

Sur les sentiers de l'école

Engager une démarche d'éco-mobilité scolaire à l'échelle d'une commune. Le cas de Dunkerque

Ce dossier thématique a été réalisé à l'initiative de la Maison de l'Environnement

106 Avenue du Casino 59240 DUNKERQUE

Tél. : 03.28.20.30.40

E-mail : contact@maison-environnement.org

Conception, recherche et rédaction : Audric JOLY

avec l'appui de Nicolas OLEK et la collaboration de Christophe BAUDE.

Le contenu de ce dossier reste de la seule responsabilité de la Maison de l'Environnement. En cas d'erreurs ou d'inexactitudes, merci de nous aider à les corriger en nous communiquant vos observations et commentaires.

Introduction

Juin 2005. La Maison de l'Environnement (MDE), en partenariat avec la Ville de Dunkerque, expérimente la mise en œuvre de Plans de Déplacements Établissements Scolaires (PDES). À l'origine, une pétition de parents d'élèves alerte du danger de la circulation aux entrées et sorties des classes. Sont alors testées dans 4 groupes scolaires des actions nouvelles comme l'installation de parcs à vélos sécurisés, la piétonisation de l'entrée des écoles le matin et le soir et la mise en place de lignes de bus pédestres : les groupes scolaires Porte d'Eau, Parc de la Marine, Kléber-Perrault et Péguy-Jaurès se lancent dans la démarche. C'est la semaine « Tous à pattes » (du 6 au 10 juin 2005). L'expérience est globalement bien perçue par les acteurs (parents, élèves et enseignants). Émerge alors l'idée de pérenniser ce type d'actions et d'étendre les dispositifs à d'autres établissements scolaires.

Aujourd'hui, en 2014, des PDES ont été amorcés dans 23 écoles ou groupes scolaires de l'agglomération dunkerquoise. Au total, environ 3500 élèves sont concernés. Une analyse a été rendue nécessaire pour envisager une généralisation cohérente et construite de la démarche. Un ensemble de mesures a effectivement été mis en œuvre mais on ressent aujourd'hui un essoufflement concernant la dynamique du projet. Il apparaît opportun de mobiliser à nouveau les différents acteurs, de préciser le rôle de chacun, de fixer des objectifs communs de réussite.

La MDE, dans le cadre de son projet associatif de développement soutenable au sein de l'agglomération dunkerquoise, a souhaité étudier les démarches de PDES. En effet, un PDES permet non seulement de réduire l'impact des trajets domicile-école sur l'environnement mais aussi d'éveiller un ensemble d'acteurs aux différents enjeux liés aux déplacements (la santé, la sécurité, l'autonomie de l'enfant, sa place dans la cité). Le PDES donne aussi la possibilité aux éco-citoyens de s'organiser autour d'un projet commun.

Le changement climatique est un enjeu majeur auquel tout le monde doit faire face. Pour cela, d'ambitieux objectifs ont été définis au sein de l'Union Européenne (UE) afin de planifier les déplacements urbains, limiter les pollutions atmosphériques, réduire les émissions de gaz à effet de serre. Des directives européennes relatives à la qualité de l'air ont ainsi été adoptées (I-1). Ces directives ont ensuite été transposées en droit français (I-2), notamment dans la Loi sur l'Air et l'Utilisation Rationnelle de l'Énergie (LAURE) rendant obligatoire la mise en place d'un Plan de Déplacements Urbains (PDU) pour les agglomérations de plus de 100 000 habitants. Pour respecter les principes de ces lois, les collectivités locales se sont ensuite engagées (I-3) à travers certains documents comme le Plan Climat-Énergie Territorial (PCET) ou le Plan de Protection de l'Atmosphère (PPA).

Pour la mise en place des PDES, il est nécessaire de connaître les caractéristiques des déplacements scolaires (II), notamment selon l'âge et la perception des différents modes de déplacements (II-1), mais aussi selon les enjeux qui leur sont liés (II-2) et les spécificités des déplacements à Dunkerque (II-3).

Un ensemble de fiches action (III-1) permet d'envisager de généraliser la démarche, après avoir examiné la situation actuelle des PDES à Dunkerque (III-2).

Sommaire

Introduction	3
Glossaire	7
I Orientations politiques, cadre réglementaire et engagements	8
I-1. Les directives européennes.....	8
I-1-a. La Directive 96/62/CE sur la qualité de l'air.....	8
I-1-b. La Directive 2001/42/CE sur l'évaluation environnementale des plans et programmes pour l'environnement	9
I-2. Le cadre réglementaire français.....	9
I-2-a. La Loi d'Orientation des Transports Intérieurs.....	9
I-2-b. La Loi sur l'Air et l'Utilisation Rationnelle de l'Énergie.....	10
I-2-c. La Loi sur la Solidarité et le Renouvellement Urbains.....	10
I-2-d. Le Plan d'Urgence pour la Qualité de l'Air.....	11
I-3. Les engagements des collectivités locales.....	11
I-3-a. Les engagements de la Région Nord-Pas-de-Calais	11
I-3-b. Les engagements de la Communauté Urbaine de Dunkerque.....	13
I-3-c. Les engagements de la Ville de Dunkerque.....	14
II Les déplacements scolaires	16
II-1. Éléments d'appréciation.....	16
II-1-a. Des déplacements différents selon l'âge.....	16
II-1-b. La perception des différents modes de déplacements par les élèves.....	16
II-2. Les enjeux liés aux déplacements scolaires.....	18
II-2-a. Les enjeux environnementaux.....	18
II-2-b. Les enjeux de santé.....	19
II-2-c. Les enjeux de sécurité.....	20
II-2-d. Les enjeux éducatifs et sociaux.....	21
II-3. Les déplacements scolaires à Dunkerque.....	22
II-3-a. Les effectifs scolaires 2013-2014.....	22
II-3-b. Liste des écoles publiques.....	22
II-3-c. Les parts modales des déplacements scolaires.....	23

III Mettre en place une démarche de Plans de déplacements scolaires	24
III-1. Les Plans de Déplacements Établissement Scolaire à Dunkerque (périmètre avant association des communes).....	24
III-1-a. Déroulement général des démarches d'établissements.....	24
III-1-b. Groupe scolaire Péguy-Jaurès.....	25
III-1-c. Groupe scolaire Kléber-Charles Perrault.....	25
III-1-d. Groupe scolaire de la Porte d'Eau.....	25
III-1-e. Groupe scolaire de la Mer-Hector Malot.....	25
III-1-f. Groupe scolaire de la Meunerie.....	25
III-1-g. École Félix Coquelle	26
III-1-h. École Saint-Christophe.....	26
III-1-i. Groupe scolaire Nicolas Barré – Collège Fénelon – écoles des Glacis.....	26
III-1-j. École Sainte Claire d'Assise.....	26
III-1-k. Groupe scolaire Trystram.....	26
III-1-l. Groupe scolaire Neptune	26
III-1-m. Groupe scolaire Lucien Maillart	27
III-1-n. École Sainte Thérèse	27
III-2. Fiches actions.....	28
Conclusion	51
Bibliographie	52
Webographie	53
Annexes	54
Annexe 1 : Population scolaire de Dunkerque tous quartiers Année scolaire 2013/2014.....	55
Annexe 2 : Charte d'engagement des chefs de projet (proposée par l'ADEME).....	61
Annexe 3 : Exemple de plan d'actions pour un établissement (janvier 2014)	62
Annexe 4 : Questionnaire parents (Maison de l'Environnement – Ville de Dunkerque).....	63
Annexe 5 : Questionnaire enfants (proposé par l'ADEME).....	69
Annexe 6 : Observation des conditions de circulation aux abords de l'école.....	70
Annexe 7 : Observation des infrastructures aux alentours de l'école	72
Annexe 8 : Exemple de fiche d'accessibilité (Partena, Allocations familiales, Bruxelles).....	73
Annexe 9 : Enquête de satisfaction aux parents.....	74
Annexe 10 : Entretiens.....	76
Annexe 11 : Calendrier (indicatif).....	91

Glossaire

ADEME : Agence pour l'Environnement et la Maîtrise de l'Énergie

AOTU : Autorité Organisatrice des Transports Urbains

APER : Attestation de Première Éducation à la Route

AASQA : Associations Agréées de Surveillance de la Qualité de l'Air

CEL : Contrat Éducatif Local

CIOA : Comité Interministériel pour la Qualité de l'Air

CLIS : Classe pour l'Inclusion Scolaire

CUD : Communauté Urbaine de Dunkerque

DREAL : Direction Régionale de l'Environnement, de l'Aménagement et du Logement.

FNAUT : Fédération Nationale des Associations d'Usagers des Transports

GES : Gaz à Effet de Serre

INRETS : Institut National de Recherche sur les Transports et leur Sécurité

LAURE : Loi sur l'Air et l'Utilisation Rationnelle de l'Énergie

LOTI : Loi d'Orientation des Transports Intérieurs

PCET : Plan Climat-Énergie Territorial

PCM : Plan Climat Municipal

PDA : Plan de Déplacements Administration

PDE : Plan de Déplacements Entreprise

PDES : Plan de Déplacements Établissement Scolaire

PDU : Plan de Déplacements Urbains

PLU : Plan Local d'Urbanisme

PPA : Plan de Protection de l'Atmosphère

PRG : Potentiel de Réchauffement Global

PRQA : Plan Régional de la Qualité de l'Air

PTU : Périmètre de Transports Urbains

SIG : Système d'Information Géographique

SRCAE : Schéma Régional Climat Air Énergie

SRU : Loi sur la Solidarité et le Renouvellement Urbains

TCSP : Transport en Commun en Site Propre

UE : Union Européenne

ZA : Zone d'Activité

I Orientations politiques,

cadre réglementaire et engagements

I-1. Les directives européennes

En vertu du principe de précaution, central dans le domaine du Droit de l'environnement, l'existence d'effets potentiellement néfastes sur la santé humaine ou l'environnement doit donner lieu à des mesures. Ce principe apparaît dans le traité de l'UE signé à Maastricht le 7 février 1992.

En application de ce principe, nous pouvons reprendre deux directives en lien avec la qualité de l'air et l'évaluation des plans et programmes pour l'environnement.

I-1-a. La Directive 96/62/CE sur la qualité de l'air

La directive-cadre 96/62/CE du 27 septembre 1996 détermine un cadre à la législation communautaire sur la qualité de l'air.

Cette directive introduit 4 objectifs principaux :

- Définir des objectifs de qualité de l'air ambiant dans les pays de l'UE dans le but de protéger la santé humaine et l'environnement ;
- Évaluer la qualité de l'air dans les États membres (les méthodes choisies doivent être les mêmes partout, dans un souci d'homogénéité des résultats) ;
- Mettre en place une évaluation continue des niveaux de qualité de l'air ainsi que des seuils d'alerte pour avertir la population ;
- Maintenir la qualité de l'air à un bon niveau.

C'est à chaque État membre que revient la responsabilité de choisir l'autorité compétente responsable de la mise en œuvre de la Directive, les critères d'évaluation et la responsabilité de la qualité de l'évaluation. En France, l'évaluation de la qualité de l'air et l'information au public sont assurées par les Associations Agréées de Surveillance de la Qualité de l'Air (AASQA), fédérées par la Fédération Atmo France. L'association Atmo Nord-Pas-de-Calais est chargée de la surveillance de la qualité de l'air en Région.

Pour établir les valeurs limites et les seuils d'alerte, il est nécessaire de se référer à plusieurs critères : l'exposition des populations, les conditions climatiques, la sensibilité de la faune et de la flore... Il y a des valeurs limites acceptables pour parler de bonne qualité de l'air et des seuils d'alerte différents selon chaque situation.

Les différents polluants concernés sont : le dioxyde d'azote, les particules en suspension, le monoxyde de carbone, l'ozone, le dioxyde de soufre, etc... La plupart de ces polluants sont émis par le secteur des transports (cf II-2-a. Les enjeux environnementaux).

Quatre autres directives sont venues, par la suite, compléter la directive 96/62/CE concernant différents types de polluants. De nouvelles méthodes d'évaluation de la qualité de l'air ont été définies. Dans un souci de clarté, elles ont été remplacées par la directive unique 2008/50/CE du 21 mai 2008 concernant la qualité de l'air ambiant et un air pur pour l'Europe. Cette directive impose également aux États membres la mise en place de plans permettant d'atteindre les valeurs limites, comme les PPA en France.

I-1-b. La Directive 2001/42/CE sur l'évaluation environnementale des plans et programmes pour l'environnement

Le 27 juin 2001, la directive 2001/42/CE est venue rendre obligatoire la mise en œuvre d'une évaluation environnementale des effets des plans et programmes concernant certains secteurs, notamment les transports. L'évaluation doit être effectuée durant l'élaboration du plan.

Cette évaluation est faite sous forme d'un rapport mis à la disposition des autorités responsables de l'environnement. Ce rapport doit contenir :

- La situation initiale de l'environnement affecté par le plan et son évolution attendue en cas d'application ou non du plan ;
- Les incidences négatives possibles sur l'environnement de l'application du plan et les mesures envisagées pour y répondre ;
- La manière dont l'évaluation est prévue ;
- Le suivi envisagé.

L'évaluation doit être effectuée lors de l'élaboration d'un PDU.

I-2. Le cadre réglementaire français

I-2-a. La Loi d'Orientation des Transports Intérieurs

Avant la Loi sur l'Air et l'Utilisation Rationnelle de l'Énergie (LAURE), les PDU avaient été définis par la Loi d'Orientation des Transports Intérieurs (loi LOTI n°82-1153 du 30 décembre 1982).

Selon l'article 28 de la LOTI, « le plan de déplacements urbains définit les principes généraux de l'organisation

des transports, de la circulation et du stationnement dans le périmètre de transports urbains. Il a comme objectif une utilisation plus rationnelle de la voiture et assure la bonne insertion des piétons, des véhicules à deux roues et des transports en commun ».

La LOTI définit également le Périmètre de Transports Urbains (PTU). Le PTU peut être le territoire d'une commune ou celui affilié à un établissement public en charge de la mise en place d'un PDU (dans ce cas, on parle d'Autorité Organisatrice de Transport Urbain, AOTU).

Les dispositions de la LOTI ont été modifiées par la LAURE du 30 décembre 1996.

I-2-b. La Loi sur l'Air et l'Utilisation Rationnelle de l'Énergie

L'article 1 de la LAURE énonce le principe du « droit reconnu à chacun à respirer un air qui ne nuise pas à sa santé ». Les personnes privées et les pouvoirs publics agissent dans la limite de leurs compétences pour atteindre cet objectif.

La LAURE donne une nouvelle définition : « Le plan de déplacements urbains définit les principes de l'organisation des transports de personnes et de marchandises, de la circulation et du stationnement, dans le périmètre de transports urbains ». Contrairement à la LOTI, le transport de marchandises est maintenant pris en compte.

L'élaboration d'un PDU est désormais obligatoire pour les agglomérations de plus de 100 000 habitants dans un délai de 3 ans à compter de la publication de la loi. La date butoir a été repoussée, une première fois au 30 juin 2000, puis une seconde fois au 13 juin 2001 avec la loi sur la Solidarité et le Renouvellement Urbains (SRU). En 2011, 60 PDU obligatoires étaient approuvés sur les 82 AOTU remplissant les critères d'obligation d'élaboration d'un PDU en France¹.

I-2-c. La Loi sur la Solidarité et le Renouvellement Urbains

La Loi SRU du 13 décembre 2000 vient appuyer la nécessité des PDU d'être compatibles (sur le plan juridique) avec les différents autres plans d'urbanisme (Plans Locaux d'Urbanisme, Schéma de Cohérence Territoriale...) et avec les plans de qualité de l'air (Plan Régional de la Qualité de l'Air, Plan de Protection de l'Atmosphère...).

Les objectifs du PDU sont également définis :

- Diminuer le trafic automobile ;
- Développer et favoriser les transports en commun et les moyens de déplacement « doux » (vélos, marche à pied...)

¹ Ministère du développement durable

- Aménager le réseau de voirie de l'agglomération afin de faciliter la cohabitation entre les différents modes de transports ;
- Organiser le stationnement et favoriser, notamment par la tarification, les véhicules les moins polluants (exemple : instaurer des places de stationnement payantes en centre-ville) ;
- Réduire l'impact du transport de marchandises sur l'environnement ;
- Favoriser le covoiturage et les modes de transport peu polluants du personnel des administrations publiques et des entreprises.

I-2-d. Le Plan d'Urgence pour la Qualité de l'Air

En 2011, environ 12 millions de Français ont vécu dans des zones où les valeurs limites de particules (PM₁₀) ont été dépassées. Partant de cette constatation, le Comité Interministériel pour la Qualité de l'Air (CIQA) a été mis en place en septembre 2012. En février 2013, 38 mesures ont été proposées.

Certaines de ces mesures sont en lien direct avec les plans de déplacements :

Mesure n°21 : « Accélérer la mise en place des plans de déplacement d'entreprises, inter-entreprises, administrations, universitaires et améliorer leur contenu notamment en cas d'épisode de pollution ».

Mesure n°22 : « Le Gouvernement invite les collectivités à développer la mise en place durable des pédibus et vélobus pour les trajets domicile-établissements scolaires, et favoriser les aménagements favorables à la marche ou au vélo dans ce cadre ».

Les collectivités et les entreprises sont incitées à mettre en œuvre des plans de déplacements au niveau local.

Ces mesures ont amené à la prise en compte des plans de déplacements dans le PPA Nord-Pas-de-Calais.

I-3. Les engagements des collectivités locales

I-3-a. Les engagements de la Région Nord-Pas-de-Calais

LE PPA

Le PPA pour la Région Nord-Pas-de-Calais a été approuvé fin mars 2014. L'objectif est de réduire, d'ici 2019, les émissions de particules de 35% et les émissions d'oxyde d'azote de 31% dans la Région Nord-Pas-de-Calais.

Ce PPA impose 14 mesures réglementaires, dont plusieurs en rapport avec les plans de déplacements :

- Réglementaire 5: « **Rendre progressivement obligatoires les Plans de Déplacements Entreprises, Administration et Établissements Scolaires** ».

