

Plan de Déplacements Urbains



Compte rendu d'Atelier Thématique de Concertation Déplacements scolaires

ATELIER DU 6 DECEMBRE 2005

Cette réunion était consacrée au diagnostic du PDU pour :

- évaluer les principaux dysfonctionnements,
- mettre en évidence les actions qui sont déjà menées,
- soulever les principaux enjeux que devra traiter le PDU.

La première partie de l'atelier a été consacrée à une présentation synthétique d'AgglopoLe Provence (territoire, missions...) et du «PDU, Mode d'emploi» (cadre juridique, orientations...) par Patrick Canillade, Directeur du Projet PDU d'AgglopoLe Provence.

M. Philippe Di Scala, du Bureau d'études Rete/Horizon Conseils/Chiappero/Stratis, en charge de la concertation, a ensuite présenté la démarche spécifique du PDU d'AgglopoLe Provence (élaboration, processus de décision, démarche de concertation, communication).

L'objectif de ces présentations était de mettre tous les participants de l'atelier au même niveau de connaissance sur les objectifs du projet.

La deuxième partie de l'atelier était consacrée au débat et aux échanges entre les participants.

Le guide de réunion, envoyé à chaque intervenant au préalable, a servi de cadre au débat sur :

- Les orientations générales du PDU,
- les thématiques spécifiques aux déplacements scolaires.

NB : ce compte-rendu intègre également les remarques formulées sur les guides de réunion, remis aux organisateurs en fin d'atelier, par les participants qui le souhaitaient.

REFLEXIONS GENERALES SUR LE PDU

> La voiture et son usage dans AgglopoLe Provence

Les déplacements ont un impact important sur notre cadre et notre qualité de vie : «insécurité, pollution de l'air, stress, bruit, dégradation de l'espace public...», d'ailleurs le plus souvent générées par la voiture.

«Un autre aspect particulièrement négatif et moins visible : le tout auto gêne les autres modes de déplacements ou les rend parfois difficiles ou impossibles». Cela peut même conduire à une certaine « exclusion sociale pour certains.»

Pourtant, «malgré toutes les nuisances, on n'a pas d'autre choix que la voiture.» «C'est l'auto ou l'auto.»

Paradoxalement, «nous sommes dépendants de la voiture car elle nous rend plus indépendants.»

Cette dépendance «qui a commencé depuis les années 1960, résulte d'une part d'un urbanisme impliquant l'usage exclusif de l'auto et d'autre part de la réalisation d'aménagements tout auto.»

Il y a peut-être d'autres solutions, mais «on a l'habitude d'utiliser sa voiture, pour aller chercher sa baguette par exemple.» Ainsi, «50% des déplacements motorisés se font sur une distance de moins de 3 km.»

Dans notre agglomération, on a assisté à un «étalement urbain», avec des «spécialisations par quartiers» : les zones d'habitat sont souvent éloignées des lieux de travail et des écoles, ce qui implique un nombre important de déplacements : «on est obligé de prendre la voiture.»

Souvent, il n'y a pas d'offre alternative à la voiture crédible. Ainsi, «dans les petites communes, on n'a pas le choix» : «à Saint Chamas, sans voiture, on est bloqué».

La facilité, l'habitude, «tout est fait pour favoriser la voiture au détriment des autres modes».

Réduire la place de la voiture, «c'est possible à condition d'avoir une offre en transports en commun adaptée, notamment pour les enfants» et de prendre en compte les expériences qui ont été faites dans d'autres villes.»

«Le développement de l'usage des modes alternatifs (marche, vélo et TC) résulte d'abord de la réduction de l'usage de l'auto et ensuite des aménagements spécifiques pour les piétons, les cyclistes et les bus et surtout pas l'inverse.»

Le prix croissant de l'essence sera peut être «un frein au développement de l'usage de la voiture.»

