au présent rapport car les adresses mail des parents répondants figurent dans le document mais il en a été tenu compte dans nos analyses et dans le projet de mettre en place un test Pedibus.



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 prononcée.*
- *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 de voir se développer plus fortement les modes actifs.*
- *Pour près d'un parent sur deux, 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 peu pratiqué car jugé trop contraignant.*
- *En matière de partage des trajets, l'intérêt dans l'enquête des parents d'élèves est plus prononcé pour le co-voiturage que pour le pédibus. Le partage des trajets en mode piéton (pédibus) ne suscite pas une forte attente mais le nombre de parents potentiellement intéressés apparaît suffisant pour que l'option pédibus soit étudiée et testée.*
- *Le co-voiturage suscite l'intérêt 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.*

PARTIE IV

RAPPORT SUR LES SORTIES ET VOYAGES SCOLAIRES

Ces dernières années la crise sanitaire a perturbé le cycle annuel des déplacements scolaires.

Lors d'une année « normale », ce sont de 1 à 2 sorties ponctuelles par niveau (maternelles, CP/CE1, CE2, CMI/CM2) qui sont proposées soit une vingtaine de sorties annuelles pour l'école.

Concernant ces sorties ponctuelles, la direction de l'école fait le maximum pour que les déplacements s'opèrent dans le cadre des lignes régulières (notamment la ligne 4) de transports en commun afin de simplifier l'organisation et de limiter les coûts engendrés par la sortie.

De plus, il existe une activité récurrente avec les sorties piscine qui sont réparties sur toute l'année scolaire avec 3 cycles de 10 séances. L'activité a lieu à la piscine de Moirans qui est la commune la plus proche possédant une piscine.

Les cars affrétés par l'école stationnent sur les emplacements réservés aux bus et cars en centre-bourg, à proximité immédiate de l'école avec un parcours piéton « école-bus » très court (1mn, une centaine de mètres) et sécurisé car non accessible aux voitures.

En considérant les efforts effectués par l'école pour utiliser les lignes régulières existantes et pour remplir au maximum les cars affrétés, nous pouvons considérer qu'il n'existe que peu de marges de progression en la matière.



Un bus de ligne régulière et un car affrété par l'école pour une sortie ponctuelle, stationnés sur les emplacements réservés en centre-bourg, à proximité immédiate de l'école.

Le respect de ces emplacements réservés n'est pas toujours effectif comme l'on peut le constater avec la voiture stationnée en infraction.

PARTIE V

RAPPORT SUR LES LIVRAISONS

Les livraisons concernent uniquement le service de restauration.

Un restaurant scolaire, d'une capacité de 230 places, est installé au sein même du groupe scolaire. Chaque jour, la cantine est utilisée par près de 230 enfants (70 % des enfants scolarisés), le service est d'ailleurs proche de la saturation.

Les repas sont préparés par un prestataire, l'entreprise Trait'Alp, traiteur basé à Saint-Martin le Vinoux (à 22 km de Saint-Jean-de-Moirans). Le service fonctionne de 11h30 à 13h00 en 2 services.

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

Les livraisons ne représentent donc pas un enjeu particulier.

À noter : depuis le début des travaux de rénovation de l'école Vendémiaire, le local de la cuisine et de la cantine a été transféré temporairement au centre socioculturel qui se trouve à une 150 m à pied de l'école avec un parcours sécurisé (dédié aux piétons) pour s'y rendre.



Voie réservée aux piétons entre la mairie (à droite de la photo) et l'avenue Charles Delestraint/D128B qui traverse le centre-bourg.

Cette voie est empruntée par de nombreux parents et enfants pour se rendre à l'école et actuellement par les enfants pour se rendre à midi au centre socio culturel où a été transférée la cantine le temps des travaux de rénovation de l'école.

CONCLUSION ET PRÉCONISATIONS

En résumé

- *La très grande majorité des élèves habitent sur la commune et à moins de 3 km de l'école.*
 - *Malgré cela, la voiture individuelle reste, de loin, le mode de déplacement principal.*
- *Ce mode de déplacement semble donner largement satisfaction aux pratiquants même en matière d'accessibilité à l'école.*
- *Le secteur de l'école est pourtant engorgé par les véhicules motorisés aux heures de pointe (tout 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. La part modale de la marche est un peu supérieure à 25% (1 élève sur 4).*
- *Une part modale du vélo quasiment nulle. Pas de voies dédiées à cette pratique. Une part modale des transports collectifs (bus et transports scolaires) également quasiment nulle.*
- *L'enjeu n°1 pour le développement des modes actifs : l'amélioration de la sécurité jugée insuffisante par la plupart des parents d'élèves.*
 - *Un intérêt moyennement prononcé pour les trajets partagés, notamment en voiture (covoiturage) et, dans une moindre mesure, à pied (pédibus).*

ET PRÉCONISATIONS

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

	Accessibilité	Pratiques actuelles	Potentiel de report modal	Pratiques souhaitées
Marche				Une accessibilité avérée de l'école, à pied en centre-bourg, mais l'usage fort de la voiture et de son stationnement aux abords de l'école peut générer un sentiment d'insécurité.
Carapatte ou pédibus		inexistantes		A tester puis, si succès, trouver ou créer une structure porteuse.
Trottinette, skate ou rollers				
Vélo				Seule la mise en place de nouveaux aménagements dédiés permettrait le développement de la pratique.
Caracycle ou vélobus		inexistantes		
Voiture, moto et scooter				
Covoiturage				Mise en relation des parents, utilisation d'une appli dédiée.
Transports scolaires				La création d'une navette communale desservant les hameaux éloignés du centre-bourg a été envisagée et semble pouvoir intéresser quelques parents mais difficile à organiser et assez coûteux.
Transports en commun				
Légende	 Bon	 Moyen	 Faible	 En cours par la collectivité

Préconisations

Elles sont de deux types :

À court terme :

- 1- 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'évènements 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.
- 2- Prévoir d'expérimenter un pédibus sur quelques jours ou 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.
- 3- Réaliser une cartographie des sentes piétonnes accessibles avec diffusion auprès des parents.
- 4- Organiser une campagne autour du co-voiturage avec préconisations d'une appli de mise en relation.
- 5- Organiser une action autour du poids du cartable : de type opération test « pesée de cartable » à l'entrée de l'école pour vérifier si des améliorations sont possibles en la matière.
- 6- Envisager que les comités Moby des 2 établissements (école Vendémiaire et établissement Sacré Cœur) rencontrent dans les prochaines semaines/mois la municipalité et le cabinet ARTER pour un temps d'échange et de concertation autour des projets d'aménagements envisagés. De plus, des temps de rencontres réguliers (2 fois par an ?) entre les 2 établissements et la mairie permettraient d'avoir un espace d'échanges et de concertation pour aborder notamment les questions de mobilité. Ce pourrait être l'occasion d'aborder des sujets comme celui des horaires d'entrée et de sortie d'écoles afin de voir s'il serait envisageable de les optimiser pour contribuer à un moindre engorgement du centre-bourg.
- 7- Envisager l'installation de garages à vélos et à trottinettes au sein de l'espace même de l'école afin d'en sécuriser l'entreposage.

À moyen terme (2- 3 prochaines années) :

- 8- Renforcer la sécurité piétonne du parcours allant du complexe sportif à l'établissement 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.

- 9- 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

Plan 1 : Plan de l'école élémentaire actuelle (source : mairie de Saint-Jean-de-Moirans, dossier DUP)	10
Carte 1 : Localisation de l'école et du projet d'extension (source : Mairie de St-Jean-de-Moirans, dossier DUP)	12
Carte 2 : Périmètre d'étude – répartition des lieux d'habitations des élèves, plan large (source : Openstreetmap)	16
Carte 3 : Répartition des lieux d'habitation des élèves résidant à Saintt-Jean-de-Moirans, points rouges (source : Openstreetmap)	17
Carte 4 : Axes de circulation principaux – Source : étude CEREMA pour le compte de la commune	19
Carte 5 : Carte du territoire de la CAPV / Pays Voironnais	19
Carte 6 : plan de la commune – source : commune de Saint-Jean-de-Moirans	21
Carte 7 : Trafic routier aux abords de l'école, le lundi à 8h25 (source : Google maps)	23
Carte 8 : Trafic routier aux abords de l'école, le jeudi à 16h30 (source : Google maps)	24
Plan 2 : Circulation piétonne (trajet marron) en centre-bourg et à proximité des établissements scolaires	26
Carte 9 : Carte des parkings – source Openstreetmap	27
Carte 10 : Cartographie des transports du Pays voironnais – source : CAPV	30
Carte 11 : Plan des itinéraires cycles mis en place par le Pays voironnais – source : CAPV	33
Carte 12 : Cartographie de la zone de rencontre publiée dans le bulletin municipal à l'automne 2021	34
Carte 13 : Cheminements piétons existants, extrait du Rapport de présentation du PLU de Saint-Jean-de-Moirans (p.86)	36
Carte 14 : Plan du village avec la localisation des itinéraires accessibles à pied, source : mairie de Saint-Jean-de-Moirans	37
Figure 1 : Accessibilité de l'établissement perçue par les parents d'élèves et les professionnels, par mode de déplacement	37
Figure 2 : 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)	38
Figure 3 : Nombre de parents et de professionnels estimant que l'itinéraire entre leur domicile et l'établissement est dangereux pour les différents modes	40
Tableau 1 : Évaluation des conditions de pratique des différents modes	43
Tableau 2 : Aménagements prévus ayant un impact positif sur les conditions de pratiques des différents modes	47
Figure 4 : Répartition des modes de déplacement principalement utilisés par les familles	50
Figure 5 : Nombre de trajets effectués par les familles et les professionnels sur une semaine, selon les modes employés chaque jour et la distance domicile-établissement	52
Carte 15 : 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'école Vendémiaire (Source : Openrouteservice et Openstreetmap)	54
Carte 16: carte isochrone vélo avec des intervalles de 5 minutes et un temps maximum de 15 minutes (Source : Openrouteservice et Openstreetmap)	55
Figure 6 : Pratique du vélo par les élèves	60
Figure 7 : Pratique du vélo par les parents d'élèves	61
Figure 8 : Pratique de la trottinette, du skate ou du roller par les élèves	62
Figure 9 : Pratique de la trottinette, du skate ou du roller par les parents d'élève	62
Figure 10 : Satisfaction des trajets pour les parents et les professionnels dont le mode principal est un mode motorisé individuel	65
Figure 11 : Satisfaction des trajets pour les parents et les professionnels dont le mode principal est un mode partagé	65