L'élaboration d'un plan de déplacements sera obligatoire dans les cas suivants :

	Effectifs
Entreprises	> 500 salariés
Entreprises dans une Z.A.	> 250 salariés
Administrations	> 250 salariés
Établissements scolaires	> 250 élèves

Les établissements concernés devront :

- Définir un projet ;
- Mettre ce projet en cohérence avec les autres documents (PDU, PCET...) ;
- Définir un responsable du projet, qui recevra les alertes de pic de pollution et s'assurera du suivi du plan de déplacements ;
- Faire un diagnostic complet : accessibilité du site, offre de transports, stationnement, analyse des pratiques et besoins de déplacements des salariés ou élèves ;
- Élaborer le plan sous forme de fiches actions (objectif, échéancier, coûts, référents...) ;
- Établir une liste des actions déjà réalisées pour atteindre ces objectifs ;
- Faire un bilan annuel des actions menées et de leurs résultats.

Cette mesure sera obligatoire à compter du 1er janvier 2016.

- Réglementaire 14 : « **Inscrire des objectifs de réduction des émissions dans l'air dans les nouveaux plans de déplacements urbains (PDU) et plans locaux d'urbanisme intercommunaux (PLUi) à échéance de la révision pour les PDU et PLUi existants** ».

Cette mesure concerne les AOTU. Le rôle des PDU est renforcé : les nouveaux PDU approuvés après le 1^{er} janvier 2015 incluront un objectif chiffré de réduction des émissions de GES.

LE SRCAE

Le Schéma Régional du Climat, de l'Air et de l'Énergie (SRCAE) est l'un des grands schémas régionaux créés par la loi Grenelle II.

Les objectifs du SRCAE du Nord-Pas-de-Calais sont : connaître et limiter les consommations d'énergie dans tous les secteurs, réduire les émissions de GES et de polluants atmosphériques, développer de manière équilibrée les énergies renouvelables sur le territoire régional et préparer l'avenir (s'adapter aux

changements climatiques prévus).

Pour cela, des actions comme la réduction des besoins de déplacement (limiter l'étalement urbain, densifier les zones bien desservies par les transports collectifs) et la promotion des modes de déplacement alternatifs sont inscrites dans le SRCAE. Des objectifs chiffrés sont fixés, comme l'augmentation de l'usage des transports en commun de 50% ou la réduction de 15% des émissions de GES du parc de véhicules publiques et privés régional.

I-3-b. Les engagements de la Communauté Urbaine de Dunkerque

LE PDU

Le PDU de Dunkerque a été adopté en 2003. Il fixe les orientations de la CUD en terme de mobilité à l'horizon 2010.

Quatre axes de mesures sont développés dans le PDU. **Axe A** : Améliorer le service de transport en commun et en accroître la fréquentation / **Axe B** : Mieux partager l'espace public / **Axe C** : Renforcer l'attractivité des centres / **Axe D** : Acheminer les marchandises en réduisant les nuisances.

Le PDU doit être actualisé prochainement. Si ce dernier est approuvé après le 1^{er} janvier 2015, des objectifs chiffrés de réduction des polluants atmosphériques devront être inclus (-54% pour les PM₁₀ et -33% pour l'oxyde d'azote par rapport aux émissions de 2008 à Dunkerque). Ces objectifs sont imposés par la mesure réglementaire 14 du PPA.

LE PCET

La CUD a approuvé un Plan Climat-Énergie Territorial (PCET) en novembre 2009. Celui-ci comporte plusieurs volets d'actions, dont un portant sur la mobilité : « Concevoir une ville intense et offrir une mobilité moins émettrice de gaz à effet de serre ». Ce volet comprend notamment des actions allant dans le sens du PDU comme : connaître les besoins en mobilité des ménages, augmenter la qualité des services des transports en commun, favoriser la multimodalité des modes de transport, entretenir et mettre en valeur les pistes cyclables...

Le PCET préconise également la « **Généralisation des plans de déplacement scolaires au niveau des écoles** ».

LA DÉLIBÉRATION-CADRE MOBILITÉ

Une délibération-cadre concernant le transport et la mobilité à l'horizon 2020 a été votée en octobre 2013 par le conseil de communauté. Plusieurs objectifs sont définis :

- **Le développement des transports publics.** Les transports collectifs dunkerquois représentent 2%¹ des

1 Données issues de la délibération cadre mobilité

émissions provoquées par le transport de personnes alors que 6% des déplacements sont effectués en transports en commun. Il s'agit d'un important levier pour la réduction de l'impact environnemental des déplacements. Les transports en commun ont également un rôle social : en pratiquant une tarification sociale, ils permettent d'éviter l'exclusion des individus n'ayant pas de voiture.

- **L'incitation à l'usage de modes de déplacement alternatifs.** Cela suppose un meilleur partage de la voirie, une augmentation du nombre d'aménagements cyclables, la mise en place d'aires de covoiturage...

- **L'amélioration de la connaissance des besoins en mobilité des Dunkerquois.** La nouvelle billettique du réseau de bus permet de recueillir des données sur les déplacements. Une actualisation de l'enquête ménages de 2003 est également prévue.

LE PDA

Le PDA de la CUD a été élaboré en 2009, puis approuvé en décembre 2010. Il propose la mise en place de 33 actions regroupées en 8 thématiques à développer : le covoiturage, le train, le bus, le vélo, l'accès aux sites, les véhicules, la sécurité routière et l'information des agents.

Le PDA a été élaboré pour plusieurs raisons : l'engorgement du centre-ville, la réduction souhaitée des coûts de fonctionnement, la réduction prévue des espaces de stationnement aux abords de l'Hôtel communautaire...

Un bilan des actions menées et de leurs effets a été effectué en 2011. Sur les 33 actions proposées, 16 étaient réalisées et 5 étaient en cours de réalisation. Globalement, les actions menées par la CUD dans le cadre de son PDA sont plutôt bien perçues. Les agents sont majoritairement satisfaits des actions, même si une partie d'entre eux ne sont pas au courant des mesures, selon l'enquête réalisée en 2011.

I-3-c. Les engagements de la Ville de Dunkerque

LE PLAN CLIMAT MUNICIPAL

Le Plan Climat Municipal (PCM) de la Ville de Dunkerque comporte des volets destinés à la réduction de l'impact en terme d'émissions de gaz à effet de serre des déplacements des agents de la Ville. Des mesures concrètes sont prises comme le remplacement de la flotte de véhicules par une plus grande proportion de véhicules hybrides ou électriques, des incitations à l'utilisation des transports en commun ou du vélo...

Les déplacements visiteurs de la Ville représentent 11% des émissions du bilan carbone. Parmi ces déplacements, un tiers concerne les scolaires de la Ville. Il s'agit donc d'un levier important pour la réduction des émissions des services de la Ville. Le PCM prévoit donc la généralisation des démarches de PDES. L'objectif est d'inscrire progressivement toutes les écoles maternelles et primaires dans une démarche de PDES.

LE CONTRAT ÉDUCATIF LOCAL

Le Contrat Éducatif Local (CEL) est un contrat passé entre la Ville et l'État. Le comité technique est composé de représentants de la Ville de Dunkerque (Directions de l'Éducation, des Sports et de la Culture) mais aussi de la MDE, de la Maison de Promotion de la Santé...

L'objectif global du CEL est de mettre en relation les services de la Ville, les partenaires associatifs et les parents d'élèves afin de travailler en transversalité sur des projets à l'échelle des écoles, notamment les PDES.

II Les déplacements scolaires

II-1. Éléments d'appréciation

II-1-a. Des déplacements différents selon l'âge

La structure des déplacements change avec l'âge des élèves. Les actions sont donc à adapter selon le public concerné. L'ADEME a publié, dans son guide méthodologique (Réaliser un Plan de Déplacements Établissement Scolaire : Guide à destination des chefs de projet, 2009), des généralités concernant les déplacements des scolaires :

En maternelle : L'apprentissage de la sécurité routière est au programme. Mais de 3 à 6 ans, l'enfant a besoin d'une surveillance accrue. Avant 6 ans, l'enfant a peu conscience des distances.

En primaire : À partir de 8 ans, l'enfant peut se concentrer sur une durée prolongée. Avant 10 ans, l'enfant a des difficultés à estimer les vitesses. Les bus pédestres et vélobus sont difficiles à mettre en œuvre pour des enfants de maternelle et nécessitent un encadrement important.

L'enfant commence à acquérir une certaine autonomie : les déplacements habituels peuvent être effectués à vélo si les passages dangereux du trajet ont été identifiés. Les actions de bus pédestres et vélobus sont idéales en primaire pour développer l'autonomie de l'enfant. À l'issue de la primaire, les élèves passent l'Attestation de Première Éducation à la Route (APER).

Au collège / lycée : Au collège, les élèves passent leur Attestation Scolaire à la Sécurité Routière (ASSR). Ils sont en quête d'autonomie et ont tendance à se reporter d'eux-mêmes vers des modes de déplacement actifs. Le bus pédestre n'est pas adapté à des adolescents, il faut plutôt se reporter vers des actions de sensibilisation couplées à des aménagements (comme les parcs à vélos).

II-1-b. La perception des différents modes de déplacements par les élèves

Pour se fixer des objectifs de report modal, il est important de connaître la perception qu'ont les élèves des différents modes de déplacements.

Un atelier a été mené à Bruxelles avec une classe d'école primaire de 24 élèves âgés de 10 à 12 ans en 2006. Sur 4 séances de 2h chacune, les élèves se sont répartis en 3 groupes : « Enquête-mobilité », « Trajet domicile-école » et « Quartier de l'école ».

Les élèves du groupe « Enquête-mobilité » ont réalisé, avec l'aide de leur institutrice, des questionnaires qu'ils ont adressés à une classe d'élèves plus jeunes (6-7 ans). Les élèves n'ont pas participé au dépouillement et à la saisie des données mais les techniques leur ont été expliquées.

Puis, une promenade dans le quartier de l'école a été effectuée. Les élèves ont pris des photos et des notes sur ce qu'ils voyaient. Ils ont ensuite sélectionné les images intéressantes et ont fait une affiche de synthèse.

Les élèves ont finalement effectué deux types de trajet domicile-école : l'un dans un rayon de 500 mètres de l'école à pied et l'autre dans un rayon de 20 km en voiture. Suite à cela, ils ont mené des entretiens pour connaître la perception des trajets domicile-école. Voici les principaux résultats qui en sont ressortis :

- La voiture est considérée comme rapide, sûre et efficace. Elle est confortable et fiable. Mais la voiture est à l'origine de nombreux désagréments : le bruit, la congestion des routes, la pollution de l'air, les accidents... La voiture est aussi un marqueur social : avoir une belle voiture signifie « avoir de l'argent ». Sur le trajet, la voiture ne permet pas de voir beaucoup de choses. Les incivilités et les problèmes de mauvais stationnement sont nombreux.

- La marche peut être considérée comme dangereuse (excès de vitesse, stationnements sauvages ou manœuvres dangereuses). Cependant, c'est un mode de déplacement agréable si certaines conditions sont réunies : les cartables ne doivent pas être trop lourds, les trottoirs trop encombrés et il doit faire beau. C'est l'occasion de rentrer chez soi avec ses amis

- Les transports collectifs sont perçus comme étant inconfortables. Ils sont souvent bondés et il est parfois compliqué de les utiliser. Les transports collectifs sont utilisés en dernier recours, si le trajet domicile-école est long et si l'utilisation de la voiture n'est pas possible.

- Le vélo est considéré comme un plaisir mais également comme un danger. Le risque d'accident dû à la circulation automobile et le risque de vol sont évoqués. Le vélo est plus associé à une activité de loisir qu'à un mode de déplacement.

Cet exemple est tiré de « Les chemins de l'école : Déplacements scolaires dans la région de Bruxelles-Capitale » de Valeria Cartes Leal et Amélia Ribeiro de Souza.

II-2. Les enjeux liés aux déplacements scolaires

II-2-a. Les enjeux environnementaux

Les émissions de CO₂ en France en 2012

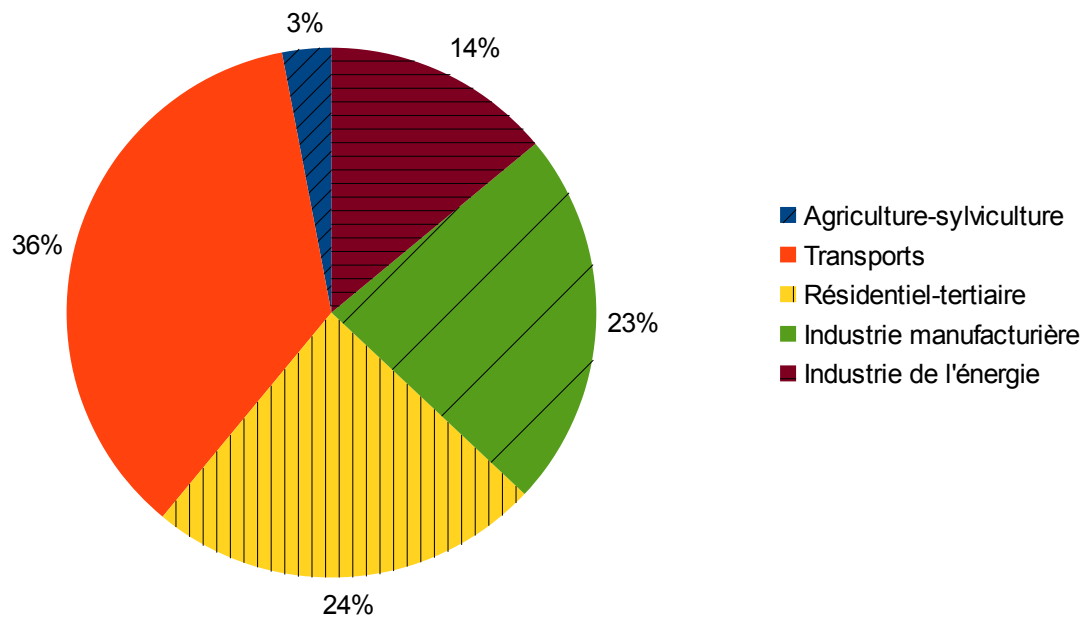


Illustration 1: Source : citepa.org

En 2012, le secteur des transports représentait 36% des émissions totales de CO₂ en France. Le transport routier est le principal émetteur du secteur.

La voiture particulière n'émet pas uniquement du CO₂,

- Le dioxyde de carbone (CO₂) : c'est le principal gaz responsable de l'effet de serre issu des activités humaines (il est responsable d'environ 55% de l'effet de serre provoqué par l'Homme²). Il est notamment émis par la combustion de carburants. Le CO₂ sert de valeur de référence, son PRG est de 1.

- Les gaz fluorés (fluorocarbures ou FC) : ces GES sont émis par les systèmes de réfrigération et de climatisation. Leur PRG est très variable et peut aller de 140 à 23 900. Certains de ce gaz (Hydrochlorofluorocarbures et chlorofluorocarbures) ont été interdits par le Protocole de Montréal en 1987.

² IFP énergies nouvelles

- Les oxydes d'azote (NO_x) : le protoxyde d'azote (N₂O) est un GES. Son PRG est de 310. Le dioxyde d'azote (NO₂) favorise la formation d'ozone troposphérique donc indirectement l'effet de serre.
- Les Composés Organiques Volatils (COV) : ce sont plusieurs milliers de composés différents aux caractéristiques variables. Ils sont présents dans les gaz d'échappement. Ils favorisent la formation d'ozone dans l'atmosphère, et contribuent par conséquent au réchauffement climatique.
- Le dioxyde de soufre (SO₂) : il provient essentiellement de la combustion de combustibles fossiles. Il provoque, avec les oxydes d'azote, les pluies acides.
- Les particules fines (PM₁₀ ou PM_{2,5}) : elles sont classées dans différentes catégories selon leur diamètre (inférieur à 10 microns ou inférieur à 2,5 microns). Les particules sont émises par les moteurs diesel des véhicules. Elles dégradent les végétaux et provoquent une diminution de la visibilité. Elles sont très néfastes pour la santé.
- Le monoxyde de carbone (CO) : il favorise la formation d'ozone et se transforme dans l'atmosphère en dioxyde de carbone.

Lorsque le moteur d'une voiture est « à froid », il y a surémission de polluants. Il faut environ 3 à 4 km pour que le moteur tourne « à chaud ». Les premiers kilomètres de circulation sont donc bien plus polluants que les suivants. Du fait de la carte scolaire, le trajet domicile-école dépasse rarement les 2 km. Les trajets domicile-école constituent un levier important pour la réduction des émissions de polluants dues au transport routier.

II-2-b. Les enjeux de santé

Contrairement aux idées reçues, un cycliste (roulant sur une piste cyclable) ou un piéton est, en moyenne, bien moins exposé à la pollution qu'un automobiliste dans son véhicule³. En effet, les passagers d'une voiture sont soumis aux gaz des autres automobilistes car la voiture ne filtre pas les gaz polluants. De plus, c'est un espace confiné, les polluants s'accumulent. D'autre part, la voiture pollue son propre habitacle par le pot d'échappement et le réservoir. Un enfant est donc particulièrement concerné par la pollution qu'il reçoit à l'intérieur de l'habitacle de la voiture.

De plus, l'enfant subit également la pollution causée par la circulation congestionnée aux abords de l'école. L'appareil respiratoire des enfants de moins de 8 ans est encore en développement, il est donc

³ Étude Observatoire Régional de l'Air en Midi-Pyrénées à Toulouse

particulièrement sensible à cette pollution. La réduction de la circulation autour des écoles est donc un enjeu majeur pour la santé des enfants.

La marche vers l'école constitue une activité physique journalière pour les enfants. Cette activité physique permet de réduire les risques d'obésité précoce, de maladies cardio-vasculaires ou respiratoires. La marche est également une activité de détente pour l'enfant, loin du stress de l'encombrement automobile.