Enjeux :

> offrir d'autres alternatives que la voiture, notamment pour les courtes distances ou les villages éloignés

> Le vélo dans Agglopoles Provence

Circuler à vélo dans nos communes, «c'est très dangereux.» Il manque des aménagements adaptés à l'image de La Rochelle, Strasbourg ou Lyon : parkings, pistes cyclables, protégées et respectées... «On n'en fait pas assez pour les vélos.»

Pourtant, «une piste vélo coûte 20 fois moins cher aux communes qu'une route.»

«Prendre en compte le vélo dans une ville ne signifie pas forcément construire des pistes cyclables, mais sécuriser les déplacements sur l'ensemble du réseau en prenant les mesures permettant de modérer les vitesses et la circulation motorisée.»

Enjeux :

> Améliorer la sécurité des déplacements vélo en les insérant mieux dans la circulation

> La place du piéton dans Agglopoles Provence

La place du piéton est «de plus en plus prise en compte dans le noyau des centres-villes, les cœurs de ville», mais rarement «dans les autres secteurs» où la marche à pied apparaît comme un mode de déplacements difficile : «cheminements inconfortables, voirie non adaptée, absence de trottoirs, largeurs de trottoirs ridicules, stationnement sur trottoirs, traversées de chaussée non sécurisée, pas de prise en compte des piétons âgés, enfants marchant au milieu des voitures aux abords d'école, entretien insuffisant, centres-villes encombrés...». Par exemple, «à Saint Chamas, le piéton n'est en aucun cas prioritaire»

Enjeux :

> Faciliter et favoriser les déplacements à pied dans les centres des communes et les quartiers

> L'offre de transport en commun dans Agglopoles Provence

L'offre actuelle du réseau de transports en commun d'Agglopoles Provence (couverture du territoire, arrêts et abribus, horaires, fiabilité...) est jugée insuffisante pour en faire une alternative à la voiture.

Agglopoles Provence n'a pas attendu la mise en œuvre du PDU pour lancer la restructuration de son réseau de transports en commun. Des aménagements forts sont prévus à compter de 2006, qui permettront notamment de mieux desservir le nord de l'agglomération. : «on aura le choix du mode de transport.»

Avec «une offre plus rapide, plus efficace, ça marcherait».

Par exemple, à Salon, la navette IUT centre-ville est un succès : «beaucoup d'étudiants viennent en voiture, mais beaucoup vont manger à Salon entre 12 et 14h en navette».

Enjeux :

> Améliorer l'efficacité et la couverture du réseau de transports en commun

ENRICHISSEMENTS DE L'ATELIER SUR LA THEMATIQUE DEPLACEMENTS SCOLAIRES

> Les moyens de déplacements utilisés par les scolaires et étudiants

Les déplacements scolaires doivent s'appréhender différemment selon le niveau :

- des déplacements de proximité pour les écoles primaires (maternelles et élémentaires) : marche, vélo, voiture, le plus souvent accompagnés par un parent ou adulte

- des déplacements parfois plus longs (intercommunaux) pour les établissements du secondaires : transports scolaires, vélo, 2 roues motorisés (scooters notamment), voiture avec parent, skateboard parfois...
- des déplacements en transports en commun ou en voiture pour les étudiants (vers Aix, Marseille ou Avignon).

> Les déplacements vers les établissements d'Agglopoie Provence

Les déplacements vers les écoles primaires

Dans nos écoles, «75% des enfants viennent en voiture, et seulement 25% à pied.»

Il faudrait «inverser la tendance», même si souvent «les deux parents travaillent et ils n'ont pas le choix. On parle ainsi de « parents taxis.»

Cela ne va pas sans créer des perturbations : «avec la voiture, on apporte la pollution devant les portes de l'école.» Aux heures d'entrées/sorties, les abords des écoles sont un amas de voitures : «si certains parents pouvaient rentrer dans l'école avec la voiture, ils le feraient...», «au risque souvent de se mettre en infraction».

De plus, «les enfants amenés en voiture présentent déjà souvent une surcharge pondérale» : leur faire faire un peu d'exercice quotidien (à pied ou en vélo) pour aller à l'école ne serait pas un mal...