Figure 12 : Satisfaction des trajets pour les parents et les professionnels dont le mode principal est la trottinette, le skate ou les rollers _____	66
Figure 13 : Satisfaction des trajets pour les parents et les professionnels dont le mode principal est la marche _____	67
Figure 14 : 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) _____	68
Figure 15 : Temps moyen de trajet des parents et professionnels en fonction de la distance domicile-établissement et du mode de transport principal utilisé _____	69
Figure 16 : Raisons les plus fréquentes motivant le choix du véhicule motorisé comme moyen de déplacement pour les parents, les enseignants et les personnels _____	70
Figure 17 : Proportion de parents accompagnant d'autres enfants que les leurs à l'école _____	73
Figure 18 : Intérêt des parents pour le partage de trajets par mode de déplacement _____	74
Figure 19 : Modes de déplacements vers l'école des parents et professionnels lorsqu'ils étaient enfants _____	76
Figure 20 : Evolution des modes de déplacement souhaitée par les parents pour leurs enfants _____	77
Figure 21 : Conditions souhaitées par les parents et les professionnels pour faire évoluer leurs modes de déplacement vers l'établissement scolaire _____	78
Figure 22 : Appréciation de la démarche d'écomobilité scolaire Moby par les parents et professionnels de l'établissement ____	80
Tableau 3 : Principaux points forts et axes d'amélioration relevés dans le diagnostic _____	90

ANNEXES ET COMPLÉMENTS

Cette partie est à compléter par le chargé de mission notamment avec les outils utilisés pour l'analyse de l'accessibilité de l'établissement : grilles d'observation des itinéraires, des abords de l'établissement, etc.

Sommaire des annexes

Annexe 1 : grille d'observation des abords de l'établissement scolaire utilisée pour étudier la qualité de la desserte et l'usage des lieux	96
Annexe 2 : Grille utilisée pour observer l'offre de transports et de desserte aux abords de l'établissement	99
Annexe 3 : Grille utilisée pour l'observation des déplacements domicile – école sur la commune lors des diagnostics en marchant et en roulant	102
Annexe 4 : Parcours réalisés lors des diagnostics en marchant	103
Annexe 5 : Parcours réalisés lors du diagnostic en roulant	104
Annexe 6 : Questionnaire – enquête déplacements liés aux trajets scolaires mairie	105
Annexe 7 : Présentation du financement d'actions possibles par Eco CO2	122

Annexe 1 : 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
Focus sur la voiture et les deux-roues motorisés		
Stationnement et arrêts aux abords de l'établissement scolaire		
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 ?
Modération de la circulation motorisée		
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
Focus sur le vélo		
Observez-vous des aménagements dédiés à la pratique du vélo ?		
Y a-t-il des bandes cyclables ?	Oui / Non	Remarques : ces aménagements sont-ils utilisés par les cyclistes ?

Y a-t-il des pistes cyclables ?	Oui / Non	D'autres modes de transports empruntent-ils ces espaces dédiés aux vélos (exemple des EDPM, Engins de Déplacement Personnel Motorisés, de type trottinette électrique, gyropode...) ?
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
Focus sur l'offre de transport collectif		

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.

Focus sur le partage de la voirie et les conflits d'usage aux abords de l'établissement

Le trafic automobile est-il important ?	Oui / Non	
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 ?

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

Annexe 2 : 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
--------------	--

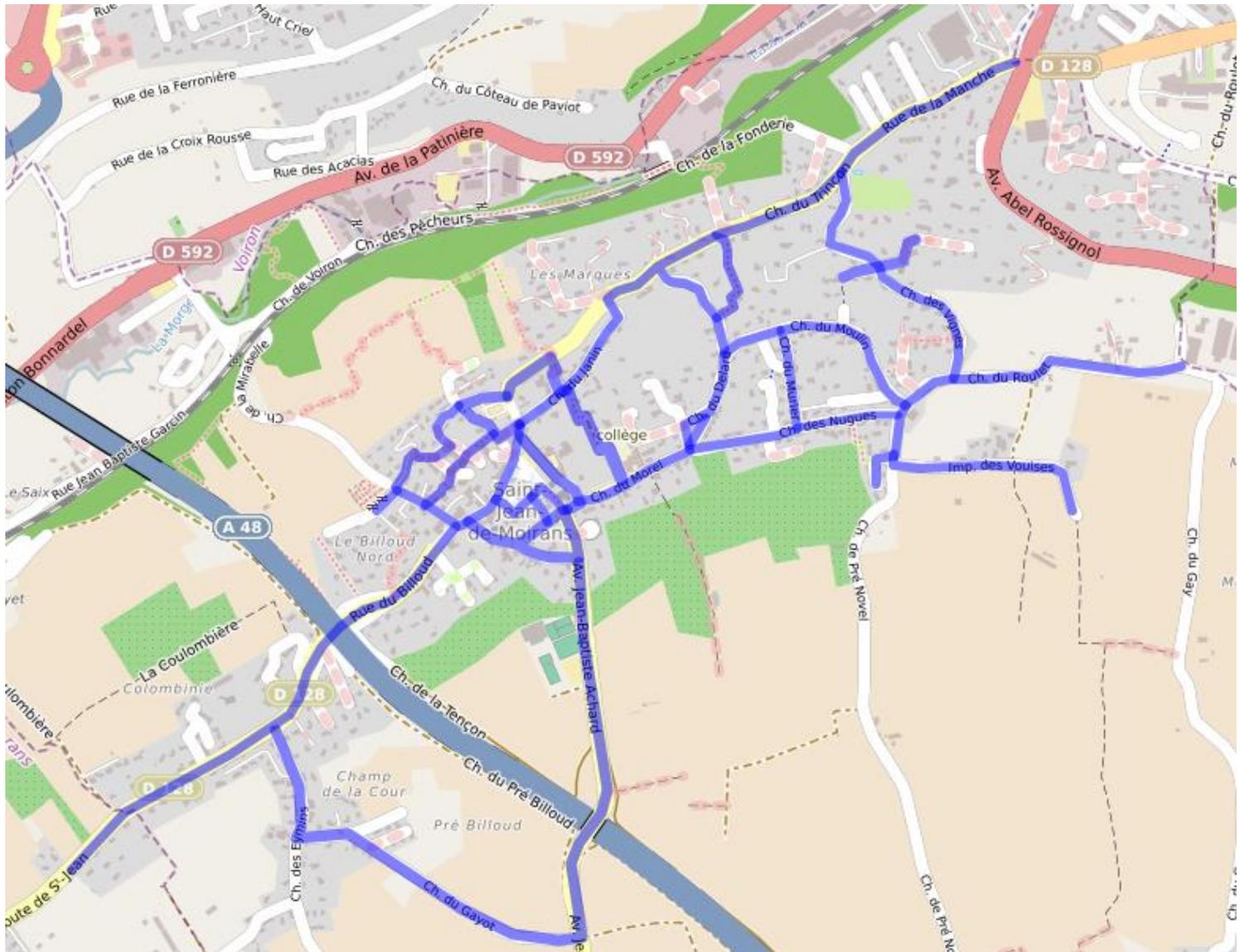
Desserte des transports scolaires Remarques :	Note de 1 à 5 1 = très médiocre 5 = très satisfaisant	Synthèse générale
Desserte des transports en commun Remarques :	Note de 1 à 5 1 = très médiocre 5 = très satisfaisant	
Desserte en covoiturage Remarques :	Note de 1 à 5 1 = très médiocre 5 = très satisfaisant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

Annexe 3 : Grille utilisée pour l'observation des déplacements domicile – école sur la commune lors des diagnostics en marchant et en roulant