Sur les 4 dernières années, seuls les seuils de particules en suspension (PM₁₀) et d'ozone ont été dépassés dans la région. À Dunkerque, en 2013, le seuil d'information (risque pour la santé des populations vulnérables comme les enfants, les personnes âgées ou les personnes souffrant de problèmes respiratoires) a été dépassé 20 fois et le seuil d'alerte (risque pour la santé de toute la population) a été dépassé 3 fois pour la concentration de particules PM₁₀ (données Atmo NPDC).

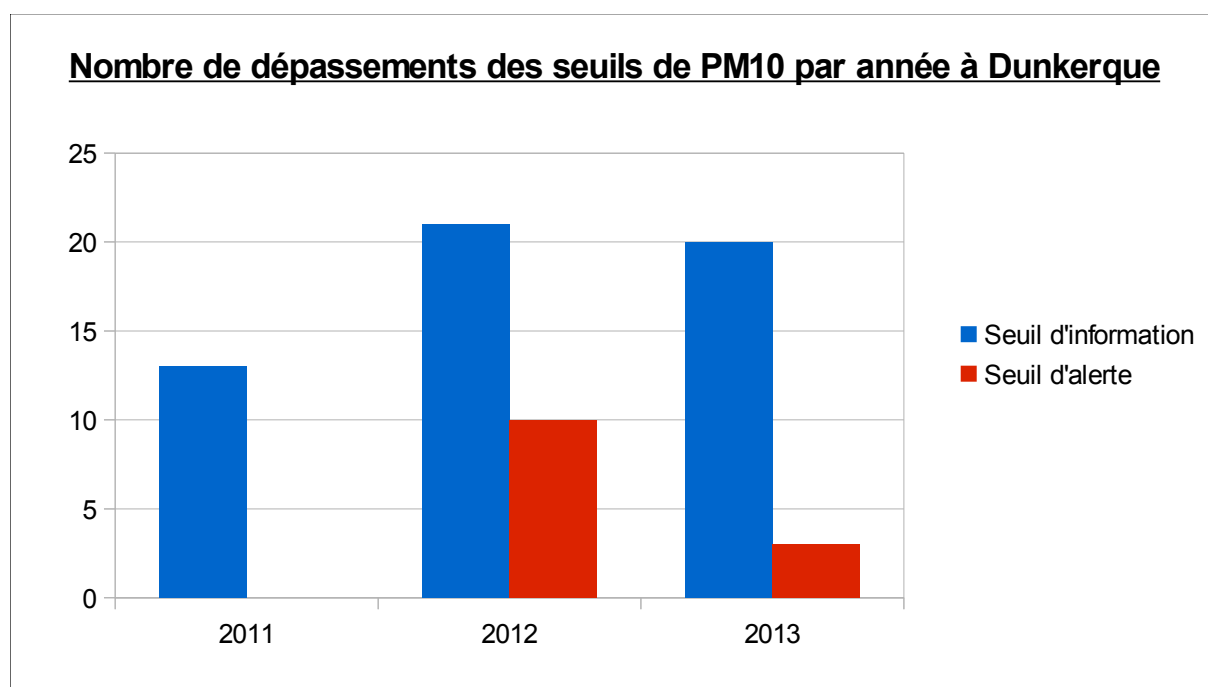


Illustration 2: Données Atmo NPDC

Dans un rapport de mai 2014, l'OCDE⁴ a estimé que la pollution de l'air urbain coûte dans le monde 3 500 milliards de dollars par an, principalement à cause des décès prématurés et des problèmes de santé. Environ 3,5 millions de personnes décèdent chaque année à cause de cette pollution dans le monde.

II-2-c. Les enjeux de sécurité

La circulation dense aux abords des écoles représente un véritable danger pour les enfants. On constate souvent des stationnements dangereux et des manœuvres parfois hâtives ou risquées. Les infractions au

4 The Cost of Air Pollution : Health Impacts of Road Transport

code de la route sont nombreuses aux heures d'entrée et de sortie des écoles.

En 2007, il y a eu 7 654 accidentés parmi les moins de 14 ans⁵. Selon l'Institut National de Recherche sur les Transports et leur Sécurité (INRETS), 44% des accidents impliquant des enfants ont eu lieu sur le trajet domicile-école.

En 2010, sur le territoire de la CUD, les piétons représentent 17% des impliqués dans les accidents mais sont 30% des victimes graves. Les automobilistes sont impliqués dans plus de la moitié des accidents.

II-2-d. Les enjeux éducatifs et sociaux

Une démarche de PDES peut s'appuyer sur un projet pédagogique. Les déplacements scolaires peuvent être abordés dans l'école à l'occasion d'un projet sur le développement durable ou sur la sensibilisation des élèves au respect de l'environnement.

Les retours de diagnostic et d'expérience des PDES montrent que les enfants préfèrent venir à l'école à pied ou en vélo. En effet, ce sont des modes de déplacement plus conviviaux. Un bus pédestre ou un vélobus permet à l'enfant de rentrer chez lui avec ses amis. Ce type de déplacement scolaire socialise l'enfant.

Le déplacement à pied ou à vélo permet une « éducation à la ville » de l'enfant. Celui-ci apprend le code de la route, l'autonomie, le sens de l'orientation (par l'apprentissage de points de repère)... Il apprend à co-habiter en ville. L'enfant développe ainsi des habitudes d'éco-mobilité qu'il sera plus enclin à conserver en prenant de l'âge.

Enfin, l'organisation de bus pédestres peut recréer du lien social entre les familles. Certains enfants qui vont à l'école en voiture ne connaissent pas leur quartier. Les familles habitant à proximité les unes des autres peuvent s'organiser pour assurer le trajet domicile-école à tour de rôle.

5 Observatoire National Interministériel de la Sécurité Routière

II-3. Les déplacements scolaires à Dunkerque

II-3-a. Les effectifs scolaires 2013-2014

Quartiers		Nombre d'écoles	Nombre de classes	Effectif total	Groupes scolaires de plus de 250 élèves
Dunkerque Sud	Élémentaires	2	13	270	
	Maternelles	4	11	192	
Rosendaël	Élémentaires	5	25	593	Péguy-Jaurès
	Maternelles	6	17	445	
Malo	Élémentaires	2	23	587	De la Mer-Hector Malot
	Maternelles	4	14	373	
Petite-Synthe	Élémentaires	7	41	961	Meunerie, Torpilleur
	Maternelles	8	26	697	
Dunkerque centre	Élémentaires	3	20	471	Neptune, Porte d'Eau
	Maternelles	4	13	355	
Total		45	203	4944	

II-3-b. Liste des écoles publiques

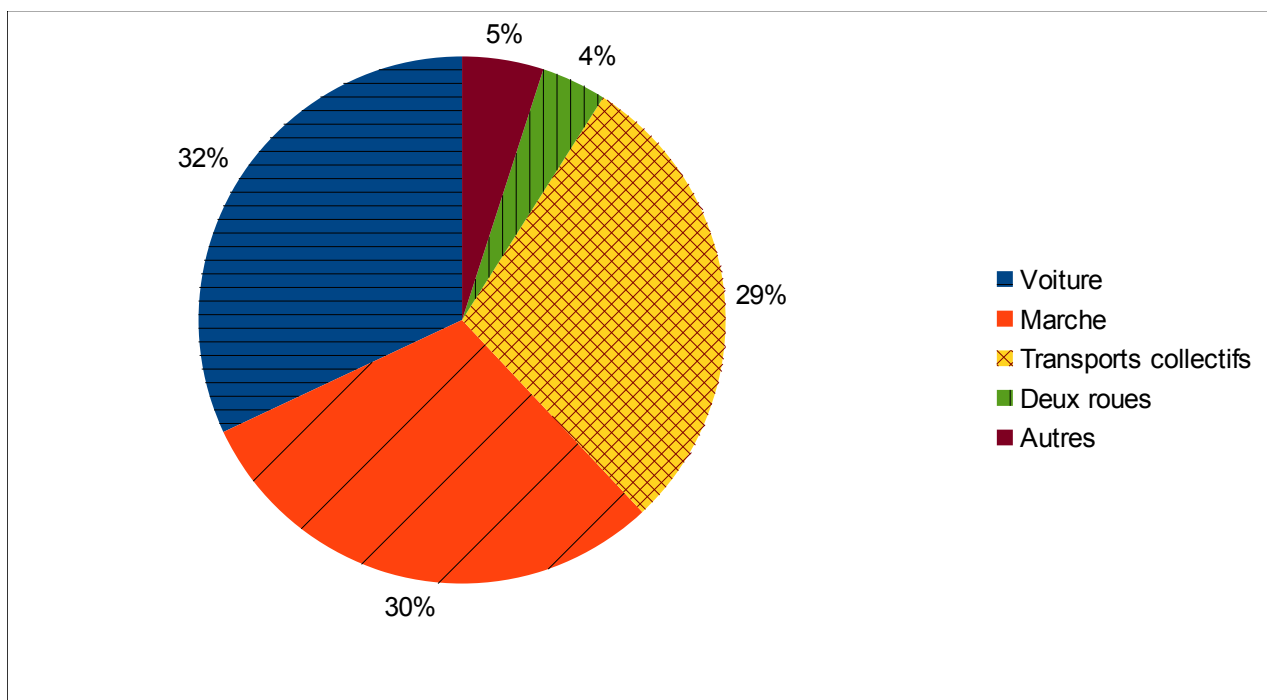
Quartiers	Élémentaires	Maternelles
Dunkerque Sud	- Élémentaire Fort Louis - Élémentaire Lucien Maillart	- Maternelle Carré de la Vieille - Maternelle Fort Louis - Maternelle Jean Mace - Maternelle Fort Louis
Rosendaël	- Élémentaire Félix Coquelle - Élémentaire Jean Jaurès - Élémentaire Lamartine - Élémentaire Louise de Bettignies	- Maternelle Alain Savary - Maternelle Charles Péguy - Maternelle Louise de Bettignies - Maternelle Jules Verne - Maternelle Paul Bert - Maternelle Victor Hugo
Malo	- Élémentaire de la Mer - Élémentaire Kléber	- Maternelle Charles Perrault - Maternelle du Parc - Maternelle Florian - Maternelle Hector Malot
Petite-Synthe	- Élémentaire Albert Samain - Élémentaire Jules Ferry - Élémentaire Meunerie - Élémentaire Paul Dessinguez - Élémentaire Paul Meurisse - Élémentaire Torpilleur - Élémentaire Trystram	- Maternelle Albert Samain - Maternelle Andersen - Maternelle Jean Giono - Maternelle Meunerie - Maternelle Paul Meurisse - Maternelle Paul Dessinguez - Maternelle Torpilleur - Maternelle Trystram
Dunkerque Centre	- Élémentaire Neptune - Élémentaire Parc Marine - Élémentaire Porte d'Eau	- Maternelle Neptune - Maternelle Parc Marine - Maternelle Château d'Eau - Maternelle Glacis

En gras : certaines actions du PDES ont été mises en œuvre dans ces écoles.

Les effectifs détaillés par école sont disponibles en *Annexe 1*.

II-3-c. Les parts modales des déplacements scolaires

Les données proviennent de l'enquête ménages de 2003 réalisée dans la région de Dunkerque. Elles concernent tous les scolaires à l'exception des étudiants.



Graphique 3: Répartition des modes de déplacement scolaire

Un tiers des déplacements domicile-école se font en voiture. Les trajets domicile-école représentent donc un levier important pour la diminution de l'usage de la voiture.

III Mettre en place une démarche de Plans de déplacements scolaires

III-1. Les Plans de Déplacements Établissement Scolaire à Dunkerque (périmètre avant association des communes)

III-1-a. Déroulement général des démarches d'établissements

Dès le début de la démarche, afin de lancer le PDES dans les établissements présentant certains problématiques d'accessibilité (stationnement, circulation, sécurité), une présentation animée de la démarche est effectuée au sein des conseils d'école élargis, les comités techniques. Ceux-ci sont composés d'une part de la Direction de l'école, de l'équipe pédagogique, des représentants de parents d'élèves, du chargé de projet Éducation Ville de Dunkerque et d'autre part des élus, des techniciens et des partenaires locaux œuvrant pour le PDES.

Une co-construction d'un diagnostic-mobilité est élaborée à partir d'enquêtes spontanées à l'attention des élèves, de questionnaires à destination des parents, d'observations de terrain des plans de stationnement et de circulation, d'observations des comportements des usagers, de comptages pneumatiques routiers, d'un recueil d'éléments liés à l'accessibilité de l'établissement.

Suite à la présentation du diagnostic-mobilité, des propositions d'actions sont soumises aux comités techniques. On peut regrouper les actions engagées dans quatre axes de travail principaux : **nouvelle organisation des déplacements** (mise en place de pédibus, co-voiturage, etc...), **amélioration des infrastructures** (installation de parcs à vélos, de barrières, modifications des plans de circulation, des plans de stationnement, etc...), **actions d'information autour de démarche, actions de sensibilisation à l'éco-mobilité**. Le conseil d'école choisissent alors d'expérimenter certaines des actions proposées.

Le comité de pilotage réunit les élus et directeurs de services thématiques (mobilité, éducation) de la Ville, de la Communauté Urbaine, la police municipale, les techniciens des Affaires Juridiques, l'Agence d'Urbanisme, l'Inspection Académique, des représentants d'associations (ADELFA), la Maison de l'Environnement. Ce comité de pilotage observe les actions entreprises dans les établissements, envisage la pérennité des actions réussies. Le comité de pilotage détermine également son soutien financier pour d'éventuelles modifications d'infrastructure à la charge de la collectivité. Des priorités sont alors retenues pour chaque établissement.

Nous présentons ci-après les actions mises en place principalement en terme d'amélioration des infrastructures. Seule l'instauration d'une dynamique de projet pérenne dans le temps permettra de réactiver

des actions liées à l'organisation des déplacements, à l'information et à la sensibilisation des acteurs.

III-1-b. Groupe scolaire Péguy-Jaurès

- Protection par des barrières simples aux passages piétons face aux sorties de l'école.
- Installation de parcs à vélos.
- Marquage au sol de la zone 30.
- Installation de feux clignotants signalant une zone 30 km/h de part et d'autre de la rue.
- Ouverture d'une butte paysagère pour améliorer l'accès piéton.
- Entrées/Sorties communes aux deux écoles.

III-1-c. Groupe scolaire Kléber-Charles Perrault

- Protection par des barrières sur pivot aux passages piétons face aux sorties de l'école.
- Présence d'agents municipaux pour sécuriser les entrées et sorties.
- Installation de parcs à vélos.
- Entrées/Sorties communes aux deux écoles.
- Modification du plan de circulation aux abords de l'école.
- Modification du plan de stationnement aux abords de l'école.

III-1-d. Groupe scolaire de la Porte d'Eau

- Protection par des barrières sur pivot aux passages piétons face aux sorties de l'école.
- Présence d'agents municipaux pour sécuriser les entrées et sorties.
- Installation de parcs à vélos.
- Aménagement d'une zone de stationnement « Transport d'enfants ».

III-1-e. Groupe scolaire de la Mer-Hector Malot

- Protection par des barrières sur pivot aux passages piétons face aux sorties de l'école.
- Présence d'agents municipaux pour sécuriser les entrées et sorties.
- Installation de parcs à vélos.
- Aménagement d'une zone de stationnement « Transport d'enfants ».

III-1-f. Groupe scolaire de la Meunerie

- Protection par des barrières simples aux passages piétons face aux sorties de l'école.
- Aménagement d'un plateau surélevé sur la route aux abords de l'école.
- Installation de parcs à vélos.

- Aménagements de potelets pour interdire le stationnement sur les trottoirs.

III-1-g. École Félix Coquelle

- Modification du plan de circulation aux abords de l'école.
- Modification du plan de stationnement aux abords de l'école.
- Présence d'agents municipaux pour sécuriser les entrées et sorties.
- Installation de parcs à vélos.

III-1-h. École Saint-Christophe

- Modification du plan de circulation aux abords de l'école.
- Entrées/Sorties communes aux deux écoles.
- Pose et dépose de barrières Vauban par un agent municipal aux heures d'entrée-sorties.

III-1-i. Groupe scolaire Nicolas Barré – Collège Fénelon – écoles des Glacis

- Modification du plan de circulation aux abords de l'école.
- Installation et extensions de parcs à vélos.

III-1-j. École Sainte Claire d'Assise

- Entrées/Sorties communes aux deux écoles.
- Pose et dépose de barrières Vauban par un agent municipal aux heures d'entrée-sorties.
- Modification du plan de circulation aux abords de l'école.
- Installation d'un parc à vélos.
- Présence d'agents municipaux pour sécuriser les entrées et sorties.

III-1-k. Groupe scolaire Trystram

- Modification du plan de stationnement aux abords de l'école.
- Modification du plan de circulation aux abords de l'école.
- Présence d'un agent municipal pour sécuriser les entrées-sorties.
- Installation de la zone 30 km/h.

III-1-l. Groupe scolaire Neptune

- Installation d'un parc à vélos.
- Modification du plan de stationnement aux abords de l'école.
- Aménagements de potelets pour interdire le stationnement sur les trottoirs.

III-1-m. Groupe scolaire Lucien Maillart

- Modification du plan de stationnement aux abords de l'école.
- Modification du plan de circulation aux abords de l'école.
- Aménagements d'un passage piéton.
- Présence d'un agent municipal pour sécuriser les entrées-sorties.

III-1-n. École Sainte Thérèse

- Aménagement d'une entrée/sortie supplémentaire.
- Modification du plan de stationnement aux abords de l'école.
- Création d'un passage piéton temporaire.

III-2. Fiches actions

Gouvernance et citoyenneté : Identifier les acteurs à impliquer

Description de l'action : Le porteur du projet peut impulser la démarche en identifiant les acteurs, et notamment les chefs d'établissement, prêts à s'impliquer. Pour cela, il est nécessaire d'organiser une réunion d'information avec les chefs d'établissement pour présenter la démarche et identifier les établissements scolaires dans lesquels il est possible de monter le projet. Il est ensuite nécessaire de distribuer des questionnaires aux établissements identifiés pour connaître l'intérêt des parents d'élèves pour la démarche.