On constate aussi que «les enfants qui vont à l'école à pied arrivent détendus, réceptifs, attentifs, alors que ceux qui viennent en voiture ont souvent besoin d'un délai pour se remettre du stress et de l'énervernement transmis par les parents.»

«La réduction du risque d'accident des piétons et des cyclistes passe d'abord par l'amélioration de l'aménagement des espaces qu'ils utilisent.»

La marche a aussi un rôle social car les enfants peuvent discuter, passer du temps ensemble en étant détendus.

Le vélo semble perçu comme une solution intéressante sous développée dans l'agglomération mais il est jugé... «très dangereux». Pourtant, «le vélo n'est pas un mode dangereux. Contrairement aux idées reçues, le risque d'accident à vélo est relativement faible et bien moins que les deux roues motorisés (de 10 à 25 fois moins).»

De plus, «pratiquer régulièrement du vélo en pédalant 3 ou 4 kilomètres par jour est extrêmement bénéfique pour la santé disent les cardiologues.»

Il conviendrait dans l'agglomération de «sécuriser et faciliter les trajets à vélo et le stationnement dans les écoles : «il n'existe pas de parking dans les établissements de Salon, sauf dans une maternelle à Michelet».

L'usage du vélo n'est pas facilité par rapport au plan de ville : «des sens interdits obligent à faire des détours immenses, donc on ne les respecte pas et on se met en danger.» De plus, «les voitures mal garées, l'incivisme impressionnant, le non respect du 1,5 m en cas de dépassement joue sur la sécurité des enfants.»

Pour tous, il semble indispensable pour les déplacements scolaires de «privilégier la marche à pied ou le vélo.»

Les déplacements vers les établissements du secondaire

Le manque de réceptivité des élèves arrivant en voiture accompagnés par leurs parents, «d'ailleurs souvent pressés ou en retard», se reproduit pour les collèges ou lycées.

Cela mériterait également d'être étudié pour les élèves arrivant en transports en commun.

On constate également un manque d'infrastructures pour les vélos : «un parking à vélo se fait toujours au détriment de la cour ou du parking des professeurs».

Lorsque l'on parle de déplacements vers les établissements, il est important de «penser également aux professeurs», leurs déplacements représentent un poids important et le plus souvent réalisés en voiture.

Phénomène de mode, (ou outil de déplacement à part entière ?), «on constate un développement du skate board, que les enfants laissent pour l'instant à l'accueil, mais qui nécessitera peut-être un espace pour la journée.»

Enjeux :

- > Sécuriser l'usage du vélo et de la marche à pied par des aménagements adaptés sur les circuits zones d'habitat/établissements**
- > Valoriser auprès des parents les bienfaits de la marche à pied**
- > Développer les parcs à vélo sécurisés dans les établissements (pour les élèves et les enseignants)**

> Les transports scolaires

4700 élèves sont pris en charge par les transports scolaires de l'agglomération. 50% se déplacent sur le réseau urbain, 50% sur les autres réseaux.

Les dysfonctionnements constatés sur les services scolaires

Dans de nombreuses communes (les plus petites), «il n'y a pas de transport pendant la journée : le matin oui, le soir aussi, mais rien au milieu.» Pourtant dans les lycées et collèges, les horaires varient selon les classes et les jours. «Il faut aussi tenir compte des imprévus : une absence de professeur par exemple...». C'est le cas pour les élèves de St Chamas qui dépendent... du collège de Miramas : «Pourrait-on envisager des minibus toutes les heures ?»

Se pose ainsi le problème du découpage académique et donc de la sectorisation scolaire... qui est différente du territoire d'Agglopoie Provence : «La carte scolaire est un héritage de plein d'aberrations, incohérent, mais en cours de restructuration». Le collège de Velaux dessert ainsi des communes de la Communauté du Pays d'Aix (Coudoux, Ventabren).