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

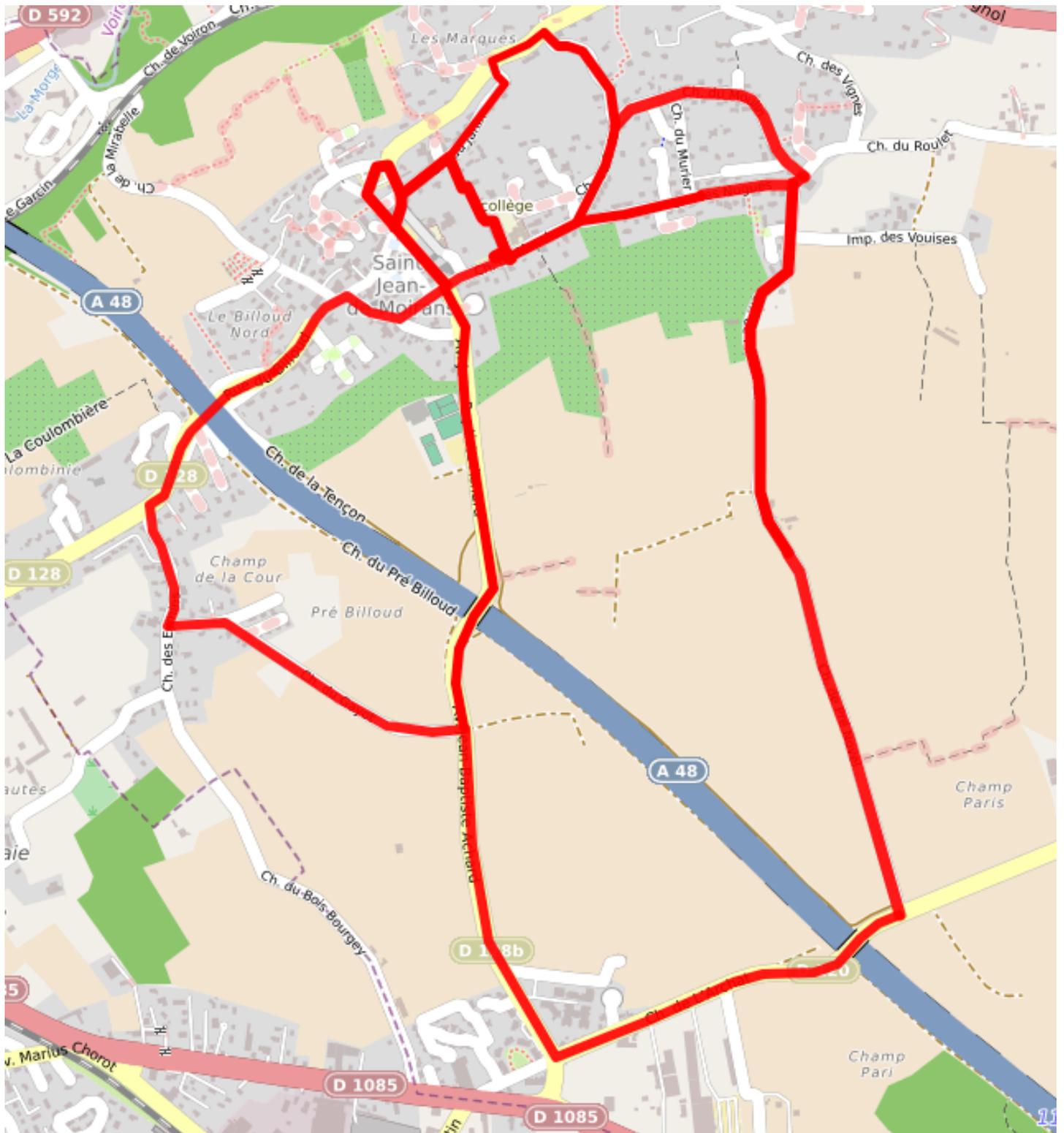
Annexe 4 : Parcours réalisés lors des diagnostics en marchant

Source : Openstreetmap



Annexe 5 : Parcours réalisé lors du diagnostic en roulant

Source : Openstreetmap

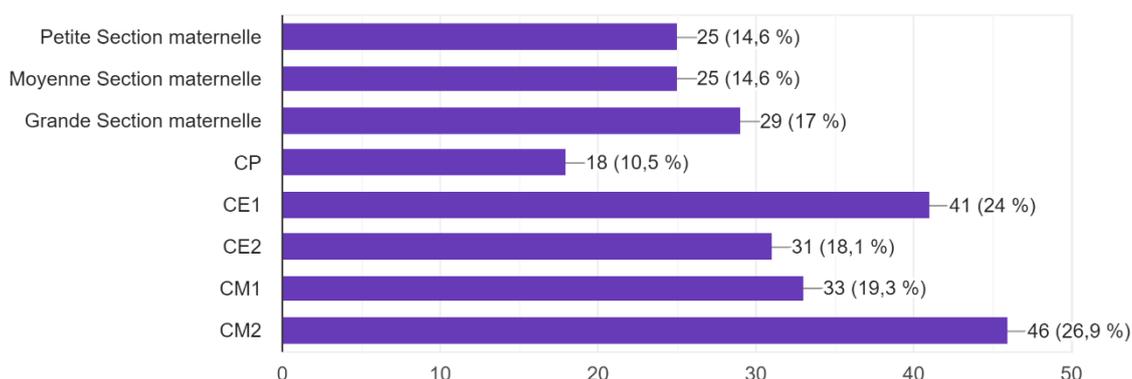


Questionnaire - Enquête Déplacements liés aux trajets scolaires

QUESTIONNAIRE MAIRIE A L'ATTENTION DES PARENTS DE L'ECOLE VENDEMAIRE
 Projetez-vous à la rentrée scolaire 2021

1. Quel sera le niveau scolaire de votre(s) enfant(s) en septembre 2021 ?
 (plusieurs choix possible si plusieurs enfants)

171 réponses



2. Dans quel quartier habitez-vous (sur St Jean de Moirans ou commune voisine) ? 168 réponses

- Les cordeliers
- Trincon
- L'archat
- Centre village
- Billoud
- La Manche
- Pré Novel
- Le Gay
- Delard
- Chemin des Eymins
- Le gay
- Le Delard
- Archat
- Les Eymins
- La patiniere
- Centre ville
- centre village
- Centre
- saint jean de moirans
- Dans la montée du Trincon
- Le saix
- Monteuil
- Voiron

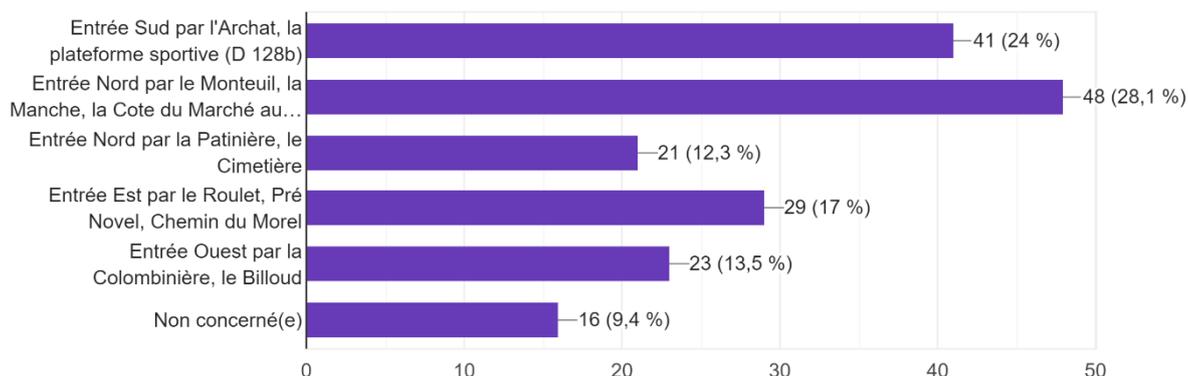
Les eymins
Jean moulin
La Patinière (place du biez)
L'Archat
Impasse des Marqués
les cordeliers
Village
Saint jean de moirans
l'archat
Voiron au dessus paviot
Quartier du Dellard, à St Jean de Moirans
Le Monteuil
impasse des marques, saint jean de moirans
Wesseling
Paviot
le delard
Chemin des Nugues
Le Scey
Colombinière
Proche du cimetièrre et de la maison medicale
Le billoud
Commanderie
L archat
Saint Jean
FOURCADE
MARIE FOURCADE
Le scey
St jean de moirans - le Billoud
Cordeliers
La Manche
Le clos des glycines
Montmartel
Chemin des nugues
Coublevie
MOULIN
Pre Novel
la buisse
Clos des tisserands
La Commanderie
La commanderie
Chemin de Delard Saint jean de moirans
Cité Les cordeliers 38430 saint jean de Moirans
L' Archat
Commune voisine
Le Gay
Le Saix
Janin
Les cordeliers
Le Trincon

Voiron
 Proche de l'archat (entrepôt du bricolage)
 Quartier de l'Archat
 Le clos des cornelles
 Place du Village
 monteuil
 marché aux cerises
 la commanderie
 ST JEAN DE MOIRANS
 La Patinière - Le Scey
 Les Vouises
 la patinière
 Les cordeliers Saint Jean de moirans
 Quartier Monteuil
 Chemin du bois bourget
 Lotissement Les cordeliers
 chemin du delard
 Rue Colombinière
 LES EYMINS
 Clos des Burlats
 Le billoud
 Impasse des Templiers
 Jean baptise garcin
 La Patiniere
 Colombiniere
 Roulet
 La buisse
 Nugues

[Afficher 28 autres réponses dans Sheets](#)

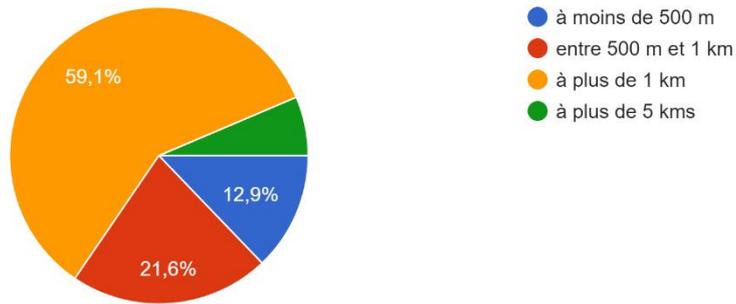
3. Le matin, par quelle entrée du village rejoindrez-vous l'école depuis votre domicile ?