Objectif	Activités	Référents	Coûts	Critères d'évaluation	Durée / délai / antériorité
Gouvernance et citoyenneté : Identifier les acteurs à impliquer	Organiser une réunion de présentation de la démarche à l'échelle d'une commune	Comité de pilotage	Coûts humains (temps de réunion + temps d'élaboration de la présentation)	Nombre de chefs d'établissement présents	Rentrée scolaire
	Faire signer une charte d'engagement (<i>annexe 2</i>) aux chefs d'établissement prêts à s'impliquer		Coûts humains + coûts d'impression	Nombre de chartes signées	Lors de la réunion de présentation

Gouvernance et citoyenneté : Animer la démarche globale

Description de l'action : Le comité de pilotage anime la démarche globale de PDES à l'échelle d'une ville ou d'une intercommunalité. Certains services doivent être associés : la Direction enfance et Jeunesse, la Direction de l'Aménagement Urbain, la Direction Prévention et Sécurité...

L'agence locale d'urbanisme, des associations (protection de l'environnement, promotion de la mobilité douce...) et des élus doivent aussi y être associés.

Objectif	Activités	Référents	Coûts	Critères d'évaluation	Durée / délai / antériorité
Gouvernance et citoyenneté : Animer la démarche globale	Réunir le comité de pilotage	Pilote en chef (à définir)	Coûts humains	Fréquence des réunions + taux de participation	1 journée une à deux fois par an
	Fixer les orientations stratégiques de la démarche	Comité de pilotage	Coûts humains	Plan d'action global formalisé	-
	Mutualiser les moyens en fonction des outils	En fonction de l'outil à mutualiser : 1 membre du comité de pilotage	Coûts humains + coût matériel de l'outil	Existence d'outils mutualisés	En fonction des outils
	Élaborer un plan d'actions global de la démarche	Pilote en chef (à définir)	Coûts humains	Plan d'actions global formalisé	2 journées
	Communiquer sur la démarche	Service de la Ville ou de l'intercommunalité	Coûts humains + coûts d'impression et de conception des supports de communication	Nombre de supports distribués	Avant les comités techniques
	Suivre et évaluer le projet	Pilote en chef	Coûts humains	Réponse aux critères d'évaluation satisfaite	1 journée

Gouvernance et citoyenneté : Conduire la démarche de l'établissement

Description de l'action : Á l'échelle d'un établissement, la démarche est animée par le comité technique. Il est constitué des directeurs de mairie de quartier, des représentants des riverains, des directeurs d'écoles, de membres d'associations, de la police municipale et des représentants des parents d'élèves. Certains membres peuvent être communs au comité de pilotage et au comité technique.

Objectif	Activités	Référents	Coûts	Critères d'évaluation	Durée / délai / antériorité
Gouvernance et citoyenneté : Conduire la démarche de l'établissement	Répartir le rôle de chaque partenaire	Pilote du comité technique (à définir)	Coûts humains	Identification d'un référent par action	Première réunion
	Réaliser le diagnostic initial	Le comité technique dans son ensemble (chacun selon ses compétences)	Coûts humains + coûts des actions de diagnostic (cf « Diagnostic initial »)	Connaissance parfaite de la situation de l'établissement en matière de mobilité	Début ou milieu d'année scolaire
	Élaborer le plan d'actions par établissement (cf « Formaliser le plan d'actions »)	Le comité technique dans son ensemble en concertation	Coûts humains	Plan d'actions par établissement formalisé	Après le diagnostic initial

Gouvernance et citoyenneté : Formaliser le plan d'actions

Description de l'action : Chaque action du PDES doit être inscrite dans un plan d'actions contenant les informations suivantes : intitulé de l'action, porteur de l'action, partenaires, public visé et délais de réalisation (cf Annexe 3).

Objectif	Activités	Référents	Coûts	Critères d'évaluation	Durée / délai / antériorité
Gouvernance et citoyenneté : Formaliser le plan d'actions	Définir les objectifs du PDES	Pilote du comité technique (à définir)	Coûts humains	Objectifs définis du PDES	Première réunion du comité technique
	Définir les actions à mettre en œuvre suivant le diagnostic	Membres du comité technique selon la répartition des rôles (cf « Conduire la démarche de l'établissement »)	Coûts humains	Adéquation entre les problèmes identifiés et les actions définies	Réunion du comité technique suivant la réalisation du diagnostic
	Définir les délais de réalisation de chaque action	Membres du comité technique selon la répartition des rôles	Coûts humains	Connaissance des délais de réalisation des actions	1 journée
	Rédiger le plan d'actions	Pilote du comité technique (à définir)	Coûts humains	Plan d'actions par établissement formalisé	1 journée

Diagnostic initial : Connaître la fréquentation des rues aux abords de l'école

Description de l'action : Le comptage pneumatique consiste à placer des boîtiers sur les routes aux abords de l'école. Ces boîtiers relèvent le nombre de véhicules passés sur une route sur une période définie.

Objectif	Activités	Référents	Coûts	Critères d'évaluation	Durée / délai / antériorité
Diagnostic initial : Connaître la fréquentation des rues aux abords de l'école	Installer les boîtiers	Service transports ou circulation de la Ville ou de l'Intercommunalité	Coûts humains + éventuel coût d'achat des boîtiers	Connaissance de la fréquentation des rues sur différentes périodes	Comptages sur une semaine en période scolaire et en période de vacances
	Traiter les données	Membre du comité technique	Coûts humains	Présence de données exploitables	1 journée
	Analyser et synthétiser les données	Membre du comité technique	Coûts humains + éventuel coût d'achat d'un logiciel de traitement de données	Possibilité de présenter les données aux parents d'élèves	

Remarque : Des sociétés privées proposent la réalisation de ces comptages pneumatiques ainsi que le traitement des résultats.

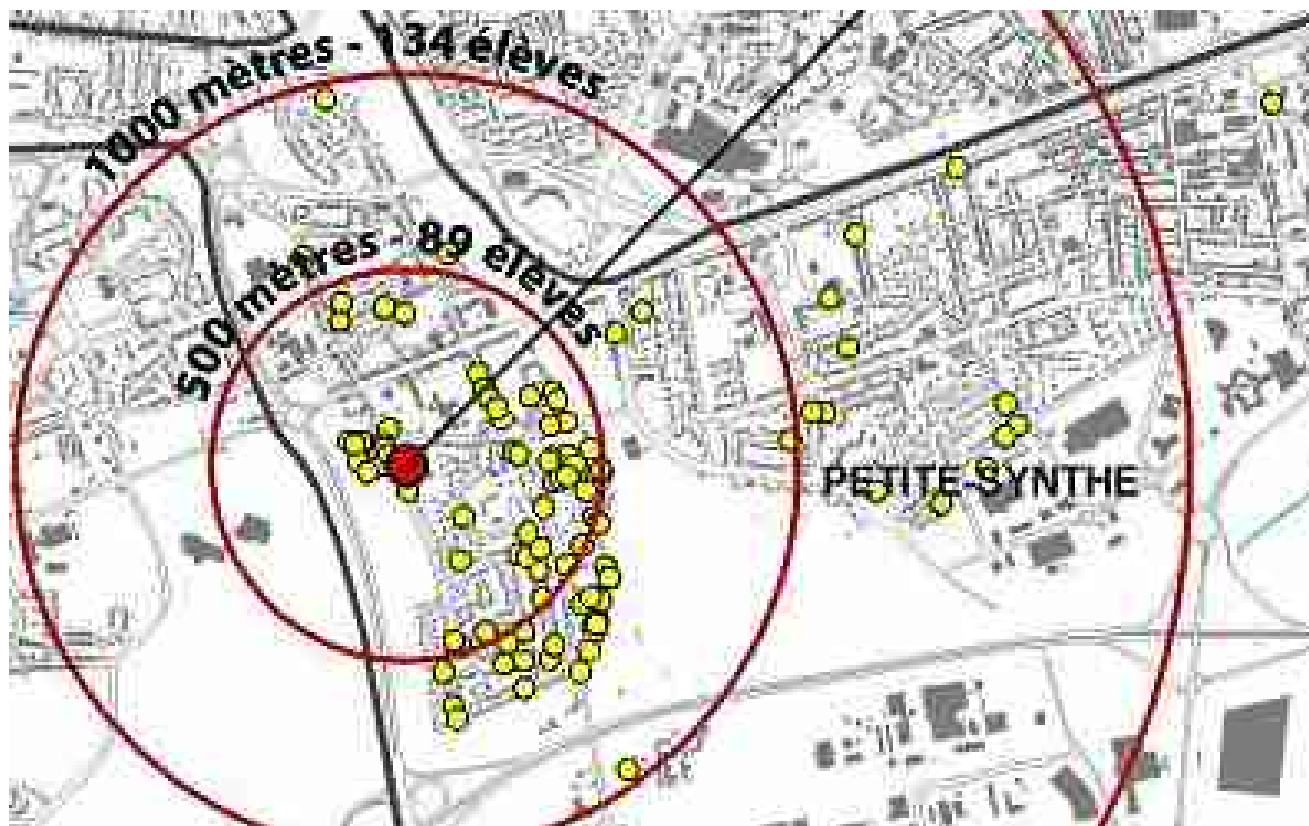


Dispositif de comptage aux abords de l'école de la Mer (Malo-Les-Bains)

Diagnostic initial : Visualiser la localisation des domiciles des élèves

Description de l'action : La carte de localisation des élèves consiste à géolocaliser les domiciles des élèves et à placer ces domiciles sur une carte. Des cercles sont ensuite tracés à une certaine distance de l'école (par exemple, dans un rayon de 500 mètres autour de l'école). Cette carte peut ensuite être présentée aux parents d'élèves pour démontrer qu'il est possible de mettre en place du covoiturage, des vélobus ou des bus pédestres.

Objectif	Activités	Référents	Coûts	Critères d'évaluation	Durée / délai / antériorité
Diagnostic initial : Visualiser la localisation des domiciles des élèves	Récupérer les adresses des élèves de l'école Connaître les dérogations à la carte scolaire	Service Éducation et Jeunesse de la Ville	Coûts humains	Possibilité de géolocaliser les domiciles des élèves	Commencement du diagnostic
	Créer la carte de localisation des élèves	Agence d'urbanisme ou service de la Ville	Coûts humains : éventuel coût d'un Système d'Information Géographique	Carte de localisation des élèves réalisée	1 journée
	Utiliser la carte de localisation des élèves	Membres du comité technique	Coûts humains	Tracé de lignes de bus pédestres, vélobus et organisation de covoiturage	3 journées



Carte de Localisation des élèves, Source : AGUR

Diagnostic initial : Connaître les habitudes de déplacement des parents d'élèves

Description de l'action : Un questionnaire est adressé aux parents d'élèves. Les questions portent sur leurs habitudes de déplacements domicile-école et leurs motivations pour changer ces habitudes, les activités extra-scolaires de leurs enfants, les freins pour laisser aller leurs enfants à pied à l'école, la distance estimée de leur domicile à l'école, leur volonté de s'impliquer dans les actions du PDES... Le questionnaire peut être réalisé en s'inspirant d'un modèle existant (*annexe 4*).

Objectif	Activités	Référents	Coûts	Critères d'évaluation	Durée / délai / antériorité
Diagnostic initial : Connaître les habitudes de déplacement des parents d'élèves	Réaliser le questionnaire	Membre du comité technique	Coûts humains	Taux de retour du questionnaire	1 journée
	Distribuer le questionnaire	Référent dans l'établissement scolaire (à définir)	Coûts humains + coûts d'impression	Nombre de questionnaires parents distribués	1 journée
	Synthétiser les résultats	Membre du comité technique	Coûts humains	Connaissance des habitudes de déplacement des parents	Temps de retour des questionnaires
	Présenter les résultats	Référent dans l'établissement scolaire	Coûts humains	Taux de parents sensibilisés	1 heure (conseil d'école)

Diagnostic initial : Connaître les préférences de déplacement des élèves

Description de l'action : Les enseignants distribuent, en classe, un questionnaire aux élèves. Pour les enfants ne sachant pas encore écrire, le questionnaire peut se faire oralement. Il est possible de profiter d'un projet pédagogique sur le thème de l'environnement ou de la sécurité routière pour faire participer les enfants aux PDES. Ils pourront, par exemple, collecter les résultats et les travailler sur informatique. Les questions sont plus simples que le questionnaire adressé aux parents et porteront sur le mode de déplacement mais surtout sur les préférences en matière de déplacement (*Annexe 5*).

Objectif	Activités	Référents	Coûts	Critères d'évaluation	Durée / délai / antériorité
Diagnostic initial : Connaître les préférences de déplacement des élèves	Réaliser le questionnaire	Membre du comité technique	Coûts humains	Clarté du questionnaire	1 journée
	Distribuer le questionnaire	Référent dans l'établissement scolaire	Coûts humains + coûts d'impression	Nombre de questionnaires élèves distribués	1 journée
	Traiter les résultats	Classe de l'école (sous la direction de leur enseignant) ou membre du comité technique	Coûts humain si réalisé par un membre du comité technique	Connaissance des préférences de déplacement des enfants	1 demi-journée si réalisé par un adulte, 1 journée par une classe
	Présenter les résultats pour sensibiliser les parents aux choix de leurs enfants	Référent dans l'établissement scolaire	Coûts humains	Nombre de parents prêts à changer leurs habitudes	1 heure (conseil d'école)

Diagnostic initial : Connaître les aménagements, la circulation et le stationnement aux entrées et sorties des écoles

Description de l'action : Deux observateurs sont postés aux abords de l'école et analysent les habitudes de déplacement, les aménagements, la circulation et le stationnement aux abords de l'école aux heures d'entrée et de sortie des élèves. Avec l'autorisation de l'école, il est possible de prendre des photos pour communiquer sur la situation. Des grilles d'observation sont utiles pour décrire les problèmes rencontrés (*annexes 6 et 7*).

Objectif	Activités	Référents	Coûts	Critères d'évaluation	Durée / délai / antériorité
Diagnostic initial : Connaître les aménagements, la circulation et le stationnement aux entrées et sorties des écoles	Observer les abords de l'école	Deux membres du comité technique (observateurs)	Coûts humains	Remplissage des grilles d'observation	30 minutes matin et soir durant une semaine
	Prendre des photos	Observateurs	Coûts humains	Possibilité de présenter les problèmes de circulation et de stationnement	Pendant les observations
	Présenter les résultats aux parents d'élèves	Référent dans l'établissement scolaire	Coûts humains	Nombre de parents sensibilisés	1 heure (conseil d'école)

Diagnostic initial : Réaliser une étude d'accessibilité

Description de l'action : L'étude d'accessibilité consiste à analyser les différents modes de déplacement possibles pour se rendre à l'école. Cela comprend la desserte en transports en commun, les aménagements cyclables, les possibilités de stationnement (tous modes confondus), les passages piétons aux abords de l'école... Pour cela, il est conseillé d'effectuer différents trajets (à pied, en voiture ou en vélo).

Objectif	Activités	Référents	Coûts	Critères d'évaluation	Durée / délai / antériorité
Diagnostic initial : Réaliser une étude d'accessibilité	Réaliser le trajet vers l'école en démarrant de différents endroits	Observateurs	Coûts humains + coûts éventuellement liés aux modes de déplacement (frais de carburant, transports en commun...)	Nombre de trajets réalisés et nombre de modes de déplacement utilisés	Variables selon le type et le nombre de trajets Antériorité : la carte de localisation des élèves
	Réaliser un compte-rendu des difficultés rencontrées	Observateurs	Coûts humains	Nombre de problèmes identifiés	1 heure

Information et communication : Communiquer par la fiche d'accessibilité

Description de l'action : Après avoir réalisé l'étude d'accessibilité, il est possible de communiquer sur les résultats grâce à la fiche d'accessibilité (*Annexe 8*).

Objectif	Activités	Référents	Coûts	Critères d'évaluation	Durée / délai / antériorité
Information et communication : Communiquer par la fiche d'accessibilité	Rédiger la fiche d'accessibilité	Observateurs	Coûts humains	Clarté des informations contenues dans la fiche	1 demi-journée Antériorité : L'étude d'accessibilité
	Distribuer la fiche d'accessibilité aux parents	Référent de l'établissement scolaire	Coûts humains + coûts d'impression	Nombre de parents sensibilisés	En début d'année, avec le règlement intérieur par exemple

Information et communication : Afficher les informations du PDES sur un tableau d'affichage

Description de l'action : Le tableau d'affichage doit être placé quelque part où il sera bien visible, par exemple dans la zone d'attente parentale. Il doit contenir des informations sur le bus pédestre (horaires, localisation des arrêts...) et sur l'actualité du PDES. Les élèves peuvent être associés à la réflexion sur les informations présentées. Le tableau doit être mis à jour régulièrement.

Objectif	Activités	Référents	Coûts	Critères d'évaluation	Durée / délai / antériorité
Information et communication : Afficher les informations du PDES sur un tableau d'affichage	Poser le tableau d'affichage	Direction de l'Aménagement Urbain de la Ville	Quelques centaines d'euros	Connaissance des parents et riverains du projet	Antériorité : actions mises en œuvre
	Mettre à jour les informations	Référent de l'établissement scolaire	Coûts humains + coût d'impression des informations	Fréquence de mise à jour	Actualisation tous les mois

Information et communication : Communiquer sur un site internet

Description de l'action : Les écoles disposent généralement d'un site internet. Il est possible d'y créer un espace dédié au PDES. On y retrouvera les dernières informations sur le PDES, les horaires des lignes de vélobus et bus pédestres, la localisation des arrêts et la fiche d'accessibilité (par exemple, <http://www.carapatte-chatellerault.fr/>).