Au niveau des horaires des transports scolaires, les communes décident des horaires d'ouverture des primaires, mais c'est le conseil Général qui est l'interlocuteur pour les collèges : «Les bus passent toujours soit trop tôt, soit trop tard», «les bus partent parfois avant que les enfants sortent de l'école.»

Le manque de coordination des horaires conduit parfois à des aberrations : «des cars vides ou surchargés»). La durée de certains circuits scolaires apparaît parfois très longue, avec le passage dans plusieurs communes avant de desservir l'établissement.

Phénomène préoccupant, on constate «un certain incivisme et une insécurité des élèves dans les transports scolaires», peut-être «par manque d'accompagnateurs», avec de nombreuses détériorations du matériel et parfois même des «attitudes dangereuses.» : «sur la ligne Salon / St-Chamas par exemple, les enfants ont parfois peur de prendre le bus». Parfois même ce comportement dangereux se retrouve également en phase de montée/descente des élèves dans le bus («ouverture des portes latérales à bagages pour voir des bus faire l'avion...»). A certains arrêts de bus (sur Salon notamment), le sentiment d'insécurité pour les élèves est exacerbé.

Point positif, le confort des transports scolaires n'est jamais mis en cause.

Des disparités dans la tarification du transport scolaire

en 2004, il y avait 84 tarifs différents pour les élèves d'Agglopoie Provence. Depuis, l'agglomération a mis en place un abonnement unique à 53,50 euros le trimestre, soit 16 euros par mois.»

Toutefois, la cohérence avec les réseaux existants reste à trouver car «un enfant peut payer 10 euros par an sur des relations intercommunales prises en charge par le Conseil Général et un autre 53,50 par trimestre pour aller moins loin (liaisons internes à la communauté d'agglomération).» Toutefois, cette disparité peut s'expliquer car l'abonnement d'Agglopoie Provence donne également un accès illimité au réseau urbain, y compris en dehors des jours de cours.»

Ainsi, les élèves de collèges pris en charge par le Conseil Général ont également «la quasi gratuité du transport scolaire, pas ceux des écoles primaires». De plus, «cette offre de gratuité pour les collégiens, n'est pas renouvelée pour les lycéens ou les étudiants de l' IUT».

Cette disparité tarifaire se retrouve également dans la couverture sociale : «Les RMIstes bénéficient de 100% de gratuité, mais pas leurs enfants.»

Il faut tout de même souligner que «la gratuité a un coût, car elle est prise en charge par les collectivités, donc par les habitants...» : «La voiture n'est pas gratuite, alors pourquoi faire les transports en commun gratuits ?» Chaque collectivité est donc libre de choisir sa politique tarifaire et «attention, les services ne sont pas les mêmes».

Enjeux :

- > **Concilier au mieux la sectorisation scolaire avec les transports scolaires sur le territoire d'Agglopoie Provence**
- > **Offrir des solutions complémentaires plus pratiques (minibus) dans la journée**
- > **Harmoniser les horaires des transports scolaires avec les horaires des établissements**
- > **Lutter contre l'incivisme dans les transports scolaires**
- > **Limiter les disparités tarifaires entre les élèves des communes d'Agglopoie Provence**
- > **Favoriser la concertation et les échanges entre tous les acteurs (Agglopoie, Académie, Conseil Général, Conseil Régional, communes, établissements, fédérations de parents, transporteurs...)**

> La sécurité aux abords des établissements scolaires

Les parvis des écoles assaillis par les voitures

Dans nos établissements, les abords des écoles sont plus des dépose-minute, «où les parents lâchent leurs enfants à toute allure». Aux heures d'entrées/sortie, on assiste à un long ballet de véhicules, lorsqu'ils ne sont pas «garés sur les trottoirs, en double file ou sur les passages piétons...» On assiste ainsi à une cohabitation difficile (des conflits d'usage?) entre bus, voitures, scooters, piétons devant les collèges : «la sécurité n'est pas assurée.»