171 réponses

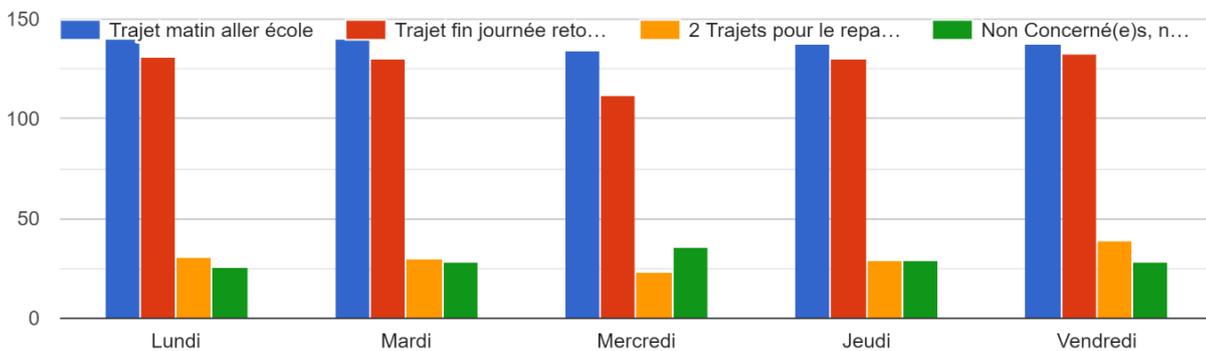


4. Votre domicile se situe à quelle distance, approximativement, de l'école ?

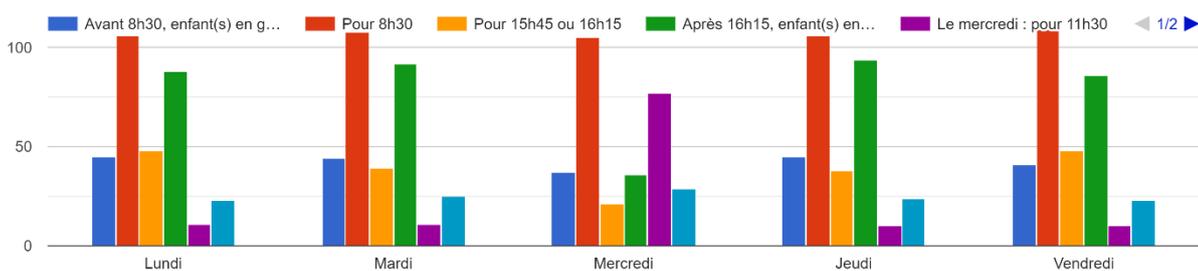
171 réponses



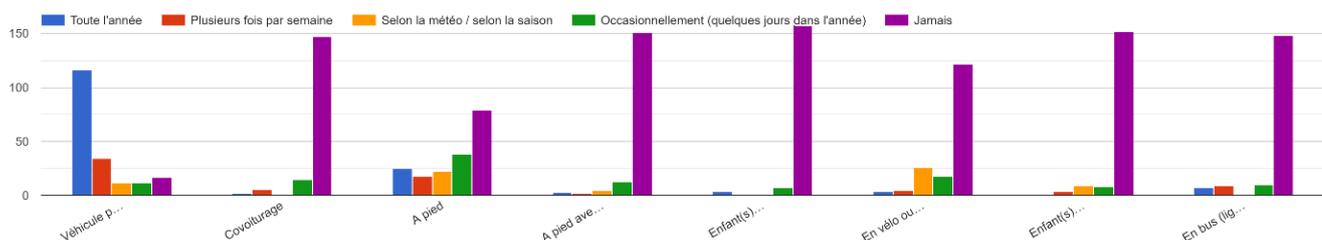
5. Combien de trajets entre votre domicile et l'école ferez-vous quotidiennement, en véhicule ? (cocher la(les) case(s) correspondante(s))



6. De manière régulière, à quels horaires, ferez-vous vos trajets en véhicule ? (cocher les cases correspondantes)

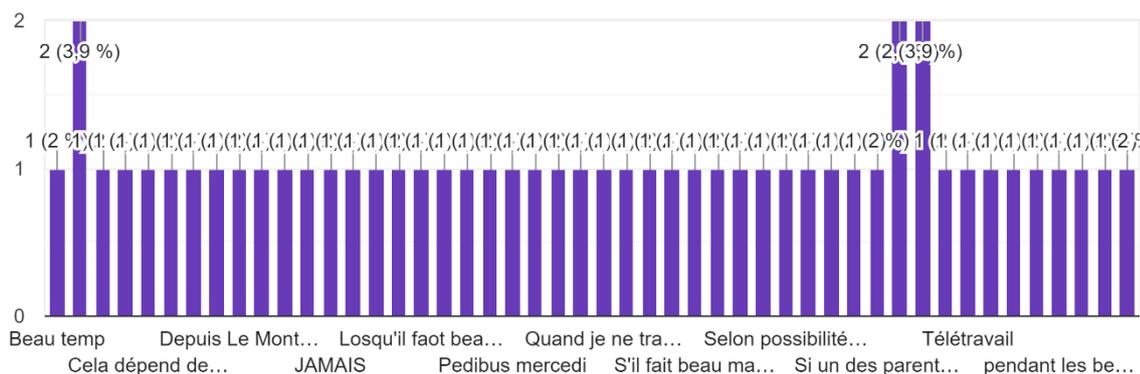


7. Quel moyen de transport utiliserez-vous pour amener ou aller chercher votre(vos) enfant(s) à l'école ? (cocher les cases correspondantes)

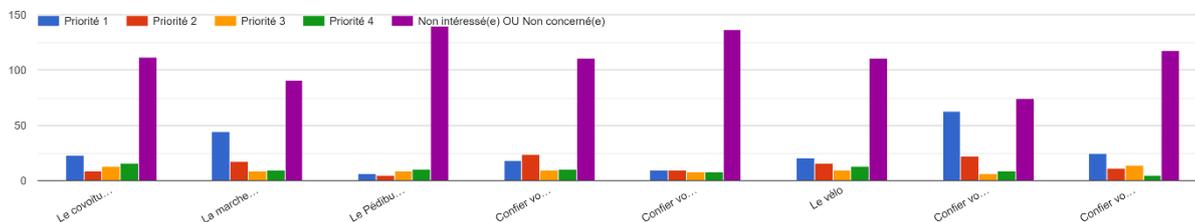


8. Si vous avez répondu "occasionnellement" pour un ou plusieurs mode(s) de transport alternatif(s) à la voiture, cela se produirait à quelle(s) occasion(s) ?

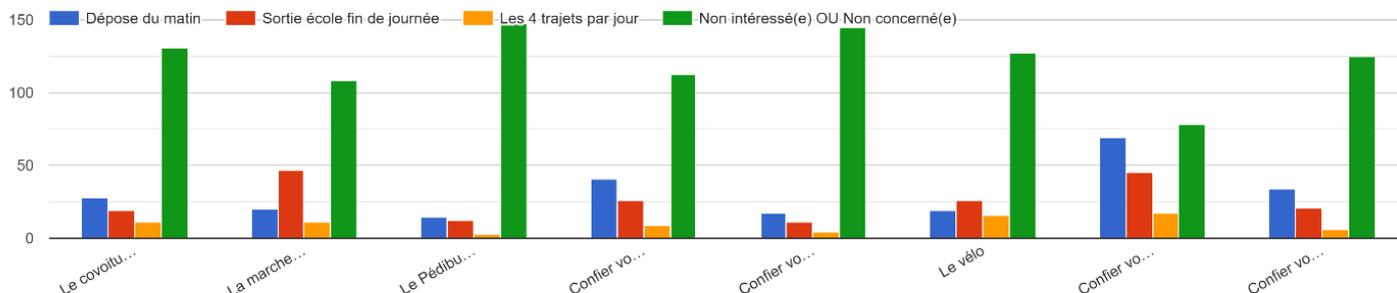
51 réponses



9. Quelle(s) alternative(s) à votre véhicule personnel aimeriez-vous essayer, pratiquer plus ? (si égalité de priorité mettre une croix dans le même chiffre plusieurs fois)



10. Pour quel(s) trajet(s) seriez-vous prêts à essayer un mode alternatif de transport ? (plusieurs réponses possibles)



11. Covoiturage entre voisins, qu'est ce qui vous limiterait ? 171 réponses

- Les horaires
- Ras
- Non concerné
- Pas de voisin qui vont à lecole
- Correspondance des horaires
- Nombre de places dans la voiture
- Pas assez de place
- Je ne les connais pas encore
- Les horaires
- Mauvaise relation
- Le covoiturage
- Non
- Un seul enfant est scolarisé dans mon voisinage et nous navons pas les memes horaires de travail (garderie