Objectif	Activités	Référents	Coûts	Critères d'évaluation	Durée / délai / antériorité
Information et communication : Communiquer sur un site internet	Créer le site internet ou la page concernant le PDES	Membre du comité technique ou de l'établissement scolaire ayant des connaissances en développement web (référent site internet)	Variables selon plusieurs critères : site internet déjà existant ou non, réalisation en interne ou en externe...	Nombre de visites de la page	Variables : la mise en ligne d'un site internet très simple peut prendre 1 semaine
	Mettre à jour les informations	Référent site internet	Coûts humains	Évolution du nombre de visites de la page	Mise à jour à l'apparition de nouveauté dans le PDES

Sensibilisation et éducation : Organiser des journées de sensibilisation au vélo

Description de l'action : Les journées de sensibilisation au vélo peuvent inclure plusieurs activités : de l'éducation au vélo, de la formation à la sécurité routière, des ateliers de marquage ou de réparation de vélos.

Objectif	Activités	Référents	Coûts	Critères d'évaluation	Durée / délai / antériorité
Sensibilisation et éducation : Organiser des journées de sensibilisation au vélo	Éduquer au vélo	Association de promotion des mobilités actives	Coût de location du matériel + coûts humains si non réalisé par des bénévoles	Taux de participation aux ateliers	1 journée durant la semaine de la mobilité, pouvant être renouvelée à d'autres occasions (semaine du développement durable, fête du vélo...)
	Former à la sécurité routière	Association de prévention routière			
	Marquer les vélos	Association de promotion des mobilités actives ou de protection de l'environnement			
	Mettre en place des ateliers de réparation de vélos	Association de promotion des mobilités actives			

Organisation des déplacements : Mettre en place le bus pédestre

Description de l'action : Le bus pédestre est l'action emblématique du PDES. Avec l'aide de la carte de localisation des élèves, le comité technique trace des lignes de bus à pied. Tout comme un bus classique, des arrêts et des horaires de passage à ces arrêts sont définis. Des adultes volontaires accompagnent les enfants sur le trajet jusqu'à l'école. Le bus pédestre convient généralement à des enfants de plus de 6 ans sur des trajets ne dépassant pas 1 kilomètre. Il est important d'établir une feuille de route pour les accompagnateurs indiquant les horaires des arrêts, leur emplacement et les passages dangereux. Pour l'expérimentation du bus pédestre, il est préférable de choisir une période durant laquelle la météo est agréable .

Objectif	Activités	Référents	Coûts	Critères d'évaluation	Durée / délai / antériorité
Organisation des déplacements : Mettre en place le bus pédestre	Impliquer et organiser les parents dans l'action	Comité technique	Coûts humains + coûts de communication	Nombre de parents impliqués	1 réunion Antériorité : le diagnostic doit être réalisé au complet
	Tracer les lignes de bus pédestre		Coûts humains	Temps de trajet	
	Déterminer les horaires de passage aux arrêts		Coûts humains	Heure d'arrivée du bus pédestre à l'école (en retard ou à l'heure)	
	Installer des arrêts de bus pédestre		Coût d'installation des panneaux + marquages au sol	Visibilité des arrêts et lisibilité des informations	1 demi-journée
	Guider la ligne de bus au quotidien	Référent Bus Pédestre	-	Nombre de ligne de bus pédestres par établissement	30 minutes par trajet
	Rédiger une feuille de route pour les accompagnateurs	Observateurs	Coûts humains + coûts d'impression	Nombre de difficultés prises en compte	2 heures (variable selon le nombre de lignes)
	Distribuer des chasubles aux enfants et aux parents	Service de la Ville ou de l'Intercommunalité	Coût des chasubles	Nombre de chasubles distribués	-
	Impliquer chaque année de nouveaux parents	Comité technique	Coûts de communication + coûts humains	Maintien du bus pédestre chaque année	Chaque premier conseil d'école (aux alentours d'octobre)



Organisation des déplacements : Mettre en place le vélobus

Description de l'action : Le vélobus suit le même principe que le bus pédestre mais à vélo. Plusieurs accompagnateurs (généralement placés en tête, en milieu et en bout de file) encadrent des enfants sur le trajet de l'école. Un minimum de 4 adultes pour 10 enfants est conseillé. Cette action est adaptée aux enfants de plus de 10 ans et sur des distances comprises entre 1 et 3 kilomètres. Il est nécessaire que des parcs à vélos soient installés dans les écoles. Le trajet doit, si possible, être le même à l'aller et au retour.

Objectif	Activités	Référents	Coûts	Critères d'évaluation	Durée / délai / antériorité
Organisation des déplacements : Mettre en place le vélobus	Impliquer les parents dans l'action	Comité technique	Coûts humains + coûts de communication	Nombre de parents impliqués	1 réunion Antériorités : diagnostic réalisé au complet, journée de sensibilisation au vélo effectuée et parc à vélos disponible
	Tracer les lignes de vélobus		Coûts humains	Temps de trajet	
	Déterminer les horaires de passage aux arrêts		Coûts humains	Heure d'arrivée du vélobus à l'école (en retard ou à l'heure)	
	Installer des arrêts de vélobus		Coût d'installation des panneaux + marquages au sol + éventuelles dégradations	Visibilité des arrêts et lisibilité des informations	1 demi-journée
	Guider la ligne de vélobus au quotidien	Référent Vélobus	-	Nombre de ligne de vélobus pédestres par établissement	30 minutes par trajet
	Rédiger une feuille de route pour les accompagnateurs	Observateurs	Coûts humains + coûts d'impression	Nombre de difficultés prises en compte	2 heures (variable selon le nombre de lignes)
	Distribuer des chasubles et des casques aux enfants et aux parents	Services de la Ville ou de l'Intercommunalité	Coûts des chasubles et des casques	Nombre de chasubles et de casques distribués	-
	Impliquer chaque année de nouveaux parents	Comité technique	Coûts de communication + coûts humains	Maintien du vélobus chaque année	Chaque premier conseil d'école



Organisation des déplacements : Organiser le covoiturage

Description de l'action : Certains élèves n'ont pas d'autre choix que d'aller à l'école en voiture. Le covoiturage revient à remplir au maximum les voitures des parents qui conduisent leurs enfants à l'école. Pour inciter au covoiturage, certaines villes créent des places de stationnement réservées aux covoitureurs.

Objectif	Activités	Référents	Coûts	Critères d'évaluation	Durée / délai / antériorité
Organisation des déplacements : Organiser le covoiturage	Impliquer les parents dans le covoiturage	Comité technique	Coûts de communication + coûts humains	Nombre de parents impliqués dans le covoiturage	Premier conseil d'école
	Proposer des solutions de covoiturage aux parents	Référent covoiturage (à définir parmi les parents impliqués)	-	Nombre moyen d'élèves par voiture	
	Créer une aire de covoiturage	Direction de l'Aménagement Urbain de la Ville	Coûts de création des places de stationnement ou de réhabilitation de stationnements existants en aire de covoiturage	Taux de remplissage de ces places	Décision et mise en œuvre assez longues car coûts importants

Amélioration de l'infrastructure : Améliorer l'accessibilité de l'école pour les alternatives à la voitures

Description de l'action : Les aménagements facilitant l'accès à l'école pour les modes de déplacement alternatifs peuvent être variés : ralentisseurs, installation de sens interdits, aménagements cyclables, élargissement des trottoirs, zones 30, potelets...

Objectif	Activités	Référents	Coûts	Critères d'évaluation	Durée / délai / antériorité
Amélioration de l'infrastructure : Améliorer l'accessibilité de l'école pour les alternatives à la voiture	Créer une zone 30 autour de l'école	Direction de l'Aménagement Urbain de la Ville	Coût d'installation des panneaux	Vitesse moyenne relevée après la mise en place du ralentisseur ou de la zone 30	Temps de la procédure de la Ville ou de l'Intercommunalité + installation de l'aménagement
	Installer un ralentisseur		Variables selon le type d'aménagement		
	Installer des potelets		Entre 80 et 300 euros par potelet	Nombre de stationnements gênants empêchés	
	Créer des passages piétons		Coût de la peinture et éventuellement des pochoirs	Report modal vers la marche à pied	
	Installer un parc à vélos	Direction de l'Aménagement Urbain de la Ville et directeur d'école	De 1 500 à plusieurs milliers d'euros selon le type d'abri et le nombre de places	Taux de remplissage du parc à vélos	

Amélioration de l'infrastructure : Sécuriser les entrées et sorties d'école

Description de l'action : Il peut être nécessaire de réaliser des changements dans l'organisation de l'école aux heures d'entrée et de sortie. La piétonnisation de l'entrée d'une école se fait par l'installation de barrières à pivot fermées à heures fixes par des garde-barrières. Déplacer la zone d'attente parentale consiste à l'aménager dans un lieu plus sécurisé. Si la rue où se trouve l'entrée de l'école est trop fréquentée, il est nécessaire d'envisager de changer de lieu.

Objectif	Activités	Référents	Coûts	Critères d'évaluation	Durée / délai / antériorité
Amélioration de l'infrastructure : Sécuriser les entrées et sorties d'école	Piétonniser les entrées et sorties des écoles	Garde-barrières	Coûts humains	Satisfaction des parents d'élèves	Fermeture des barrières aux heures d'entrée et de sortie des écoles
	Modifier la zone d'attente parentale	Comité technique	Coûts des éventuels travaux		Antériorité : comptages pneumatiques
	Modifier le lieu d'entrée et de sortie des élèves				



Barrière à pivot aux abords d'une école - Dunkerque

Évaluation et amélioration continue : Faire vivre la démarche

Description de l'action : L'évaluation des actions est nécessaire. Pour cela, il faut évaluer l'efficacité des actions grâce à des enquêtes de satisfaction (*annexe 9*) distribuées aux parents mais aussi grâce à l'analyse des critères précédemment définis. Il est nécessaire que le PDES rentre dans les valeurs de l'école et que les nouveaux parents d'élèves soient mis au courant de son application dès leur arrivée.

Objectif	Activités	Référents	Coûts	Critères d'évaluation	Durée / délai / antériorité
Évaluation et amélioration continue : Faire vivre la démarche	Évaluer les actions mises en œuvre	Comité technique	Coûts humains	Conformité des actions avec les objectifs	Fin d'année scolaire
	Actualiser le diagnostic		Coûts humains + coûts du diagnostic	Connaissance de la nouvelle situation de mobilité	Début d'année scolaire suivante
	Recadrer les actions jugées insatisfaisantes par les parents ou ne répondant plus aux nouveaux besoins		Coûts humains + coûts des actions	Future évaluation	Après l'évaluation des actions et l'actualisation du diagnostic

Conclusion

Selon une évaluation nationale concernant l'écomobilité scolaire réalisée par l'ADEME en 2008, seuls 2% des établissements scolaires publics et privés ont mis en place des actions d'écomobilité. Il existe ainsi d'importantes marges de manœuvre pour la généralisation de la démarche.

Actuellement, à l'été 2014, de nouveaux engagements sont pris par le gouvernement en faveur de la lutte contre le changement climatique à travers le projet de loi de transition énergétique. De grands objectifs chiffrés sont définis tels que la réduction de 50% de la consommation finale d'énergie à l'horizon 2050 et la baisse de 30% des émissions de GES par rapport au niveau de 1990 à l'horizon 2030. Ce projet de loi doit être présenté fin juillet 2014 en conseil des ministres et devrait être approuvé avant la fin de l'année. Il ne sera pas sans conséquence sur l'organisation des transports à l'échelle des territoires.

Au niveau régional, le PPA approuvé fin mars 2014 va rendre progressivement obligatoires les PDES, en commençant par les établissements de plus de 250 élèves avant le 1er janvier 2016. Il sera notamment impératif de fournir aux autorités (Direction Régionale de l'Environnement, de l'Aménagement et du Logement Nord-Pas-de-Calais) un plan d'actions.

Au niveau local, les diagnostics réalisés au démarrage de la démarche doivent être actualisés pour évaluer les actions et les réorienter si nécessaire. Dans cette optique, la MDE, pilote historique du projet à Dunkerque avec la Direction Enfance et Jeunesse de la Ville, pourrait être motrice dans la relance de la démarche et pourrait éventuellement l'étendre à de nouveaux établissements scolaires sur le territoire de la CUD, selon la volonté des chefs d'établissement.

Bibliographie

- Plans de Déplacements Urbains : guide méthodologique, David Delcampe CERTU/ADEME, 1999.
- Le point sur les Plans de Déplacements Urbains, Jean-Marc Offner, Paris : La Documentation Française, 2006.
- Les chemins de l'école : Déplacements scolaires dans la région de Bruxelles-Capitale, Amélia Ribeiro de Souza ; Valeria Cartes Leal, Presses Universitaires de Louvain, 2006.
- Code permanent de l'environnement, Éditions Législatives.
- Rapport annuel du développement durable 2013, Communauté Urbaine de Dunkerque.
- Synthèse du programme d'actions pour le territoire du Plan Climat-Énergie Territorial, DGESU/Mission Environnement de la Communauté Urbaine de Dunkerque.
- Projet de Plan de Déplacements Urbains : synthèse Dunkerque, décembre 2002.
- Évaluation environnementale des plans de déplacements urbains, CERTU, 2011.
- Déplacements, ces villes qui innovent, AGUR.
- Plan de Protection de l'Atmosphère Nord-Pas-de-Calais, Direction Régionale de l'Environnement de l'Aménagement et du Logement, 2014.
- Suivi national des plans de déplacements urbains, CERTU, 2000.
- Outils et méthodes : les plans de déplacements urbains, CERTU, 2012.
- Farde de présentation, bruxellesmobilité.
- Eco-mobilité scolaire, comment élaborer un plan de déplacements d'école ?, ADEME .
- Élaborer un Plan de Déplacements Entreprises, AGUR, 2010.
- Réaliser un Plan de Déplacements Établissement Scolaire : Guide à destination des chefs de projet, ADEME, 2009.

Webographie

- Site de la Surveillance de la Qualité de l'Air en Nord-Pas-de-Calais www.atmo-npdc.org
- Site de l'accès au droit de l'Union Européenne www.eur-lex.europa.eu
- Site de l'ADEME www.ademe.fr
- Site de l'ADEME et du CERTU à propos des Plans de Déplacements www.plan-deplacements.fr
- Site d'Actu Environnement www.actu-environnement.fr
- Site de la Convention Cadre des Nations Unies sur le Changement Climatique www.unfccc.int
- Site public d'accès au droit français www.legifrance.gouv.fr
- Site de la Communauté Urbaine de Dunkerque www.communaute-urbaine-dunkerque.fr
- Site de l'écomobilité scolaire en Nord-Pas-de-Calais www.ecomobilite.org/ecomobilite-scolaire
- Portail Bruxelles Mobilité www.bruxellesmobilite.irisnet.be
- Site du carapatte de la ville de Chatelleraut : www.carapatte-chatelleraut.fr

Annexes

Annexe 1 : Population scolaire de Dunkerque tous quartiers Année scolaire 2013/2014

Population scolaire Dunkerque Sud : rentrée 2013/2014

	<u>Nombre de classes</u>	<u>CLIS⁶</u>	<u>Effectifs</u>
Écoles élémentaires publiques			
Élémentaire Fort Louis	5	1	129
Élémentaire Lucien Maillard	8	1	141
Total élémentaires publiques	13	2	270
Écoles élémentaires privées			
Élémentaire Notre Dame de la Paix Basse Ville	4	-	72
Total élémentaires privées	4	-	72
Total élémentaires	34	4	342

	<u>Nombre de classes</u>	<u>Effectifs</u>
Écoles maternelles publiques		
Maternelle Carré de la Vieille	2	30
Maternelle Fort Louis	3	59
Maternelle Jean Mace	3	48
Maternelle Lucien Maillard	3	55
Total maternelles publiques	11	192
Écoles maternelles privées		
Maternelle Notre Dame de la Paix Basse Ville	1	27
Total maternelles publiques	1	27
Total maternelles	24	219

Total population scolaire Dunkerque Sud : 561

⁶ Classe pour l'Inclusion Scolaire

Population scolaire Rosendaël : rentrée 2013/2014

	<u>Nombre de classes</u>	<u>CLIS</u>	<u>Effectifs</u>
Écoles élémentaires publiques			
Élémentaire Félix Coquelle	5		135
Élémentaire Jean Jaurès	7		156
Élémentaire Lamartine	5		113
Élémentaire Louise de Bettignies	2	1	58
Élémentaire Marcelin Berthelot	6		131
Total élémentaires publiques	25	1	593
Écoles élémentaires privées			
Élémentaire Saint Christophe	7		182
Total élémentaires privées	7		182
Total élémentaires	57	1	775

	<u>Nombre de classes</u>	<u>Effectifs</u>
Écoles maternelles publiques		
Maternelle Alain Savary	3	89
Maternelle Charles Péguy	4	112
Maternelle Louise de Bettignies	2	35
Maternelles Jules Verne	3	72
Maternelle Paul Bert	2	46
Maternelle Victor Hugo	3	91
Total maternelles publiques	17	445
Écoles maternelles privées		
Maternelle Saint Christophe	4	118
Total maternelles privées	4	118
Total maternelles	21	563

Total population scolaire Rosendaël : 1338.

Population scolaire Malo : rentrée 2013/2014

	<u>Nombre de classes</u>	<u>CLIS</u>	<u>Effectifs</u>
Écoles élémentaires publiques			
Élémentaire de la Mer	16	1	438
Élémentaire Kléber	7	1	149
Total élémentaires publiques	23	2	587
Écoles élémentaires privées			
Élémentaire Sainte Claire d'Assise	10		241
Total élémentaires privées	10		241
Total élémentaires	33		828

	<u>Nombre de classes</u>	<u>Effectifs</u>
Écoles maternelles publiques		
Maternelle Charles Perrault	3	75
Maternelle du Parc	3	80
Maternelle Florian	3	77
Maternelle Hector Malot	5	141
Total maternelles publiques	14	373
Écoles maternelles privées		
Maternelle Sainte Claire d'Assise	4	130
Total maternelles privées	4	130
Total maternelles	18	503

Total population scolaire de Malo : 1331.