Ce grouillement est bien sûr source d'insécurité. Ainsi, «on amène ses enfants à l'école en voiture pour les protéger des autres voitures. Conséquence néfaste : l'enfant perd la notion d'insécurité.»

Pourtant, le parvis devrait être «un espace de convivialité à remettre en avant, favorisant les échanges entre les parents, les élèves, comme aux arrêts de bus.»

Des périmètres à sécuriser

Toutefois, il ne serait pas souhaitable que «la place libérée par les citoyens respectueux aux abords des écoles permettent aux irréductibles de s'approcher plus près, plus facilement, plus rapidement, et par là-même probablement de rouler plus vite.»

Un axe de réflexion pour faciliter l'accès des écoles maternelles et élémentaires en modes doux est «l'exemple de la Belgique qui prévoit la gestion d'un périmètre autour de chaque école assurant une réduction généralisée des vitesses.»

Une évidence : «les efforts sont à faire pour tous et par tous.» Certaines villes «osent fermer les rues des écoles primaires aux voitures.»

D'ailleurs, 100% des écoles demandent une sécurité renforcée des abords : «il faut y aller à fond.»

Les parents d'élèves demandent moins de voitures devant les écoles, faut-il leur interdire les accès ?

Les mentalités sont donc à faire évoluer dans la conception des écoles (par exemple, «pour la nouvelle école à la Crau, l'entrée est à plus de 200 m de la route»).

Ainsi, accompagner ses enfants à l'école peut être aussi «un moment d'échanges ou de convivialité à partager avec eux ».

Enjeux :

- > **Aménager les parvis des établissements en espaces de convivialité et d'échanges**
- > **Réduire, voire interdire les abords des écoles aux voitures**

> Les actions de sensibilisation sur la sécurité routière

Des initiatives comme Pédibus (Marchons vers l'école) ou Vélobus, organisées régulièrement dans certains établissements de l'agglomération fonctionnent bien. Et «elles participent également à l'éducation des parents».

«L'action éducative est définie depuis 2001 par les textes régissant l'Attestation de Première Education à la Route (APER) qui s'adresse aux enseignants du primaire. Le travail des enseignants est une éducation citoyenne appliquée aux usagers de la route et un apprentissage de la loi basée sur le Code de la Route. Le travail éducatif des enseignants, qui ne vise pas à agir directement sur l'exposition au risque des enfants de moins de 10 ans, n'est pas suffisant pour bien protéger les jeunes enfants qui se déplacent à pied ou en voiture. L'action préventive des parents est indispensable car elle seule permet d'effectuer les gestes qui réduisent l'exposition au risque des enfants. Des gestes qui sont de la responsabilité des parents.

Lorsque l'on discute avec les parents sur ce sujet, beaucoup pensent que l'enseignement dispensé à l'école par les enseignants ou par la « piste routière » suffit. Nombreux sont aussi les parents qui voudraient agir efficacement mais qui ne savent pas vraiment comment faire.

L'opération «Marchons vers l'école» est un excellent outil pour aborder la question de la sécurité routière et celle des déplacements urbains quotidiens et de proximité. Bien employé, cet outil, doit permettre de mettre en place ponctuellement de façon relativement simple et avec une bonne efficacité les orientations du PDU.

La sensibilisation effectuée actuellement par l'Education nationale, à travers l'ASSR 1^{er} niveau (classe de 5^{ème}) et 2^{ème} niveau (classe de 3^{ème}), s'inscrit dans une démarche visant d'abord à réduire la prise de risque des jeunes lorsqu'ils se déplacent plutôt que de réduire l'exposition au risque.» *source : CETE d'Aix*

Depuis plusieurs années «de gros efforts sont faits dans les établissements scolaires» : des programmes sur la sécurité routière sont obligatoires de la maternelle, jusqu'à la fin du collège : «l'attestation scolaire de sécurité routière (ASSR) est indispensable pour passer le permis.» Toutefois, «à partir du lycée, il n'y a plus rien : c'est dommage. Il faudrait même l'élargir aux centres d'apprentissage (CFA).»