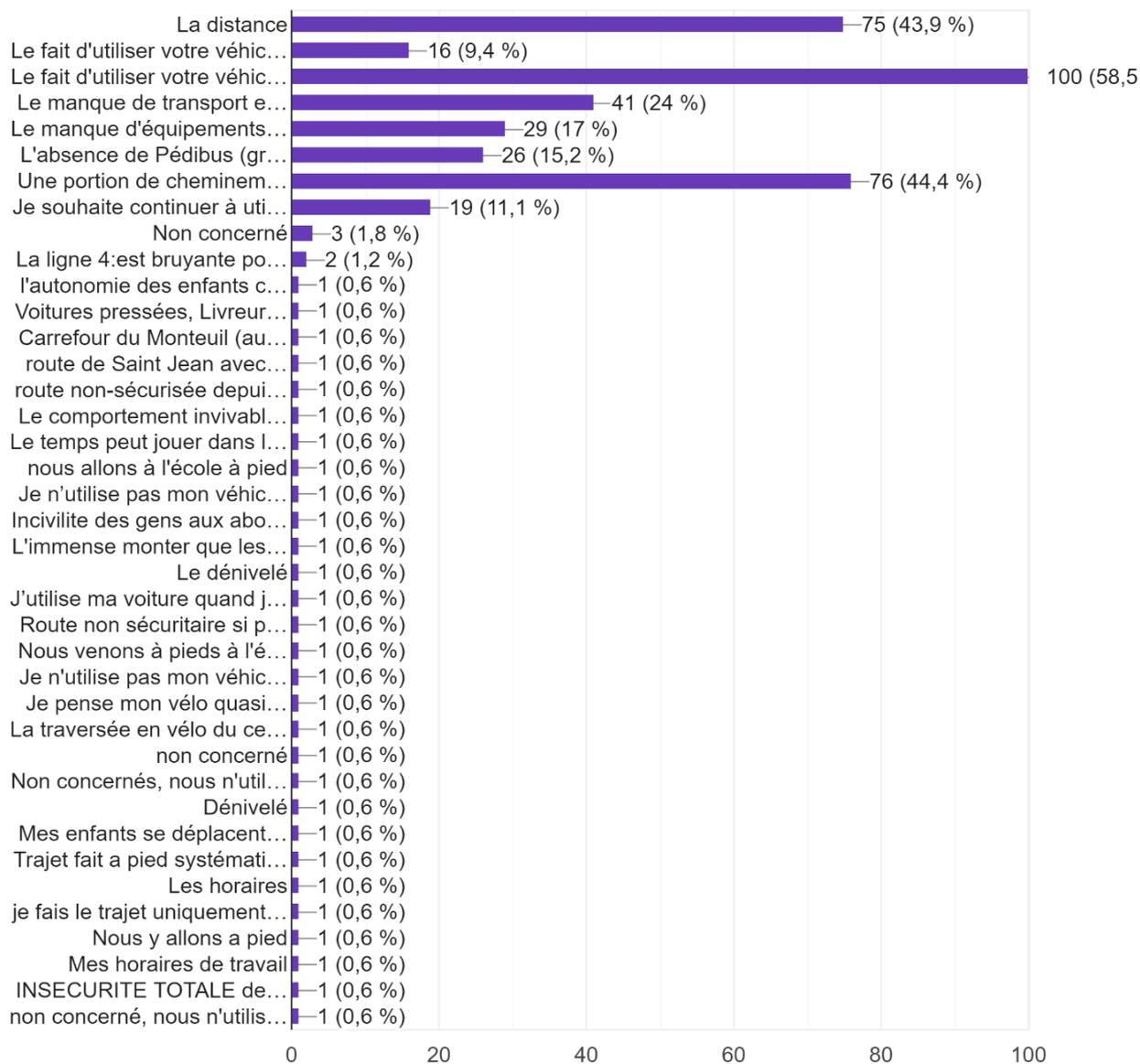
pour mon fils mais pas pour le sien)
horaires
Les laisser tout seul à la maison
les horaires !
je travaille donc mon fils doit être autonome pour aller au bus du matin, par contre il rentre le soir en bus car sa sœur le récupère à l'arrêt.
les horaires qui diffèrent
Nc
Le covid
a envisager
La responsabilité et la sécurité routière entre autre. Et l'accompagnement devant la porte de la classe en maternelle.
Sièges auto
.
Gestion des horaires et du planning
Les horaires ne correspondent pas
Le nombre de places dans nos voitures
Connaître les voisins.
Les horaires de chacun...
la synchronisation des horaires
le nombre d'enfant (4 enfants)
Aucun enfant a proximité
Pas dans la même école
une question d'assurance! (qui est responsable en cas de problème)
nous en faisons déjà
Non.
Ma fille est en maternelle, elle doit être accompagnée jusqu'à sa classe. Les voisins n'ont pas forcément d'enfants en maternelle et ne descendent donc pas forcément de leur véhicule pour poser leurs enfants.
Emmener le mien leur rajoute une contrainte...
La taille des voitures (nous avons tous 2 enfants minimum)
La place
A voir
Nous n'avons pas les mêmes horaires
nous allons à l'école à pied
Le nombre de places ! J'ai déjà 4 enfants
Pas confiance un accident et vite arrivée
Pas intéressé
ASSURANCE ET PANDEMIE ET CONFIANCE ET HORRAIRE
question d'assurance, horaire du travail ne concordant pas et je laisse pas mes enfants avec des étrangers
Virus
Pourquoi pas
Je ne les connais pas.ou très peu.
Heure de depart et place dans la voiture indisponible
Si c'est pas moi le chauffeur
Nos voisins n'ont pas d'enfant
Horraires
Je le fais déjà
Rien
J'utilise peu la voiture sauf quand je reviens d'une courses... Eux et nous faisons nos trajets à pied.

Non
mon enfant est en maternelle, trop petit, siege auto, confiance
Ne pas avoir les mêmes horaires
horaire
Je connais peu mes voisins
Places dans les véhicules
Securité, siege enfants
l'organisation des horaires entre dépose enfant école et travail
Nous venons à pieds à l'école
les horaires
Pas assez connaissance des nouveaux voisins
l'autonomie
Tout
Le Covid / les horaires car les enfants voisins sont au sacré cœur pour avoir l'école à 4 jours
Les horaires différents de travail. De connaître déjà la personne à qui on donne les enfants.
Habite très proche de l'école, pas besoin.
Pas de limite
Pas les mêmes horaires, enfants non scolarisés ds la même école
PAS CONCERNE
Nous sommes à côté de l'école
Les voisins
Nouveau habitant donc nous connaissons personne. Nécessite de confiance
Le fait de ne pas se connaître et de ne pas déranger
Le besoin de rehausseurs dans la voiture, et pas de place dans la voiture pour emmener d'autres enfants
J'utilise mon vélo; ça m'obligerait à reprendre la voiture. Mais pour certaines situations pour pouvoir
s'entraider ou se dépanner alors volontiers.
non concerné
nous ne sommes pas concernés, nous ne prenons jamais la voiture pour aller à l'école
trop contraignant le matin
Trop proche du centre ville pour y aller en voiture c'est plus rapide en heure d'école d'y aller à pieds.
l'engagement
De peu les connaître manque de confiance
HORAIRE TRAVAIL DES VOISINS ET PARENTS
Pas les mêmes horaires/
L'organisation supplémentaire que cela demande, et le relationnel (confier mon enfant, accueillir celui de
mon voisin).
les voisins
Rien
Je ne connais pas de parents à proximité de la maison
La confiance
je connais pas d'autres parents près de chez moi
Je ne connais pas mes voisins. Isoles et nouveaux habitants
Mon lieu d'habitation
Le covid!
la garde alternée de mon enfant

[Afficher 58 autres réponses dans Sheets](#)

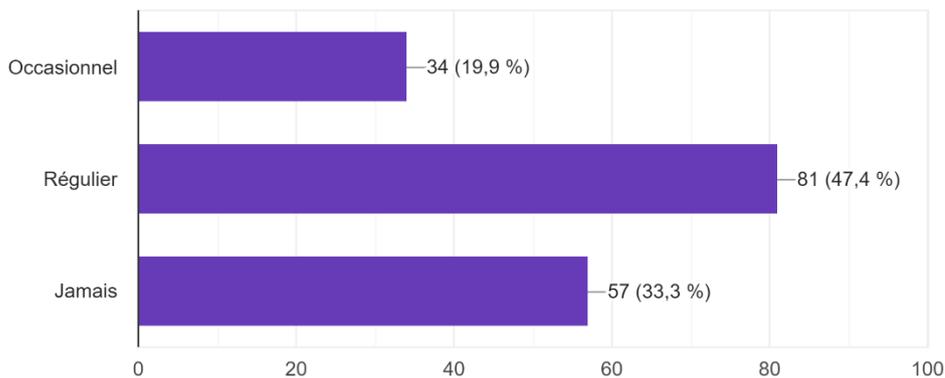
12. Pour accompagner ou aller les chercher votre(vos) enfant(s) à l'école, quels motif(s) vous freine(nt) pour utiliser moins souvent votre véhicule personnel ? (plusieurs réponses possibles)

171 réponses



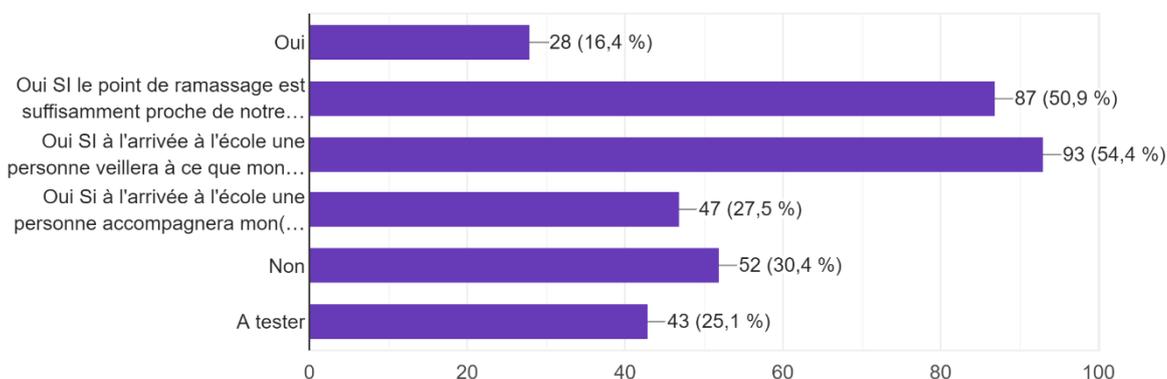
13. Quel usage aurez-vous de la zone de dépose minute ?