Population scolaire Petite-Synthe : rentrée 2013/2014

	<u>Nombre de classes</u>	<u>CLIS</u>	<u>Effectifs</u>
Écoles élémentaires publiques			
Élémentaire Albert Samain	3		67
Élémentaire Jules Ferry	6	1	140
Élémentaire Meunerie	8	1	184
Élémentaire Paul Dessinguez	4		95
Élémentaire Paul Meurisse	7		144
Élémentaire Torpilleur	7		181
Élémentaire Trystram	6	1	150
Total élémentaires publiques	41	3	961
Écoles élémentaires privées			
Élémentaire Providence	7		168
Total élémentaires privées	7		168
Total élémentaires	48	6	1129

	<u>Nombre de classes</u>	<u>Effectifs</u>
Écoles maternelles publiques		
Maternelle Albert Samain	2	57
Maternelle Andersen	4	99
Maternelle Jean Giono	3	80
Maternelle Meunerie	4	106
Maternelle Paul Meurisse	3	76
Maternelle Paul Dessinguez	3	74
Maternelle Torpilleur	4	111
Maternelle Trystram	3	94
Total maternelles publiques	26	697
Écoles maternelles privées		
Maternelle Providence	3	99
Total maternelles privées	3	99
Total maternelles	29	796

Total population scolaire de Petite-Synthe : 1925.

Population scolaire Dunkerque centre : rentrée 2013/2014

	<u>Nombre de classes</u>	<u>CLIS</u>	<u>Effectifs</u>
Écoles élémentaires publiques			
Élémentaire Neptune	6		160
Élémentaire Parc Marine	5		110
Élémentaire Porte d'Eau	9	1	201
Total élémentaires publiques	20	1	471
Élémentaires privées			
Élémentaire Sainte Thérèse	6		150
Élémentaire Notre Dame de la Paix Dunkerque centre	5	1	123
Élémentaire Nicolas Barré	3		85
Total élémentaires privées	14	1	358
Total élémentaires	34		829

	<u>Nombre de classes</u>	<u>Effectifs</u>
Écoles maternelles publiques		
Maternelle Neptune	4	113
Maternelle Parc Marine	4	99
Maternelle Château d'Eau	3	82
Maternelle Glacis	2	61
Total maternelles publiques	13	355
Écoles maternelles privées		
Maternelle Sainte Thérèse	3	79
Maternelle Notre Dame de la Paix Dunkerque centre	3	57
Maternelle Nicolas Barré	2	43
Total maternelles privées	8	179
Total maternelles	21	534

Total population scolaire de Dunkerque centre : 1363.

Total général population scolaire 2013/2014 sur le territoire de Dunkerque

<u>Écoles publiques</u>					
	Nombre d'écoles	Nombre de classes	Nombre de CLIS	Effectifs	Moyenne par classe
Écoles maternelles	26	81	0	2062	25,5
Écoles élémentaires	19	122	9	2882	23,6
Total écoles publiques	45	203	9	4944	24,4
<u>Écoles privées</u>					
Écoles maternelles	7	20	0	553	27,7
Écoles élémentaires	7	42	1	1021	24,3
Total écoles privées	14	62	1	1574	25,4
<u>Écoles publiques et privées</u>					
Total écoles maternelles publiques et privées	33	101	0	2615	25,9
Total écoles élémentaires publiques et privées	26	164	10	3903	23,8
Total général	60	265	10	6518	24,6

Annexe 2 : Charte d'engagement des chefs de projet (proposée par l'ADEME)

Établissement scolaire :.....

Ville :.....

Chef de projet / animateur:.....

Durée d'engagement
.....

Dans le cadre du Plan de Déplacements Établissement Scolaire et afin de mener à bien cette démarche, le chef de projet / animateur s'engage à :

- Organiser régulièrement des réunions de concertation avec les différents acteurs impliqués ;
- Coordonner et animer les contacts entre les différents partenaires et acteurs du projet ;
- Assurer une mission d'encadrement et de soutien auprès des différents acteurs impliqués ;
- Favoriser la communication et la sensibilisation autour du PDES auprès des divers acteurs ;
- Participer à la réalisation des diagnostics et à l'élaboration des synthèses ;
- Participer à la proposition des solutions et à la mise en place des actions prévues en concertation ;
- Respecter le calendrier des échéances fixé en concertation avec les acteurs concernés ;
- Assurer le suivi, l'évaluation et le développement du PDES.

Fait le :	À :
Signature :	

Annexe 3 : Exemple de plan d'actions pour un établissement (janvier 2014)

Actions :	Responsable :	Public visé :	Délais de réalisation :	Partenaires :
Communication / information :				
Tableau d'affichage	Classe de CM1	Parents d'élèves et riverains de l'école	Mise à jour des informations tous les mois	Direction de l'Aménagement Urbain de la Ville de Dunkerque
Fiche d'accessibilité	Service mobilité douce de la Ville	Parents d'élèves	Rédaction pendant l'été et distribution à la rentrée scolaire	STDE (Société des Transports de Dunkerque et Extensions)
Sensibilisation / éducation :				
Journée de sensibilisation au vélo	Mme A. référente PDES au sein de l'établissement	Élèves de primaire	Fête du vélo le 6 juin 2015	Association Droit Au Vélo
Organisation des déplacements				
Bus pédestre	Responsable : M. B. Coordonnées : 03. 28. XX. XX.XX.	Élèves habitant à moins de 1 km de l'école	Début du printemps	Parents d'élèves
Vélobus	Responsable : Mme. C. Coordonnées : 03. 28. XX. XX. XX.	Élèves à partir du primaire habitant à moins de 4 km de l'école	Début du printemps	Parents d'élèves
Covoiturage	Responsable : M. D. Coordonnées : 03. 28. XX. XX. XX.	Élèves habitant à plus de 4 km de l'école	Rentrée 2014-2015	Parents d'élèves
Amélioration de l'infrastructure				
Installation d'un parc à vélos	M. E. , technicien de l'école	Élèves cyclistes	Avant le printemps (mars 2014)	Direction de l'Aménagement Urbain de Dunkerque

Annexe 4 : Questionnaire parents (Maison de l'Environnement – Ville de
Dunkerque)

Maison de l'Environnement de Dunkerque

Année scolaire 201..-201...

Plan de Déplacement Scolaire

La mise en place d'un plan de déplacement scolaire a pour objectif de réduire la dépendance à l'automobile lors des déplacements domicile – école.

La limitation du trafic automobile aux abords de l'école a pour effet de réduire l'insécurité routière, la pollution de proximité, le bruit et le stress, le stationnement sauvage...

Cette démarche s'inscrit dans la mise en œuvre du Plan de Déplacement Urbain (PDU) instauré par la loi sur l'air de 1996 et adopté par la Communauté Urbaine de Dunkerque en 2003.

Ce questionnaire est destiné à nourrir le diagnostic à partir duquel seront définis les axes du plan de déplacement de l'école fréquentée par vos enfants.

Nous vous remercions de l'attention que vous y porterez.

1) Votre enfant

Nom :Prénom.....

Age :

Classe :

Nom du professeur des écoles :

2) A quelle distance se trouve l'école de votre domicile ?

- | Distance | Temps estimé |
|--|--|
| <input type="checkbox"/> Moins de 1 km | <input type="checkbox"/> moins de 5min |
| <input type="checkbox"/> De 1 à 3 km | <input type="checkbox"/> entre 5 et 10 min |
| <input type="checkbox"/> Plus de 3 km | <input type="checkbox"/> plus de 10 min |

3) Avez-vous d'autres enfants scolarisés dans cette école ? non

oui: ① 1 ; ① 2 ; ① 3

3bis) Dans l'école maternelle voisine ?

non

oui : ① 1 ; ① 2 ; ① 3

4) Est-ce que votre enfant mange à la cantine ?

oui non

si oui, quels jours : lundi mardi jeudi vendredi

Votre pratique actuelle

5) Comment votre enfant va-t-il le plus souvent à l'école ?

	MATIN		APRES MIDI	
	ALLER	RETOUR	ALLER	RETOUR
A pied				
A vélo				
En bus				
En voiture				
Co-voiturage				

6) Comment jugez vous le trajet domicile école : (entourez votre réponse)

A pied : très dangereux - dangereux - facile - agréable - compliqué

En voiture : très dangereux - dangereux - facile - agréable - compliqué

Votre enfant va à l'école en voiture (si non , passez à la question 9)

7) Votre enfant va à l'école en voiture : qui l'accompagne ?

vous

un autre parent d'élève

autre (précisez) :

8) Votre enfant va à l'école en voiture. Pour quelles raisons ?

- C'est un moyen sûr (risques d'accidents pour les enfants à pied...)
- C'est pour gagner du temps
- C'est sur le trajet pour aller au travail
- J'ai un (plusieurs) autre(s) enfant(s) à déposer
- Autre (précisez) :

Votre enfant va à l'école à pied

9) Votre enfant va à l'école à pied : qui l'accompagne ?

- vous
- personne, il y va tout seul
- un autre parent d'élève l'accompagne
- il y va avec d'autres enfants
- autre (précisez) :

10) Votre enfant va à l'école à pied. Pour quelles raisons ?

- Nous habitons près de l'école
- Contraintes professionnelles ou personnelles
- Cela ne coûte rien
- Marcher est une activité nécessaire

11) Le mode de déplacement est-il le même toute l'année scolaire ?

- OUI il varie selon la météo
- NON

Quel est l'autre moyen utilisé ?

- à pied
 en bus
 à vélo
 en voiture
 autre :

« Allons autrement vers l'école »

12) Dans l'idéal, quel serait le mode de déplacement le plus adapté pour que votre enfant se rende à l'école ? (cocher une seule réponse)

	seul	seul après apprentissage	accompagné
Marche			
Vélo			
Transports en commun			
Voiture			
Co-voiturage			

13) Si des parcours étaient mis en place, avec des adultes accompagnant à pied un groupe d'enfants, selon un itinéraire et un horaire définis .

- Je serais d'accord pour que mon enfant participe OUI NON
 Si oui le matin le soir
 Je pourrais faire partie des accompagnateurs OUI NON

***** merci d'indiquer votre nom
 votre numéro de téléphone/...../...../.....
 votre adresse e-mail@.....

14) Seriez-vous intéressé par le co-voiturage ? OUI NON

Si oui, merci d'indiquer votre nom
votre numéro de téléphone/...../...../.....
votre adresse e-mail@.....

Indiquez éventuellement ci-dessous vos remarques, commentaires ou idées d'amélioration

.....
.....
.....
.....



Maison de
L'Environnement
de Dunkerque

Ce questionnaire est à retourner
à l'établissement par l'intermédiaire
de votre enfant, pour le :



.....

Annexe 5 : Questionnaire enfants (proposé par l'ADEME)

Nom de l'élève :

Classe :

Nom de l'école :

1/ Comment es-tu venu à l'école / au collège ce matin ? (cocher la bonne case)

Á pied En vélo En transports en commun En voiture En moto, scooter

2/ Avec qui es-tu venu à l'école ce matin ? (cocher la bonne case)

Seul Avec un de tes parents Avec ta nounou Avec un autre adulte

Avec tes frères et sœurs Avec des copains d'école

3/ Quelles sont les 3 façons d'aller à l'école que tu préfères ?

(il faut numéroter de un à trois : 1 le mode de transport que tu préfères etc...)

Á pied :

En vélo :

En transports en commun :

En voiture :

En moto, scooter :

Annexe 6 : Observation des conditions de circulation aux abords de l'école

Nom et adresse de l'école :

Date d'observation :

Période :

Heure :

Nom des observateurs :

À l'heure d'observation :

La circulation est : Fluide Dense Congestionnée

L'occupation des stationnements : Faible Moyenne Forte

Véhicules mal stationnés : Oui Non

Dont : Trottoir Nombre :.....

Double-file Nombre :.....

Passage-Piéton Nombre :.....

Arrêt de bus Nombre :.....

Angle de rue Nombre :.....

Stationnement interdit Nombre :.....

Voitures bloquant la circulation (dépôts enfants) Nombre :.....

Voitures stationnées attendant la sortie d'un enfant Nombre :.....

Voitures prenant un enfant au passage Nombre :.....

<u>Lieu de l'observation</u>	<u>Nombre de voitures observées</u>
Total	

Remarques :

.....

.....

.....

Annexe 7 : Observation des infrastructures aux alentours de l'école

Nom de l'école observée :

Nature du quartier : Résidentiel Zone d'activité

Présence d'un parking : Oui Non

Nombre de stationnements :

(Parking+Places de stationnement)

Présence de dépose-minute : Oui Non

Existence d'arrêts de bus à proximité : Oui Non Lignes :....

Emplacements réservés aux bus : Oui Non

Arrêts protégés : Oui Non

Présence de pistes cyclables : Oui Non

Dans les deux sens de circulation : Oui Non

Coupure : Oui Non

Bonne signalisation autour de l'école : Oui Non

Pourquoi ?

Marquage au sol spécial : Oui Non

Présence de parc à vélos : Oui Non

Lieu : Intérieur école Extérieur

Est-il abrité ? Oui Non

Places disponibles suffisantes : Oui Non

Passages piétons à proximité : Oui Non

Présence de feux passages piétons : Oui Non

Présence de feux de circulation : Oui Non

Trottoirs larges : Oui Non

Barrières de protection devant l'école : Oui Non

Rue de l'école à sens unique : Oui Non

Rue de l'école très passante : Oui Non

Éléments limitants la vitesse : Oui Non

Plusieurs entrées/sorties : Oui Non

Présence d'un agent : Oui Non

A chaque entrée/sortie : Oui Non

Lesquels :

Remarques :

Annexe 8 : Exemple de fiche d'accessibilité (Partena, Allocations familiales, Bruxelles)

Fiche d'accessibilité
Bereikbaarheidsfiche

Bruxelles-Midi
Brussel-Zuid

±13' = [bus icon] 6' [wheelchair icon] 7'

Bruxelles-Central
Brussel-Centraal

±12' = [bus icon] 4' [wheelchair icon] 8'

Bruxelles-Nord
Brussel-Noord

±13' = [bus icon] 6' [wheelchair icon] 7'

Bruxelles-Schuman
Brussel-Schuman

±16' = [bus icon] 8' [wheelchair icon] 8'

Voiture partagée Autodelen

Les stations le plus proches sont :

- Dansaert**
Place du nouveau Marché aux Grains, 6
1000 Bruxelles
- Fontainas**
Place Fontainas, 6
1000 Bruxelles

De naaste standplaatsen zijn :

- Dansaert**
Nieuwe Graanmarkt, 6
1000 Brussel
- Fontainas**
Fontainasplein, 6
1000 Brussel

Brussels Airport

Bruxelles Nat. Aéroport
Brussel Nat. Luchthaven

Les trains en direction de :
La Panne - Quidvy
Gand Saint-Pierre - Nivelles

Treinen met bestemming:
De Panne - Quidvy
Gent Sint-Pieters - Nijvel

±33' = [bus icon] 25' [wheelchair icon] 8'

Fréquences / Frequencies

Lignes / Lijnen	PM	C	PS
Sainte-Catherine / Sint-Katelijne			
M 1 Stokkel - Gare de l'Ouest / Stokkel - Weststation	6	7'30	6
M 5 Erasmus - Herrmann-Debroux / Erasmus - Herrmann-Debroux	6	7'30	6
Bourse / Beurs			
T 3 Esplanade - Churchill	6	7'30	6
T 4 Stalle - Gare du Nord / Stalle - Noordstation	6	7'30	8
B 46 De Brouckère - Moortbeek	12	12	12
B 86 Gare Centrale - Mactens / Centraal Station - Mactens	16	16	16
Anneessens			
B 48 Anneessens - Uclie Stalle / Anneessens - Ukkel Stalle	10	12	12
B 95 Anneessens - Heiligenbosse	6	7'30	6
Correspondances / Aansluitingen: T 3 4			

PM = Heure de pointe du Matin / Ochtendspits
C = Heure creuse / Daluren
PS = Heure de pointe du soir / Avondspits

Attente maximum / Maximum wachttijd

Alternatives / Alternatieven

De transit :
CERIA, Kraainem, Delta, Herrmann-Debroux, Roodebeek, Stalle, Reyers
Payants : De Brouckère, L'Écuier, La Monnaie, Dansaert.

Overstapparking :
COOVI, Kraainem, Delta, Herrmann-Debroux, Roodebeek, Stalle, Reyers
Betalend : De Brouckère, De Schildknaap, De Munt, Dansaert.

Depuis la Petite Ceinture :
Se diriger vers la Place Rogier. Prendre le Boulevard Anspach jusqu'à la place de la Bourse. Tourner à droite dans la rue Orts. Prendre la première à gauche rue Van Artevelde et directement à droite la rue des Chartreux.

Vanaf de kleine ring:
Zich naar het Rogierplein begeven. De Anspachlaan nemen tot aan het Beursplein. Draai rechts in de Ortsstraat. Neem de eerste straat links, Van Arteveldestraat en onmiddellijk rechts in de Kartuizersstraat

Il y a des parkings vélos et motos sur place.
Er zijn fiets- en motorfietsparking te plaats.

Villol Vélo partagée.
Stations : Place Sainte-Catherine et Place du Marché aux fleurs.

Villol Fietsdelen.
Stations : Sint-Katelijneplein en Bloemenhofplein

Possibilité de prendre un taxi Place de la Bourse et place Fontainas
Mogelijkheid om een taxi te nemen aan Beursplein en Fontainasplein

070 23 2000 www.stib.be www.mivb.be 02 528 28 28 www.sncb.be www.nmbs.be TEC 010 23 53 53 www.infotec.be 070 220 200 www.delijn.be 02 227 93 02 www.cambio.be 078 05 11 10 www.villo.be www.bruxellesmobilite.irisnet.be www.mobielbrussel.irisnet.be

Cette fiche a été réalisée en septembre 2011. Les fréquences présentées sont susceptibles de subir des modifications au cours du temps.
Deze fiche werd gerealiseerd in september 2011. De frequenties kunnen na verloop van tijd wijzigen.