Une question demeure : «Les professeurs sont ils suffisamment formés ?» A partir de janvier 2006, «un référent en sécurité routière sera présent dans tous les établissements du secondaire», il pourra faire appel à des partenaires (police, gendarmerie, DDE, associations...) pour des actions de sensibilisation.

Enjeux :

- > **Eduquer sur les déplacements urbains les élèves et les parents en développant des opérations dédiées aux modes doux : Pédibus et Vélobus**

- > **Elargir la sensibilisation sur la sécurité routière aux lycées et centres d'apprentis**
- > **Renforcer les actions de sensibilisation dans les établissements, en partenariat avec les acteurs de la sécurité routière**

> **Les déplacements des étudiants d'Agglopoie Provence**

Les étudiants de l'agglomération se déplacent majoritairement vers l'extérieur de l'agglomération : (Aix, Marseille, Avignon, Nîmes, Carpentras). Des freins à l'utilisation des transports en commun par les étudiants d'Agglopoie Provence existent : pas de tarifs vraiment adaptés («les étudiants ne sont pas très riches»), circuits trop longs, horaires des transports ne correspondant pas à ceux des cours. Ainsi «une navette existe entre Lambesc et Aix, peu chère, elle est utilisée. On trouve un parc relais à Lambesc sur lequel les transports en commun pourraient se rabattre ou jusqu'auquel les étudiants pourraient faire du covoiturage.»

L'offre en train serait également à développer vers Arles, Nîmes ou Avignon, la fréquence des bus ou des trains également pour les liaisons Salon-Marseille.

Enjeux :

- > **Améliorer l'offre, la tarification et la desserte en train ou bus vers les principaux pôles universitaires (Aix, Avignon, Marseille...) pour les étudiants**

PRINCIPAUX ENJEUX POUR LE PDU

- > **Offrir d'autres alternatives que la voiture, notamment pour les courtes distances ou les villages éloignés**
- > **Améliorer la sécurité des déplacements vélo en les insérant mieux dans la circulation**
- > **Faciliter et favoriser les déplacements à pied dans les centres des communes et les quartiers**
- > **Améliorer l'efficacité et la couverture du réseau de transports en commun**

PRINCIPAUX ENJEUX POUR LES DEPLACEMENTS SCOLAIRES

- > **Sécuriser l'usage du vélo et de la marche à pied par des aménagements adaptés sur les circuits zones d'habitat/établissements**
- > **Valoriser auprès des parents les bienfaits de la marche à pied**
- > **Développer les parcs à vélo sécurisés dans les établissements (pour les élèves et les enseignants)**

- > **Concilier au mieux la sectorisation scolaire avec les transports scolaires sur le territoire d'Agglopoie Provence**
- > **Offrir des solutions complémentaires plus pratiques (minibus) dans la journée**
- > **Harmoniser les horaires des transports scolaires avec les horaires des établissements**
- > **Lutter contre l'incivisme dans les transports scolaires**
- > **Limiter les disparités tarifaires entre les élèves des communes d'Agglopoie Provence**
- > **Favoriser la concertation et les échanges entre tous les acteurs (Agglopoie, Académie, Conseil Général, Conseil Régional, communes, établissements, fédérations de parents, transporteurs...)**

- > **Aménager les parvis des établissements en espaces de convivialité et d'échanges**
- > **Réduire, voire interdire les abords des écoles aux voitures**

- > **Eduquer sur les déplacements urbains les élèves et les parents en développant des opérations dédiées aux modes doux : Pédibus et Vélobus**
- > **Elargir la sensibilisation sur la sécurité routière aux lycées et centres d'apprentis**
- > **Renforcer les actions de sensibilisation dans les établissements, en partenariat avec les acteurs de la sécurité routière**

- > **Améliorer l'offre, la tarification et la desserte en train ou bus vers les principaux pôles universitaires (Aix, Avignon, Marseille...) pour les étudiants**