171 réponses



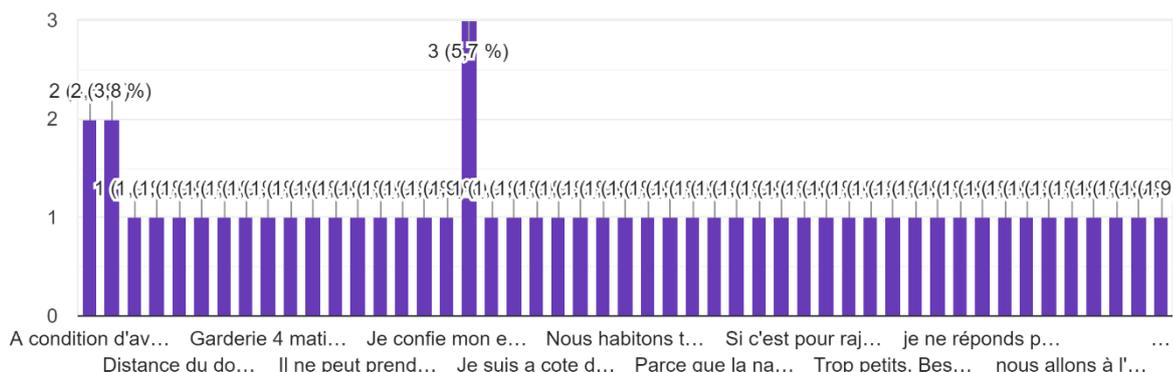
14. Si une navette de ramassage scolaire était mise en place, utiliseriez-vous ce mode de transport pour permettre à votre(vos) enfant(s) de se rendre à l'école ? (plusieurs réponses possibles)

171 réponses



15. Si vous avez répondu "non" à la navette de ramassage scolaire, pourriez-vous nous expliquer pourquoi ?

53 réponses



16. Si vous avez répondu "oui" à la navette de ramassage scolaire, pourriez-vous nous préciser sur quels horaires vous seriez intéressé(e) ?

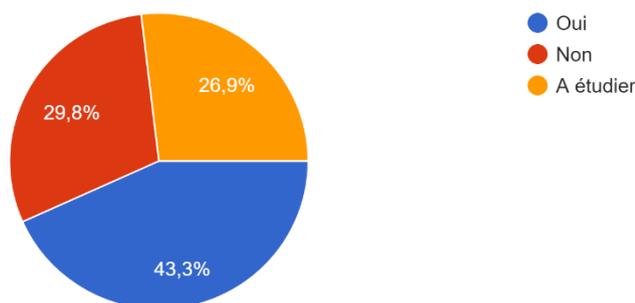
8h15

Matin et soir
Toute la journée
8h00
8h30
8h10
Arrivée du matin à 8h25 sortie du soir entre 15h45 et 16h30
Tous
8h15 ,15h45
8h30 et 17h
horaires non compatible avec le travail / proximité avec l'école
il y en a déjà une le matin, mais je dépose mon fils à la garderie car c'est sur le chemin de mon travail.
8h30 - 15h45
8h et 16h30
le matin
8h10 am. 15h45 pm et 17pm et enfin 11h30 am le mercredi
Navette occasionnelle le matin et le soir
Matin à 8h20, pour permettre aux élèves du Collège du Sacré-Coeur de prendre aussi la navette.
8h le matin
aller à l'école pour 8H30
horaire d'entrée du matin et horaire de sortie après périscolaire 16h30
Le matin
15h45
Tous les trajets hors garderie/cantine
Les 4 horaires
Pour 8h30 et sortie d'école, probablement après le périscolaire
Le matin 8h20 et le soir 17h
7h40
Surtout 8h30 et 17h
8h15/16h45
Ouverture du portail à 8h20!
Pour 8h20, 8h30. Pour 16h30, 17h le soir
Inquietude pas confiance mon enfant est trop petit
8h15, 11h30 le mercredi et 15h45
8h30 11h30 13h30 et 15h45
les matins a 8h30
7h30 17h
8h150
Horaire du matin
8h
Horaires du matin 8h30
8h30 et 15h45
Le matin pour 8h30
8h15/8h20 et 17h30
Horaire matin seulement
le soir 16H
Matin aprem
8h30, 15h45, 17h
8h15 et 17h
Départ Entre 7h30 et 8h le matin, arrivée entre 16h30 et 18h le soir

Matin 8h30 et après-midi 17h
8h et 15h45
8h15 mais si la navette s'arrete au domicile sinon aucun interet
Le matin et le soir
8H ET 16H45
A priori le matin pour 8h20, et le soir pour 15h45 (ou 16h30). La priorité me semble être le matin, c'est là qu'il y a vraiment beaucoup de monde en même temps.
pour mes grands en primaire
8h30
7H50
Le matin. Le soir ma fille rentre avec le car scolaire avec ses 2 soeurs collegiennes. Mais la matin personne pour surveiller entre l'arrivee du bus et l'ouverture du portail
le soir
8H20 11H30 13H30 ET 15H45
8h30-11h30/13h30-16h15 ou 17h
Pour 08h00 et 17h00
8H30 - 15H45 - 17H00
7h30/8h30 17h00/18h00 /18h30
Avant 8H30 si garderie, ou pour 8h30
8h30 et sortie d'ecole
le matin pour 8h30
Entre 8h et 8h30 et à la sortie de l'école
8h15-8h20
8H15
8h-8h15
Cela dépendra de mon lieu de travail
Horaires d'ouverture et fermeture de l'école
8h00 8h15
7H45
8h30 et 17h
8h00
8h30 15h45
Entre 7h et 7h30
Selon le temps de trajet avec les différents autres arrêts de la navette : 7h40 avec garderie et 8h00 pour l'ouverture du portail de 8h20
le matin surtout à 8h30 et parfois le midi
7h45
8h15. 17h45
8h 30 et 17h
arrivée école 8h30, fin de journée 17h
DE FACON A ARRIVER A L'OUVERTURE DU PORTAIL LE MATIN / LES SOIRS HORAIRES VARIABLES pour qu'ils soient à 8H30 à l'école (mais que la navette ne passe pas non plus trop tot pour ne pas reduire le temps de sommeil...) le soir à la sortie de la garderie à 18H
8h10 depart du moulin chemin du moulin
dépose du matin

17. Si vous utilisez votre voiture, seriez-vous prêt(e) à stationner sur LE parking d'entrée de village qui vous concerne (Plateforme sportive, Cimetière,...)(Avenue Charles Delestraint, Chemin de l'Eglise) ?

171 réponses



18. Indiquez-nous ici les éventuels compléments d'explications à vos réponses, vos commentaires, remarques ou suggestions au sujet des trajets scolaires :68 réponses

Ce garer au city me paraît complètement aberrant ... la personne qui fait traverser les piétons en face de la mairie devrait aussi laisser les véhicules avancer plutôt que d'arrêter les voitures à la vue d'un piéton qui se trouve parfois à encore à 5 mètres du passage piéton ce qui bloque complètement les véhicules. Je veux bien que les piétons soient prioritaires mais il y a des limites.... il faut juste que les véhicules puissent avancer le plus vite possible afin d'éviter l'engorgement en centre village et continuer de pouvoir s'arrêter sur l'arrêt de bus pour déposer et récupérer les enfants..(ce qui prend 3 minutes même pas)

Ravie de voir un sondage en ligne, j'espère qu'il en sera de même pour le choix du rythme scolaire et que la majorité sera retenue. Je suis scandalisée de savoir qu'une grande majorité sera nécessaire pour retenir le rythme à 4 jours, d'après la réunion de mardi avec M. Paquier et les élus FCPE. Comment est ce possible de ne pas tenir compte de l'avis général des parents et de décider que de toute façon votre choix est fait sur la question ? Mme DURIGON 06 21 17 05 57

Le bus électrique si il doit y avoir ramassage.la ligne 4 inutile .et développer le vélo et le cheminement piéton sur le trincon, actuellement trop dangereux.

Les trottoirs ne sont pas sécurisés il est donc dangereux d'aller à l'école à pieds

Le manque de place de stationnement sur la place avec la nouvelle place, le fait de condamner le parking qui a été réservé pour le petit marché

Nous avons la possibilité de télétravailler en période "hors covid" sur ces journées, nous n'utilisons pas la voiture Les autres jours, nous n'avons pas le choix que d'utiliser la voiture pour déposer ou récupérer les enfants à la garderie (jamais aux horaires d'ouverture du portail) Vous ne parlez pas des passages piétons dans votre questionnaire, hors c'est un point important si vous voulez encourager les personnes à venir à pied ou se garer plus loin. Le passage clouter en face du nouveau café est extrêmement dangereux ! Voiture garée devant le café empêchant l'accès au passage piéton - voiture qui ne ralentissent pas et ne s'arrêtent pas pour laisser passer les piétons, trottoir bas au niveau du nouveau café, les voitures et camion mordent largement en roulant dessus ! Il faudra sécuriser ce passage beaucoup trop dangereux, voire déplacer le passage piéton au niveau de l'intersection. A réfléchir de manière urgente !

J'ai répondu au fur et à mesure pour les commentaires.

Quartier du Dellard impacté par de nombreux projets immobiliers en cours, ce qui se traduit déjà par une fréquence accrue de nombreux véhicules (gros engins, livreurs, particuliers...) qui roulent à vive allure dans des chemins d'accès aux habitations où la visibilité est très réduite, voire inappropriés pour des poids lourds qui sont de plus en plus nombreux à passer devant chez nous (chemin du Murier). Une signalétique appropriée (limitation à 20 km/h, interdiction pour les PL, circulation à sens unique?) nous paraît indispensable.