Annexe 9 : Enquête de satisfaction aux parents

Le Plan de Déplacements Établissement Scolaire est une démarche globale qui permet de repenser les trajets des enfants, entre leur domicile et leur établissement scolaire, en privilégiant des solutions de transport durable.

Avec-vous entendu parler du Plan de Déplacements Établissement Scolaire (PDES) dans l'école de votre enfant ?

- Oui Non

Si oui, de quelles actions avez-vous connaissance ?

.....
.....
.....

Par quel moyen avez-vous découvert le PDES ?

- Distribution de brochures / questionnaires
 Bouche-à-oreille
 Internet
 Tableau d'affichage
 Conseil d'école
 Autre Précisez :

Depuis la mise en œuvre du PDES, avez-vous changé vos habitudes de déplacements ?

- Oui Non

Si oui, comment étaient effectués vos déplacements avant le PDES et maintenant ?

Ancien mode de déplacement	
Voiture	
Vélo	
Transports en commun	
Marche à pied	
Autre	

Mode de déplacement actuel	
Voiture	
Vélo	
Transports en commun	
Marche à pied	
Autre	

Êtes-vous globalement satisfait des actions du PDES ?

Très insatisfait Peu satisfait Satisfait Très satisfait

Que pensez-vous de ces actions ?

	Très insatisfait	Insatisfait	Satisfait	Très satisfait	N'utilise pas
Le bus pédestre					
Le vélobus					
La piétonnisation					
Le changement d'entrée					
...					

Remarques :

.....

Quelles seraient les modifications à apporter au PDES ?

.....

Annexe 10 : Entretiens

Compte-rendu entretien Claudine Ducellier

Conseillère municipale en charge des mobilités douces (2005-2014) à Dunkerque

Comment vous êtes-vous intéressée à la démarche des Plans de Déplacements Établissements Scolaires (PDES) ?

Au début de mon premier mandat, je suis allée à la rencontre de différentes structures et notamment le Club des Villes et Territoires Cyclables. Il s'agit d'une association qui fournit aux élus et techniciens des collectivités des connaissances théoriques et des outils techniques pour une mobilité durable dans leur ville. Différentes expériences de terrain étaient partagées lors des colloques organisés par cette association, notamment celle de Roubaix, où un instituteur avait décidé de mettre en place un PDES afin d'inciter les élèves à aller à l'école à pied ou à vélo en toute sécurité. Cela afin d'éviter les « dépose-minutes », source de nombreux bouchons dans les rues des villes.

Un jour, en me rendant à l'école Kléber de Dunkerque, j'ai été interpellée par des parents d'élèves qui m'ont dit être tout à fait prêts à laisser leurs enfants aller à l'école en vélo, à condition que ceux-ci puissent stationner. Alors je me suis dit qu'on pouvait initier la démarche par ce prisme-là, celui de la mise en place d'équipements spécifiques comme les parcs à vélos.

Quelle a été votre implication dans la mise en œuvre des PDES à Dunkerque ?

On a commencé à expérimenter des actions en se rattachant à des opérations, comme « Tous à pattes ». L'idée était de créer des arrêts fictifs, et les enfants cheminant vers l'école se regroupaient petit à petit le long du chemin. Une des réussites de ces opérations était de rendre les enfants autonomes.

Personnellement, en tant qu'élue, de par mon implication sur d'autres dossiers comme la voirie, j'essayais systématiquement de penser aux aménagements prévus pour les vélos, rendus obligatoire par la loi LAURE.

Avant de mettre en place les nouveaux équipements, il faut bien sûr engager une phase de consultation avec les parents, la communauté éducative, les techniciens de la Ville, et bien sûr les enfants. J'ai été épaulée par des acteurs locaux dans ces phases de consultation : la Direction de l'Enfance et de la Jeunesse de la Ville, la Police Municipale, la Communauté Urbaine de Dunkerque, l'Agence d'Urbanisme et la Maison de l'Environnement.

Je participais au Comité de Pilotage, qui pilotait la démarche globale. Avec 5 quartiers dans la ville, j'ai souhaité que chaque année, une nouvelle école par quartier rentre dans le dispositif.

Quelles sont les motivations pour mettre en place un PDES ?

Les motivations sont différentes selon les acteurs :

- *Pour la communauté éducative, il peut s'agir d'intégrer la démarche dans des projets éducatifs sur le développement durable.*
- *Pour les parents, il y a l'aspect financier lié à l'usage de la voiture. De plus en plus de personnes sont également préoccupées par l'environnement.*

Notre expérience a aussi permis de constater que certains enfants ne connaissaient pas leurs quartiers. La mise en place de bus pédestres a permis de recréer du lien social entre les familles. Ici, la difficulté est la confiance mutuelle à créer entre les parents. À Dunkerque, certaines écoles qui ont mis en place des bus pédestres sur l'initiative des parents ont vraiment réussi quelque chose qui dépasse la question de la mobilité urbaine. Car il est aussi question de réapprendre à se connaître, avec ses voisins notamment.

Quelles sont les étapes pour la mise en œuvre d'un PDES ?

Il est nécessaire dans un premier temps de dresser un état des lieux. Un questionnaire peut être envoyé aux parents. On peut associer les enfants avec la communauté éducative. On peut également réaliser des comptages aux abords de l'école. Ces questionnaires ou ces comptages permettent de rendre compte aux parents de la situation réelle. Il s'agit souvent d'un déclic, d'une prise de conscience, notamment en ce qui concerne les incivilités qui peuvent être photographiées.

Il s'agit également de construire une méthode de travail qui soit générique mais qui puisse s'adapter à chaque établissement, en fonction des spécificités.

Quelles sont les sources d'échecs ? Les clefs de réussites ?

Quand j'étais enfant, on ne m'accompagnait pas pour aller à l'école primaire. J'y allais à pied. Qu'est ce qui a changé ? Il y a bien sûr un travail de prévention de la rue à effectuer... mais il faut également savoir que les enfants sont certainement davantage exposés aux accidents de la route dans la voiture de leurs parents que sur le chemin de l'école. Les principales sources d'échecs sont donc très certainement les idées préconçues !

Il faut également réussir à démontrer la valeur ajoutée pour les enfants. Ceux-ci arrivent moins énervés en classe après une marche active, dans une école aux abords sécurisés et donc moins accidentogènes. Il faut donc faire en sorte que ce que l'on présente ne soit pas punitif, mais plutôt bienveillant pour les enfants.

Il faut également s'appuyer sur des personnes qualifiées des collectivités ou des associations. L'implication des établissements reste primordiale.

On peut observer que la démarche reste dynamique avec le confort d'autres opérations, structures, ou encore d'outils dans les agglomérations. On peut citer ici le plan déplacement des administrations de la CUD ou ville de Dunkerque, l'opération « Au boulot à Vélo », la Fête du vélo. Il est aussi possible de s'appuyer sur des relais dynamique : l'Association de la Fondation Étudiante pour la Ville (AFEV), Unis-Cités, le Conseil Municipal d'Enfants.

La communication autour de cette démarche est essentielle. Elle doit se consolider par la formation d'un triptyque élus/techniciens/citoyens, dans une dynamique constante. Par exemple, une information auprès des parents et des instituteurs est nécessaire à chaque nouvelle rentrée scolaire.

Compte-rendu entretien Rebecca Guignard

Chargée de mission PDU et circulations douces à la Communauté Urbaine de Dunkerque

Dans quelle mesure la mise en œuvre des Plans de Déplacements Établissements Scolaires (PDES) s'inscrit dans le cadre des politiques publiques ?

Pour ce qui est de la Ville ou de la Communauté Urbaine de Dunkerque (CUD), le PDES rentre totalement dans les politiques publiques telles que les politiques cyclable, de santé, de développement durable... Mais c'est une démarche qui demande du temps. Les principes du PDES correspondent aux objectifs des différents documents comme le PDU, le Plan Climat... Les PDES sont une façon de réaliser des actions concrètes sur le terrain en lien avec les grands schémas d'orientation.

Quelles sont les sources de motivations pour la mise en place d'un PDES ?

Les interpellations des parents à propos des problèmes de circulation sont souvent évoquées concernant l'origine des PDES. Il y a souvent des demandes de mise en place d'éléments techniques, alors que le comportement des parents est le problème de fond. Un instituteur ou un directeur qui serait sensible à ces problématiques peut également contacter la Ville de Dunkerque ou la Maison de l'Environnement pour impulser la démarche. Cela permet d'avoir un relais dans l'école pour faciliter le PDES.

Quelles pourraient être les clefs de réussite et les sources d'échec d'un PDES ?

Il faut que les membres de l'équipe pédagogique soient acteurs. Dans l'idéal, il faudrait que la personne de référence dans un établissement reste en place. Un changement peut conduire à l'abandon du projet. Il faut une équipe motivée et impliquée. La CUD pourrait également être mieux associée à l'avenir. Seuls les agents de la voirie sont parfois invités aux réunions pour donner leur avis sur des questions plus techniques (les aménagements de la voirie par exemple). La CUD peut avoir une plus-value sur la question.

Il faut penser aussi au suivi. Une fois que le projet est lancé, il faut le faire vivre sur la durée. Il faut garder une dynamique, ce qui n'est pas forcément facile car pour ça il faut des moyens.

Les directeurs des différentes écoles pourraient aussi se rencontrer lors des réunions bilan pour savoir ce qu'il se passe ailleurs dans les autres écoles, échanger leurs expériences...

Il faut pouvoir aller taper à la porte et motiver les gens. On peut aussi profiter des événements tels que les marquages de vélos ou le junicode de l'A.D.A.S.A.R.D. (Association pour le Développement des Actions de Sécurité dans les Agglomérations de la Région Dunkerquoise), même si l'A.D.A.S.A.R.D. a parfois une vision trop « automobiliste ».

On peut également apprendre aux enfants à se déplacer en vélo en ville, hors des exercices pratiqués dans la

cour de récréation. Il y a de nombreux acteurs et il y a un manque de coordination qui permettrait de suivre une logique globale et non de réaliser des actions isolées.

La piétonisation des abords d'écoles risque de reporter le problème sur les rues adjacentes

Pour qu'une démarche fonctionne, il faut des gens moteurs (motivés et prêts à s'impliquer).

Comment développer les PDES sur l'ensemble de l'agglomération ? Il serait souhaitable qu'il y ait un animateur en mobilité qui puisse mobiliser régulièrement les partenaires pour rendre la démarche dynamique.

Quels engagements a pris la CUD dans son Plan de Déplacements Administrations (PDA) ?

Avant le PDA, il existait déjà des actions ponctuelles (prêts de vélos, prise en charge par la CUD de 50% des abonnements travail en TER...). L'idée était d'avoir quelque chose de plus cadré, de global et d'écrit. J'ai monté un groupe de travail interne (DRH, services techniques...) pour écrire le PDA. On a rédigé les principes politiques, puis on a travaillé pendant une petite année à la rédaction de ce PDA avec des fiches types par thématique. Chaque fiche technique a un pilote pour que chacun s'implique. Cela a bien marché et est passé en délibération en décembre 2010. J'ai encore géré ça pendant un an ou deux. Puis je ne m'en suis plus occupée car d'autres thématiques sont apparues (DK'Vélos, vélo-route...). On fait 3 réunions dans l'année durant lesquelles j'essaie de relancer les pilotes. On a développé la flotte de vélos, amélioré le stationnement... La difficulté étant que nous n'avons pas un seul site mais 25. Les problématiques sont différentes selon la localisation des sites. Une bonne partie des actions a été mise en œuvre. J'ai fait un bilan en 2011 reprenant chaque trame avec les objectifs et les actions réalisées.

Compte-rendu entretien Paulo-Serge Lopes

Chargé de mission Plan Climat Municipal depuis 2008.

Quelle a été votre implication dans les PDES ?

Ma fonction est de porter la démarche Plan Climat Municipal (PCM). Pour cela, nous travaillons en transversalité. Nous répartissons les tâches entre les différents partenaires. J'ai personnellement mis en place une démarche d'éco-conduite. Avec des collègues, nous pilotons la gestion du parc automobile pour les agents municipaux.

En tant que pilote « Climat », je m'adresse à des référents comme Mélanie Duthoit, référente « Mobilité active » en ce qui concerne les PDES.

Dans quelle mesure la mise en œuvre des PDES s'inscrit dans le cadre du PC municipal ?

Le bilan carbone municipal a permis le calcul des émissions de Gaz à Effet de Serre (GES) générées par le patrimoine et les services produits. Il en ressort l'importance relative des secteurs émetteurs :

- 45% pour l'énergie nécessaire au fonctionnement de notre patrimoine, pour le chauffage et l'électricité par exemple.

- 25% pour l'amortissement énergétique. Il s'agit de l'énergie nécessaire à la construction du patrimoine municipal.

- 10% pour la mobilité interne. Il s'agit de la mobilité des agents, ce sont essentiellement les déplacements domicile-travail.

- 10% pour la mobilité externe, c'est-à-dire les déplacements des visiteurs, dont au moins un tiers sont des déplacements scolaires.

Les déplacements scolaires sont à l'origine d'environ 3% des émissions de GES du bilan carbone municipal. Ces déplacements se font essentiellement par des parents qui déposent leurs enfants en voiture. À défaut d'avoir mené une enquête qualitative, nous nous sommes basés sur l'enquête ménages de 2003 sur l'agglomération dunkerquoise. D'où l'importance des PDES comme moyen de réduire l'impact des déplacements des visiteurs, avec l'amélioration de l'accessibilité de nos bâtiments et l'accessibilité de la voirie aux modes doux.

Aujourd'hui, nous souhaitons savoir où nous en sommes sur les PDES sur le périmètre dunkerquois. Nous voudrions avoir un état des lieux global et par école concernée pour voir de quelle manière nous pouvons mettre en place un meilleur dispositif. Quels objectifs se fixer pour la fin du mandat ? Quels moyens mettre à disposition ? Quelle est la répartition des tâches de chacun ?

Les écoles sont notre patrimoine municipal, c'est donc à nous de gérer les éventuelles constructions comme un parc à vélos sécurisé.

Pour le volet mobilité intérieure, la question est : comment faire pour que nos agents se déplacent d'une meilleure manière pour les déplacements professionnels mais également pour les déplacements domicile-travail ? Nous avons travaillé sur l'éco-conduite, nous avons changé notre parc automobile municipal, nous incitons les agents à utiliser les vélos...

Quelles sont les sources d'échec d'un PDES ? Les clefs de réussite ?

Un travail transversal entre les services et avec les élus peut être mené. Il faut s'adresser aux différents partenaires : la voirie, le Rectorat, les directeurs d'écoles motivés... mais aussi les parents d'élèves.

Il faut une personne référente claire au sein de la collectivité, une répartition des tâches claire en interne et avec les partenaires pour que chacun sache exactement ce qu'il est sensé faire. Il faut également des personnes référentes par service concerné et par partenaires. Par exemple, une personne au sein du Rectorat.

L'impulsion du Directeur d'école est une clef de réussite. Contrairement aux parents d'élèves, il reste généralement plus longtemps en place et il peut avoir une impulsion obligatoire de la part du Rectorat pour continuer la démarche. Si le dossier n'est pas en haut de la pile du Directeur d'école, la bonne volonté des parents d'élèves et l'impulsion de la ville ne suffisent pas. Le Rectorat est la hiérarchie du Directeur d'école, et non la ville. Si des objectifs de report modal sont définis par le conseil régional, le conseil départemental ou la Ville mais sans partenariat avec le Rectorat, le Directeur d'école ne se sentira pas impliqué.

La politique de PDES doit être portée par les différents élus concernés : mobilité, enfance et jeunesse... Un portage politique est nécessaire.

Une démarche globale doit être adoptée. Par exemple, pour le collège Arthur Van Hecke, il existe des aménagements cyclables mais il manque un accompagnement des élèves. Le réseau Départements et Régions Cyclables évoque l'exemple d'un collège dans l'Hérault où une démarche complète a été menée en travaillant sur l'accompagnement et l'accessibilité.

Il y a besoin que la collectivité envoie un signal fort et adopte un engagement fort dans son plan de déplacements urbains en matière de report modal.

Comment la région Nord-Pas-de-Calais (NPDC) intègre-t-elle les PDES dans sa politique ?

La région NPDC a des objectifs ambitieux en la matière. Un état des lieux des lycées en région NPDC doit être réalisé pour début juin. Nous avons établi une liste de lycées dans lesquels il serait intéressant de faire des actions avant une généralisation. Dans l'agglomération dunkerquoise, il pourrait y avoir 1 ou 2 lycées dans lesquels mener une expérimentation de PDES. La mobilité active est intéressante car, par rapport aux autres projets, cela demande peu de moyens en terme d'infrastructure avec un très bon retour sur investissement.

Compte-rendu entretien Xavier Monnet et Julie Dumas

Urbanistes à l'Agence d'Urbanisme et de développement de la région Flandre-Dunkerque (AGUR)

Quelle a été votre implication dans la mise en œuvre des Plans de Déplacements Établissement Scolaires (PDES) ?

L'Agence d'Urbanisme, au milieu des années 2000, a souhaité investir les champs de l'éco-mobilité. Le point de départ a été la collection « Visions », sortie en 2005. L'idée de cette collection était de chercher des exemples, en France ou à l'étranger, de projets innovants ou d'expérimentations dans d'autres agglomérations. C'était un premier support de discussion avec les élus et techniciens de notre territoire.

Le premier numéro de cette collection concerne les déplacements. Il est organisé en deux parties : l'offre : les réseaux de transport, et la demande : les usagers. C'était une approche nouvelle : ne pas uniquement chercher à agir sur l'offre, c'est-à-dire le nombre de véhicules ou les aménagements, mais également agir sur le comportement des usagers pour trouver des solutions favorisant les déplacements alternatifs.

La première partie concerne l'offre de transports : agir sur les habitudes de mobilité en améliorant le transport collectif, en adaptant l'urbanisation aux réseaux de transports collectifs, en aménageant les centres-villes pour rendre une place au piéton...

La deuxième partie concerne le management de la mobilité à travers trois exemples : les Plans de Déplacement Entreprise (PDE) : agir sur les déplacements professionnels et déplacements domicile-travail, les PDES : agir sur les déplacements des scolaires et enfin une troisième partie sur le conseil en mobilité. La ville de Saint-Étienne a mis en place un conseil en mobilité qui gère, à l'échelle d'un territoire, les outils de management en mobilité et l'offre de services, les renseignements, l'accompagnement personnalisé des usagers...

Dans le même temps, la Maison de l'Environnement (MDE) et la Ville de Dunkerque ont lancé les démarches de PDES. À l'Agence, nous avons choisi d'aborder plus particulièrement les démarches de PDE, et d'accompagner la mise en œuvre des PDES.

Nous avons donc été sollicités pour participer à un comité de pilotage qui avait lieu à la MDE, animé par Daniel Delsart, Christophe Baude et Frédéric Dhainne. Notre rôle était d'accompagner en participant à différentes réunions avec un regard extérieur sur la démarche. Comme nous avons pu observer des expérimentations sur des PDES, nous apportons un regard méthodologique et un apport technique à la démarche. Nous étions sollicités sur des choses très ciblées comme l'aide à la réalisation des cartographies de localisation des domiciles des enfants. Nous recevions des listes d'enfants avec la localisation à l'adresse. Nous rentrions ces adresses dans notre Système d'Informations Géographiques (SIG) et nous sortions des cartographies avec des nuages de points. Ce travail permettait d'organiser les lignes de bus pédestres. Nous

tractions des cercles autour de l'école. Cela a permis, par exemple, de connaître le nombre d'enfants habitant à moins de 500m de l'école. Nous avons fait ce travail pour les écoles entrant dans la démarche PDES, sur la base du volontariat. Comme pour les PDE, il faut s'engager sur des établissements volontaires pour la mise en œuvre de la démarche.

Nous avons également été sollicités pour les questionnaires à destination des parents. Une trame avait été construite par la MDE. Comme nous avons une sociologue à l'Agence ainsi que des questionnaires venant de PDES d'autres agglomérations, nous avons proposé d'amender les questionnaires.

Quels sont les enjeux liés à la mise en place d'un PDES ?

Il y a un enjeu environnemental : beaucoup d'enfants sont déposés à l'école en voiture. Les déplacements scolaires représentent 8% des déplacements sur le territoire couvert par le Schéma de Cohérence Territoriale. La majorité de ces déplacements se font en voiture. Dans les parts modales, la part de la voiture représente une « réserve » sur laquelle nous pouvons agir.

Ces chiffres sur les déplacements domicile-école sont basés sur l'enquête ménages de 2003 de la Communauté Urbaine de Dunkerque (CUD). La région a actualisé cette enquête au regard des évolutions démographiques. Ces chiffres sont ceux de 2009-2010. Une autre enquête est en projet, nous devrions avoir les résultats en 2015.

Il y a des enjeux de circulation comme l'apaisement des comportements aux heures de pointe sur certains axes. Beaucoup de gens se rendent au travail aux mêmes heures que les scolaires. L'idée est de diminuer le pic entre 8h et 9h. Le pic de circulation de l'après-midi est plus dilué dans le temps donc moins important. Dans d'autres territoires que le Dunkerquois, on connaît également des pics de fréquentation des transports en commun et une difficulté de gestion des flux dans les métros et dans les bus. Sur le Dunkerquois, on a une faible utilisation des bus par les salariés. Ces bus sont essentiellement empruntés par les scolaires, les personnes bénéficiant de tarifs sociaux, les personnes âgées...

Il y a également l'enjeu du comportement des plus jeunes : proposer des schémas de déplacement dès le plus jeune âge. Il est plus facile d'habituer les enfants que modifier le comportement de salariés ayant 30 ans d'habitude de déplacements en voiture.

L'enjeu de sécurité est prédominant dans la communication (aux parents d'élèves, à l'équipe pédagogique...). Entre 2004 et maintenant, une prise de conscience collective des enjeux environnementaux a émergé. Il y a eu des avancées dans le contexte législatif et réglementaire. Il y a également l'argument économique : l'envolée du prix du pétrole, la crise depuis 2008...

Les méthodes, les enjeux, les moyens sont différents si on s'adresse à des élèves d'écoles élémentaires ou à des collégiens. Au collège, on peut plus facilement mettre en place des actions liées au vélo.

Quelles sont les clefs de réussite d'un PDES ? Les sources d'échec ?

Dans le « Visions », nous avons repris quelques freins et leviers à la démarche en s'appuyant sur des expériences et des témoignages extérieurs.

Qui porte la démarche ? La MDE, la ville, ou autres... Il faut également un ou plusieurs élus qui portent, qui valident et donc impulsent des actions. Il faut identifier qui fait quoi. Telle action dépend du comportement des parents, telle autre concerne l'établissement scolaire, l'académie, la ville de Dunkerque, la CUD... Il est très important de définir cette répartition au moment de faire le plan d'actions.

Beaucoup d'acteurs et de partenaires sont concernés (MDE, CUD, ville, police municipale, acteurs de l'enseignement, l'académie, les parents et enfants). Comme pour les PDE, les PDES sont des démarches non obligatoires. Il est nécessaire de convaincre : convaincre le Directeur d'école, l'enseignant, les parents d'élèves... Dans les facteurs de réussite, il y a donc le pilotage, le volontariat...

La difficulté est de faire vivre la démarche dans le temps, qu'elle ne s'essouffle pas. Il faut garder les gens volontaires, qu'ils soient techniques ou politiques, et faire face au départ des personnes volontaires : changement de poste pour les techniciens ou l'équipe enseignante, départ des parents d'élèves... Tout est à refaire à chaque année scolaire : il y a beaucoup d'ingénierie et de temps consacré au départ à l'état des lieux, mais l'enjeu est de réussir à faire vivre le projet. Qui continue à piloter ? Beaucoup d'agglomérations ont fait appel à des bureaux d'études. Une équipe dédiée arrive pour faire les premières phases, et quand ils s'en vont, qui prend le relais ?

L'action la plus emblématique est le bus pédestre, mais il y a d'autres actions dans le PDES : information, sensibilisation sur les enjeux de bien-être, de lien social, de santé, d'environnement... C'est l'intérêt de travailler avec le plus jeune âge. Il y a aussi les travaux liés aux bâtiments : déplacement de l'accès à l'école, mise en place d'abris vélos, fermeture à la circulation de l'entrée de l'école à certaines heures...

Les questions de plans de déplacements sont sensibles car elles concernent la sphère familiale et personnelle. Par exemple, le déplacement domicile-travail a des impacts sur comment le salarié s'arrange avec son conjoint. Pour les PDES, cela a un impact sur le fonctionnement dans la sphère familiale.

Ce sont des fonctionnements non pérennes dans le temps : les enfants grandissent, changement professionnel, déménagement... Cela touche également à la représentation de nos déplacements et à la représentation sociale. Les PDES concernent les enfants : il y a la question de la sécurité, confier son enfant à un autre parent pour l'emmener à pied.

Une des clefs de réussite est aussi de commencer modestement, avec un petit groupe d'établissements dans lesquels on a des points d'accroche. Il faut commencer avec de petites actions ponctuelles, puis étaler dans le temps pour faire vivre la démarche. Il faut surtout cibler les actions par rapport aux saisons. Par exemple, une action concernant la pratique du vélo devrait se faire au printemps alors qu'une action comme le covoiturage peut être envisagée dès la rentrée de septembre.

L'Agence de l'Environnement et de la Maîtrise de l'Énergie (ADEME) qui, à l'époque, n'était pas autant mobilisée sur les PDES, doit faire partie du dispositif.

Lors de notre expérimentation des PDE, je me suis rendu compte qu'il fallait adapter son discours au public. En parlant du réchauffement climatique aux parents, on va en toucher certains qui seront déjà sensibles au sujet. Si on s'adresse à l'équipe enseignante, il faudra mettre l'accent sur d'autres enjeux. Lors de la présentation des PDE aux dirigeants et aux salariés, le discours était le même mais la façon de le présenter était différente. Sur les PDE, on mettait en avant l'argument économique. Cela pouvait agir sur le changement de comportement. Beaucoup de salariés ignoraient combien leur coûtait leur trajet domicile-travail.

Compte-rendu entretien Nathalie Drogerys

Chargée de territoire et de développement de la politique éducative, quartier Dunkerque Sud à la Ville de Dunkerque

Quelle a été votre implication dans la mise en œuvre des Plans de Déplacements Établissements Scolaires (PDES) ?

Le projet est piloté par la Maison de l'Environnement (MDE) sous la maîtrise d'œuvre de la directrice du service Enfance et Jeunesse, chef de projet. Je fais l'intermédiaire entre les services, la MDE et l'Éducation Nationale. Les données concernant les effectifs et la localisation des élèves sont centralisées à la direction Enfance et Jeunesse.

Quelles peuvent être les clefs de réussite d'un PDES ? Les sources d'échec ?

Le projet repose sur une démarche partenariale. Il est utile de rechercher la transversalité. Chaque service apporte ses compétences pour enrichir le projet.

D'un point de vue technique, les aménagements sécurisants sont une clef de réussite mais le manque de personnel pour l'ouverture et la fermeture des barrières ainsi que des policiers municipaux sont une source d'échec. De plus, les prises de positions politiques peuvent être fluctuantes. Les décisions peuvent être remises en question suite à un changement de personnel. Enfin, les travaux peuvent être longs à réaliser après avoir été décidés.

D'un point de vue économique, il est important d'élaborer un plan de financement pluriannuel. Mais la mise en place de panneaux autour de l'école peut être coûteuse. Aujourd'hui, à Dunkerque, un arrêté a été pris par la Ville pour régler toute la circulation aux abords des écoles.

D'un point de vue social, il faut être particulièrement attentif à plusieurs aspects : la concertation, la sensibilisation, la communication, l'implication et la mobilisation des bonnes volontés des différents acteurs sur la durée, la pérennité et l'accompagnement.

Il y a le frein du budget : les coûts des aménagements urbains peuvent être un problème, par exemple le coût d'un parc à vélos. Entre la demande d'installation d'un nouvel aménagement et sa mise en fonctionnement, il peut se passer plusieurs mois.

Ce type de projet nécessite l'adhésion et la mobilisation de tous : si un directeur d'école n'est pas motivé, le projet ne peut pas fonctionner. Les inspecteurs d'académie connaissent bien les PDES et se sentent concernés, ne serait-ce que sur la question de la sécurité autour des écoles. Mais les PDES ne sont qu'une préoccupation parmi d'autres et peuvent être laissés de côté.

La communication est une clé de réussite. Le départ d'un directeur peut signifier la fin de la démarche. Il faut relancer tous les ans par la communication, par exemple lors des conseils d'école. L'idéal serait d'être présent

au premier conseil d'école suivant l'élection des représentants des parents d'élèves de chaque école où un PDES est en place. Il faudrait aussi communiquer davantage dans les journaux locaux.

L'échec de la mise en place d'un bus pédestre peut être du au manque de communication aux parents sur les questions d'assurance en cas d'accident sur le trajet. En effet, la responsabilité civile des accompagnateurs couvre ces accidents.

Il est important d'être tenu informé des projets d'aménagement aux abords des écoles.

En 10 ans, beaucoup de choses ont été faites. Dans certaines écoles, les PDES sont totalement rentrés dans les mœurs avec des habitudes de déplacement durablement modifiées et une évolution des comportements favorisée.

L'idéal serait la mise en place d'un observatoire PDES qui fixerait les évaluations chiffrées, les changements de comportement et habitudes des usagers en étudiant le pourcentage de déplacements doux par exemple. Ce suivi servirait d'argumentaire pour les autres écoles et de support de communication.

Quelle a été l'origine de la mise en œuvre des PDES à Dunkerque ?

La démarche de PDES est une action qui s'inscrit dans le cadre stratégique suite à la loi sur l'air de 1996 qui impose les Plans de Déplacements Urbains (PDU) avec pour objectifs de réduire la pollution de l'air et améliorer la vie quotidienne.

S'ensuit la loi Solidarité et Renouvellement Urbains (SRU) de 2000 qui rajoute la sécurité et la cohérence urbaine.

Le PDU, rédigé par la Communauté Urbaine de Dunkerque, est approuvé en mars 2003 par la Ville de Dunkerque. Puis, Dunkerque a adhéré à la charte des villes européennes durables et s'est engagé dans une démarche d'Agenda 21.

La Direction de l'Enfance et de la Jeunesse s'est ensuite engagée avec la MDE sur une réflexion de ce PDU dans la perspective de la mise en place d'expériences d'écomobilité scolaire.

Un courrier a été adressé à la Ville de Dunkerque de la part de parents d'élèves inquiets pour la sécurité de leurs enfants. Nous avons donc étudié les problèmes autour de cette école. Petit à petit, d'autres écoles se sont intéressées à la démarche. Des parents ont commencé à demander la mise en place de PDES dans les écoles de leurs enfants. La demande peut également émaner de la Ville suite à un accident, même si ces derniers sont très rares. Une école peut aussi être désignée comme pilote dans le développement durable.

Certaines écoles n'ont pas besoin de PDES car il n'existe pas de problème de circulation. Après le diagnostic, on peut s'apercevoir qu'il n'y a pas de raison de mettre en place un PDES. Mais faire l'étude permet aussi de rassurer les parents. Dans l'idéal, l'étude devrait être faite dans toutes les écoles.

Quelle est la situation actuelle des PDES à Dunkerque ?

Lancée depuis l'année scolaire 2004/2005, l'expérimentation du PDES concerne aujourd'hui 20 écoles

maternelles et primaires publiques et privées, dont 9 groupes scolaires des quartiers de Malo-les-Bains, Rosendaël, Petite-Synthe et Dunkerque Centre, engagées dans cette démarche pilotée par la Ville de Dunkerque.

Ce dispositif se pérennise et est destiné à couvrir l'ensemble du territoire.

De nombreuses actions ont été menées : la piétonisation momentanée de rues devant l'entrée de l'école, le changement de lieu d'entrée de l'école, des parkings de délestage, l'accueil des enfants cyclistes par la création de garages à vélos, la mise en place de zones trente par un arrêté de circulation général, la mise en place de mobilier urbain comme les barrières à pivot qui interdisent l'accès des véhicules motorisés dans la rue de l'école aux heures d'entrée et de sortie

Des changements de sens de circulation ont été opérés dans certains quartiers afin de fluidifier le trafic, d'optimiser les déplacements ou de rendre l'accès automobile plus difficile, avec des rues à sens unique par exemple.

Certaines écoles accueillent des classes spécialisées : les enfants sont amenés par des taxis ou mini-bus. Pour faciliter cet accueil, des emplacements réservés ont été matérialisés.

Pour la protection des zones d'attente parentale, du mobilier urbain a été mis en place afin de protéger les piétons des véhicules, matérialisant les zones d'attente des parents et empêchant le stationnement anarchique.

Les parkings de proximité, sous-utilisés, ont fait l'objet d'aménagements facilitant leur usage.

Toutes ces mesures font l'objet d'évaluations permanentes et sont réajustées au besoin.

Les plans de déplacements sont l'affaire de tous et nécessitent la mobilisation de chacun.

Compte-rendu entretien Mélanie Duthoit

Chargée de mission « Mobilité et déplacements » à la Ville de Dunkerque

Quels sont les enjeux de la mise en œuvre des PDES ?

L'objectif premier reste la sécurité des enfants, même si les PDES permettent un report modal vers des modes de déplacements doux. Le report modal permet la diminution des émissions de CO₂, la fluidification de la circulation...

Quelles peuvent être les clefs de réussite ou les sources d'échecs d'un PDES ?

La réussite vient du partenariat avec les parents et l'établissement. Il faut convaincre les parents et réaliser des rappels au moins une fois par an (à l'arrivée des nouveaux élèves et des nouveaux parents), tous les 6 mois dans l'idéal. Le PDES est une démarche globale sur le long terme : il faut aussi envisager des modifications dans le quartier autour de l'école.

La modification de la carte scolaire peut également aider à la mise en œuvre de la démarche.

Quels devraient être les partenaires à impliquer dans la démarche ?

Les parents, l'école, la Direction de l'Aménagement Urbain, mais aussi les services comme la propreté urbaine, les espaces verts... qui peuvent avoir un rôle. Par exemple, il faut éviter que le camion-poubelle passe aux heures d'entrée ou de sortie des écoles. Le service des espaces verts peut aménager des voies plus agréables pour les piétons. L'aménagement urbain peut s'occuper des installations comme les potelets pour empêcher le stationnement. La police municipale peut gérer les problèmes de stationnement.

À Armentières, des patrouilleurs scolaires se chargeaient de la traversée des enfants.

Le quartier de l'école ainsi que les riverains doivent aussi être impliqués.

Quels peuvent être les axes de progression de la démarche à Dunkerque ?

Plus de sensibilisation est nécessaire. Cela doit passer par la répétition, ce qui demande du personnel supplémentaire.

Il faudrait aussi penser à des aménagements plus pérennes tels que la modification de toute une rue. Mais cela demande beaucoup plus de moyens que l'installation d'aménagements ponctuels tels que les barrières.

Plus de communication sur les actions peut aussi être utile.

Annexe 11 : Calendrier (indicatif)

	Janvier	Février	Mars	Avril	Mai	Juin	Juillet	Août	Septembre	Octobre	Novembre	Décembre
Année n-1	-Réunion du comité de pilotage	-Réunion de présentation aux chefs d'établissement								-Distribution des questionnaires d'intérêt aux parents d'élèves (1er Conseil d'École)	-Réunion du comité technique	
Année n	-Réalisation du diagnostic initial			-Organisation des déplacements (vélobus, pédibus, covoiturage)			-Amélioration de l'infrastructure		-Actualisation du diagnostic - Réunion du comité de pilotage	-Présentation du PDES au Conseil d'École		
Année n+1						-Distribution de questionnaires de satisfaction			-Actualisation du diagnostic - Réunion du comité de pilotage	-Présentation du PDES au Conseil d'École		