Nous utilisons déjà systématiquement le parking du marché aux cerises les jours où nous déposons les

enfants en voiture. Mais même ce parking ci commence à saturer.

Merci à la police municipale d'être présente aussi aux abords de l'école sacré cœur, où les gros 4x4 rutilants n'ont pas leur place dans cette portion du village très dangereuse.... Nous faisons 98% du temps, le trajet en vélo / trottinette avec nos 2 enfants de 4 et 7 ans, nous avons frôlé trop de fois la catastrophe avec des comportements hallucinant de la part des automobilistes !!! N'attendons pas une catastrophe.... Merci également d'étudier un garage à vélo / trottinette couvert à l'école Vendemiaire (demande faites à plusieurs reprises, sans aucune réponse.....) actuellement 5 emplacement pour vélo dans l'école -> c'est une blague

.....

Question 6 : j'ai tout coché parce qu'il est possible qu'à la rentrée, les semaines soient alternées : une semaine garderie tous les jours matin et soir et une semaine sans garderie

Est-ce qu'il ne serait pas possible de décaler les horaires des 2 écoles (vendemiaire et sacré coeur) d'un quart d'heure ? Cela limiterait le nombre de voitures au moins le matin à 8h20-30.

Il manque un dépose minutes près de l'école, les parkings de la place et celui du marché aux cerises sont trop petits. Le croisement devant le centre socio-culturel (lavoir) est saturé le matin des 8h10.

Je me gare déjà sur le parking du marché aux cerises mais ce n'est pas toujours simple avec 4 enfants petits de traverser.

Pour moi, il faut également trouver une zone pour faire de nouveaux stationnements dans le centre village, tout est saturé et plus seulement le mercredi. Il y a tout de même 2 écoles élémentaires et 1 collège : il faut donc plus de places. Trouver des alternatives est bien, mais sachant qu'après être aller déposer nos enfants nous partons au travail, il y aura toujours beaucoup de circulation.pour ma part, les trajets en modes alternatifs ne peuvent être envisagés que lorsque moi ou mon mari ne travaillons pas. Il est vraiment dommage d'avoir condensé toutes les écoles au centre...au vu du nombre de constructions sur la commune, nous ne pouvons plus fonctionner comme un village!

Pour ma part, je contribue a la qualité de l'air à Saint Jean avec un véhicule 100% elec. Il faudrait envisager d'autres places de parking car l'école grandit. On pourrait mettre de vrai piste cyclable aussi!

Il me paraît très compliqué de demander aux parents de l'école surtout ceux habitants les quartiers isolés et loin du centre ville d'utiliser autre moyen de déplacement que le véhicule personnel surtout s' ils doivent aller au travail directement. Il me semble plus judicieux de demander aux personnes qui habitent le centre du village de faire cet effort. Pour une commune aussi grande que la nôtre et avec des quartiers éparpillés un peu partout, la gestion d'une navette scolaire me semble difficile à gérer et un coût pour la commune. Du personnel à embaucher puisqu'il faut obligatoirement un accompagnant voir plusieurs selon les âges des enfants et qui va payer la facture????

Pour la question 17, pourquoi devoir se garer plus loin si de la, place est disponible au marché aux cerises par exemple. Pour les bus ou amené les enfants à pied, la circulation en mode n'importe comment+ le stationnement et non respect des gens et du Code de la route ne m'incite pas à faire ce mode de déplacement (danger pour les enfants)

Si nous trouvons pas de place sur le parking de l'école ont se gare très bien à la place des cerises sans problème

J'utilise le parking du marché aux cerises mais il est saturé. J'aimerais utiliser plus le vélo mais le chemin n'est pas sécurisé, les voitures ne font pas attention, et le retour en haut du trincon est réhhibitoire pour un enfant.

Tous les jours je me gare au parking des cerises pour éviter les engorgements

Difficile de répondre aux questions avec les jours de la semaine car mes horaires sont très variables. Nous prenons la voitures uniquement 1a 2x par semaine le soir en rentrant du travail . Et je dirais1 -2 x par semaine aux horaires du midi en revenant ou partant des courses, rdv... Nous ne sommes pas concernés pour le moment par le dépose minute quand nous prenons notre voiture. Pourquoi pas quand ils seront plus grand. Pour ma part la priorité serait de libérer le chemin du Morel des déposes pour le sacré cœur le matin à 8h30. Ce chemin au niveau de l'école fait vraiment peur et désagréable au possible avec 2 enfants de 2et 5ans. Alors que tous le reste de la route et plutôt très sécurisant. Hormis ça je ne me sens pas trop

concerné. Si je rentre de courses et que j'ai ma voiture, si il n'y a plus de places sur le parking de l'école je monte au marché au cerise. Faudrait il que je me gare chez moi? Je suppose mais souvent c'est le temps qui manque...

Sécuriser davantage les cheminements piétons notamment le long de la nouvelle MPT (création d'un trottoir +barrières)

Nois utilisons déjà le parking du marché aux cerises car venant du trincon

Ma principale contrainte et celle qui guide toutes mes réponses est liée au fait que je doive me rendre à la gare de Moirans après avoir déposé mon enfant. Je peux adapter mes horaires car les trains sont fréquents mais j'ai besoin de ma voiture.

Sécuriser un cheminement piéton et un cheminement déplacement doux sur le chemin du Morel aux heures de trajet d'école serait un réel encouragement et gain en sérénité

le questionnaire oublie ceux qui font "tout à pieds" domicile/école.. mais reviennent du travail pour chercher leurs enfants en ayant leur véhicule à garer aux abords de leur domicile... et de l'école : il faudrait prévoir des places " riverains" au moins dans les rues proches de l'école voire sur la place de la mairie : le marché aux cerises est saturé à ces horaires. Faut il qu'un habitant du centre de village se gare sur la plate-forme sportive à 17h et retourne chercher sa voiture par la suite ? L'idée de parking en périphérie est pertinente mais peu fonctionnelle : les gens souhaitent passer devant l'école : il faut trouver un moyen de permettre ce passage... en sécurité... enfin...

Je pense que créer une autre école serait le plus approprié. Ils sont trop nombreux dans celle ci.

Me garer à la plate-forme sportive est impossible car Pour les enfants le poids des cartables est important, le trajet et malheureusement notre rythme scolaire ! Oui le rythme scolaire car cela va imposer aux enfants de se lever plus tôt pour prévoir cette marche de 5/8 minutes de plus... et le matin les minutes de sommeil sont importantes sur 5 jours ! Les enfants se lèvent à 7h20/30 il faudrait les lever à 7h15 mais sur 5 jours je refuse. Votre enquête est très bien sur la mobilité mais elle doit être menée en parallèle avec celle du rythme scolaire. Car le rythme scolaire a 4 jours change un peu les horaires et pourrait désengorger la ville au moins un jour de la semaine ... Je profite de ce moment de parole pour ce rythme à 4.5 jours qui n'est plus justifié. Normalement les enfants doivent avoir des activités après 15h45 ? A cause du Covid elles sont annulées ou nous avons pas eu les infos sur e-ticket. Nos enfants ont envie de se distraire et reposer le mercredi pour souffler pour revenir en forme le jeudi et ne pas être à bout de souffle en fin de semaine. Il serait dommage d'enlever nos enfants de l'école publique et les mettre dans le privée (et leurs casser leurs liens d'amitié) pour des raisons politiques ou économiques qui ne vont pas dans le sens des enfants . A vous de juger et j'espère que votre décision sera la bonne pour nos enfants! Peut-être à sonder ? Une piste ? Au passage, nous devons avoir une enquête à ce sujet l'an passé mais à cause du Covid pas de résultat.

À faire appliquer sur les 2 Ecoles !

En vélo le passage du pont entre l'archat Et la plateforme sportive est difficile avec des enfants. Nous sommes très intéressés par un ramassage scolaire si avant 8h et après 16h30

En passant sur le pont au dessus de l'autoroute en venant de l'Archat, je me fais souvent dépasser par des voitures qui passent très près du vélo et ne font pas assez attention. Un marquage prioritaire pour les vélos à cet endroit serait-il une solution? Morceau de piste cyclable peinte par exemple, un panneau...

Il parait urgent de sécuriser les accès à la place de l'école lorsqu'on arrive : - du marché aux cerises : nouvelle place de stationnement au niveau d'un passage piéton = visibilité nulle donc danger - du chemin des cornelles : les voitures circulent vite et les piétons ne savent pas où se positionner tout au long de ce trajet.

toujours pareil/problème de sécurité pour les petits piétons/trop de voitures et donc de circulation/zone à vitesse réduite non respectée/priorité aux piétons non respectée.

Nous n'utilisons jamais notre voiture pour aller à l'école, en revanche la sécurisation de la traversée de la route devant l'école pourrait nous permettre de laisser notre fille ainée aller seule à l'école (mais avec la personne qui fait traverser les enfants ça serait déjà possible, nous n'y avons pas encore réfléchi). j'ai répondu "Oui" à la question 17 mais celle-ci ne devrait pas être obligatoire si on ne prend jamais sa voiture,

merci de ne pas en tenir compte dans les réponses. Merci pour la démarche en tous cas
En habitant prêt de l'école je n'ai pas d'intérêt à faire prendre un bus de ramassage scolaire à mes enfants par contre il serait intéressant de revoir les passages piétons qui descendent du marché aux cerises. Pas d'éclairage au niveau des passages piétons, le stationnement de véhicules sur la nouvelle place de parking du centre médicale est très dangereuse, les enfants sortent du devant de la voiture et personne les voit de la route. Devant le futur "bar" trop souvent des voitures sont stationnées lors des heures d'entrée et sorti d'école donc aucune visibilité pour passer au passage piétons. Le trottoir de la future terrasse du "bar" est bas donc facilite le stationnement, est ce possible de mettre des poteaux? il y a déjà des taxis, des ambulances qui y stationnent. Il faut impérativement revoir ses problèmes avant de prévoir un pedibus. Je pense que ce qui pose problème ce sont les memes horaires pour toutes les classes il y a trop de vehicules à la meme heure et le parking de la place est aussi utilisé pour les commerces ...
Je fais actuellement la plupart des trajets en vélo électrique (c'est presque aussi rapide que la voiture, et bien plus simple pour se garer!). Je suis pour l'instant à la maison à temps plein, et j'ignore quelle sera mon activité en septembre. Mes réponses se basent donc sur une moyenne de ce que nous faisons cette année, mais cela pourra être très différent l'année prochaine. Enfin un critère qui me paraît important aussi est le temps de trajet. C'est en tout cas ce qui me fait préférer le vélo plutôt que la marche. Et pour finir je trouve l'idée de la navette géniale, si en plus elle pouvait être électrique ce serait le top! Merci à vous pour cette démarche! :-)

Je me gare généralement le matin sur la place du marché aux cerises
3 enfants. 1 en élémentaire et les 2 grandes au collège du sacre cœur. Le matin je les dépose et le soir elles prennent le car. L'arrêt de car est à 700 m de notre maison sans trottoir ni passage piéton. C'est vraiment dangereux. Pour le matin. Je les dépose le matin car personne pour surveiller la petite en attendant l'ouverture du portail 15 mn plus tard.

La fermeture de l'école le mercredi matin aurait un gros Impact sur l'environnement !
Trajet trop loin du domicile à l'école et non sécurisé sans trottoir.

Le chemin du billoud est vraiment très insécure: Les marquages jaunes au sol sont presque effacés, Le nouveau passage piéton à la sortie du petit chemin piéton qui commence aux services techniques et fini rue du Billoud est extrêmement mal placé: les voitures roulent trop vite et il est en sortie de virage!!!! Il n'y a pas de trottoirs Il n'y a pas de dos d'âne Pour le centre-ville il n'y a pas de passages piéton, ni de dos d'âne, les voitures roulent trop vite malgré les marquage au sol. De plus on ne nous voit pas sortir de la place quand nous sommes près de la mairie et que nous nous rendons dans la rue de la crèche pour traverser , il y a le mur qui gêne la visibilité. Merci d'avoir fait ce questionnaire. Il est indispensable d'améliorer la sécurité des habitants de St-Jean de Moirans. J'espère que les témoignages seront pris en compte.

Un navette de ramassage me paraît un excellente idée , a condition qu'elle soit plus vertueuse et de taille raisonnable en fonction du nombre d'élèves. Aujourd'hui le problème c'est les voiture mais aussi les gros bus diesel vide et les camions qui traversent la commune donc si il y a une navette c'est bien mais il faut aussi faire du tri dans l'existant qui ne marche pas.

Pour moi (et après la consultation que nous avons effectué avec la FCPE dont j'avais rédigé le questionnaire), les priorités sont : - l'amélioration des conditions de circulation à pied (respect des limitation et de la zone de rencontre à 20 km/h) et à vélo et ce jusqu'à la gare. Si les parents prennent leur vélo ou trottinette pour aller jusqu'à la gare, cela fera potentiellement moins de voitures pour l'école. - la mise en place de transport en commun (ligne 4 prolongé jusqu'à l'Achard pour un accompagnement avec les parents) ou de transport spéciaux (avec accompagnement jusqu'à l'école). - la mise en place de Pédibus et la communication (est-ce qu'ils existent déjà ?) sur ces derniers. Notre village est peut-être vaste mais possède l'avantage d'être en étoile avec des axes de circulations privilégiés. Il faut s'appuyer là dessus.

La fermeture de la garderie à 18h est un réel handicap pour nous. C'est la course tous les soirs et seule la voiture nous permet d'y arriver. Il faut vraiment remettre la garderie à une heure convenable. Vous êtes une des rares communes à avoir "profiter" du covid pour réduire de 30 mn la garde d'enfants. comment font toutes les autres communes ?? J'ai déjà eu une conversation avec Mr Paquier à ce sujet il y a plusieurs

semaines, plus de nouvelles depuis. Quel employeur privé accepte de libérer les salariés à 17h15 le soir pour être sur d'être à 18h à la garderie ? franchement il faut faire quelque chose rapidement. Merci d'avance de votre compréhension Cdt Romain Rositi

Le parking du marché aux cerises est plein les mercredi au point que certaines voitures se garent nimporte comment. Passer à la semaine de 4 jours serait une solution pour éviter cela. Je ne comprends toujours pas pourquoi les marchands n'ont pas d'emplacement prévu au marché aux cerises par exemple avec un emplacement supplémentaire à créer ce qui libérerait des places sur le parking de l'école . D'autres emplacements ne peuvent pas leur être proposés ?

Les voitures roulent beaucoup trop vite dans le village en général. Des ralentisseurs seraient vraiment utiles à min avis.

Manque de temps entre travail-école pour pouvoir effectuer les trajets à pieds. Pas de trottoirs pour circuler en sécurité à pieds dans St Jean. Certaines rues peu fréquentées pour laisser mon enfant aller seul à l'école votre questionnaire est un peu long

Nous utilisons déjà le bus ,bus scolaire

Pour un pédibus vers le Billoud, il faut ABSOLUMENT créer des trottoirs le long de la MPT...même sans pédibus d'ailleurs...

Merci pour l'enquête, forte attente de sécurisation piétonnier au niveau de la mpt, un bus régulier pour se rendre à la gare de moirans

La Sécurité des modes de déplacement doux doit être assurée. La disponibilité de transport en commun efficaces pour l'accès aux gares et aux zones d'activités professionnelles limiterait l'usage du véhicule pour les déposes/parking scolaires.

Questionnaire trop compliqué à remplir pour des parents qui ont des horaires différents d'une semaine à l'autre

En ce moment nous sommes en télétravail alors nous emmenons beaucoup nos enfants à pied. Sauf mauvaise météo et le soir lorsqu'il fait nuit. D'habitude, hors télétravail, nous les déposons pour aller prendre le train ou transisère et nous sommes pressés alors nous souhaitons pouvoir nous garer près de l'école. C'est important car c'est déjà stressant et on ne fait que courir. Nous sommes très intéressés par le pedibus (nous pouvons participer) ou la navette s'il y a un vrai accompagnement et que nous sommes sûrs de la sécurité de nos enfants. Merci

peut-être faire dans la rue centrale en sens unique de circulation, de sorte à ce que ça tourne dans le même sens, permettant ainsi de faire une voie dépose minute plus longue / réaménager le marchés aux cerises serait important et faire un grand parking vers les nuges

Je me gare sur le marché aux cerises quand cela est possible

Le village n'est pas assez sécurisé pour que des enfants descendent de la manche ou de monteuil. En pedibus ou autre. absence totale de sécurité pour rejoindre le village par autre moyen que par un véhicule. Il manque des trottoirs dans St jean

En garde alternée. Maman à Saint Jean de Moirans, Papa a Saint Etienne de Crossey. Voiture indispensable dans le dernier cas, pas de possibilité de covoiturage ou autres...

Nous sommes sensibles aux questions de stationnement et aux déplacements plus verts mais nous devons gérer l'organisation familiale. Il est impossible de partir à l'école à pied puis revenir chercher notre voiture pour repartir au travail. Le dépose minute nous permet efficacement de poser nos enfants en ayant un œil sur eux et repartir au travail directement ensuite. Par ailleurs, les grands parents amènent aussi les enfants 2 jours dans la semaine à l'école, ce que je n'ai pas pu intégrer à l'enquête.

décaler les horaires de l'école privée car tous les parents vont à la meme heure au centre ville... revoir le tracé du parking de marché aux cerises pour mettre plus de stationnement revoir impérativement la circulation devant l'école privée, c'est un GROS point bloquant pour aller à pied ou à vélo jusqu'à l'école publique. mettre des pistes cyclables

Les voitures roulent encore trop vite dans le centre du village; pour traverser la route du centre village vers le nouveau bâtiment, nous ne nous sentons pas en sécurité, un des passages piétons est mal placé (pas assez

de visibilité (pas assez lointaine) pour traverser sereinement et quand nous traversons, les voitures arrivent vite) : peut-être le déplacer et envisager un ralentisseur juste au niveau du virage pour faire ralentir les véhicules, il faut trouver une solution pour les faire ralentir. L' autre passage piétons proche du petit rond-point permet d'avoir une meilleure visibilité par rapport à l'autre.

avoir des itinéraires piétons balisés et le plus sécurisés possibles, installer des panneaux d'information pédagogiques ou toute autre signalétique qui rendrait le plus visible possible pour l'automobiliste qu'il "partage la route" avec des vélos ou piétons

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 coût 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/vélobus, 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 • École primaire Vendémiaire à Saint Jean de Moirans

Juin 2023

Ce document a été rédigé par Sébastien Goguét, chargé de mission Moby, de l'association Le Pic Vert sur un modèle proposé par Eco CO2, et validé par Ingrid DI FONSO et Françoise REY, adjointes au maire et référentes de la collectivité pour le programme Moby.

VILLAGE DE
SAIN T
JEAN
DE MOIRANS

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>

