



Promotion des Carapattes

Analyse des freins physiques pour le fonctionnement des lignes

Rapport de synthèse

Novembre 2012



Table des matières

1 – Contexte et objectifs de l'étude.....	5
1.1 - L'écomobilité scolaire.....	5
1.2 - Les Carapattes et les Caracycles.....	5
1.3 – Objectifs de l'étude.....	6
2 – Méthodologie	6
2.1 – Enquête auprès des « porteurs de lignes ».....	6
2.2 – Observations de terrains.....	6
3 – Principaux enseignements des enquêtes.....	8
4 - Propositions et pistes d'amélioration.....	10
1 - Aménagement réglementaire aux passages piétons, abaissement du trottoir et implantation de bandes d'éveil de vigilance (BEV).....	10
2 - Suppression des emplacements de stationnement de véhicules au niveau du carrefour pour dégager la visibilité des passages piétons.....	10
Annexe n°1 – Fiche « Promotion des Carapattes et Caracycles » du PRSE2.....	14
Annexe n°2 – Questionnaire.....	16
Annexe n°3 – Fiche de synthèse Écoles Bel-Air.....	21
1- Présentation des lignes « Carapattes ».....	22
1-1 Contexte du quartier.....	22
1-2 Élément déclencheur de la création des lignes.....	22
1-3 Objectifs principaux pour un bon fonctionnement des lignes.....	23
1-4 Description de chaque ligne.....	23
1-5 Organisation des parents d'élèves.....	25
1-6 Temps de parcours et horaires pour le fonctionnement des lignes.....	26
1-7 Bilan actuel des deux lignes.....	26
2- Présentation des difficultés rencontrées liées à l'aménagement des infrastructures.....	26
2-1 Problèmes liés à l'aménagement.....	26
2-2 Problèmes liés à des mauvais comportements des automobilistes ou autres.....	27
2-3 Conclusions.....	28
3- Propositions des pistes d'amélioration des aménagements actuels liés à l'infrastructure... ..	28
Annexe n°4 – Fiche de synthèse École Navarrot.....	30
1- Présentation de la ligne « Carapattes ».....	31
1-1 Contexte du quartier.....	31
1-2 Élément déclencheur de la création de la ligne.....	31
1-3 Objectifs principaux pour un bon fonctionnement de la ligne.....	32

1-4 Description de la ligne (itinéraire du lundi soir).....	32
1-5 Organisation des parents d'élèves.....	34
1-6 Temps de parcours et horaires pour le fonctionnement de la ligne.....	34
1-7 Bilan actuel de la ligne.....	34
2- Présentation des difficultés rencontrées liées à l'aménagement des infrastructures.....	35
2-1 Problèmes liés à l'aménagement.....	35
2-2 Problèmes liés à des mauvais comportements des automobilistes ou des riverains.....	36
2-3 Conclusions.....	36
3- Propositions des pistes d'amélioration des aménagements actuels liés à l'infrastructure....	36
Annexe n°5 – Fiche de synthèse École Les Lilas.....	37
1- Présentation de la ligne « Carapattes ».....	38
1-1 Contexte du quartier.....	38
1-2 Élément déclencheur de la création de la ligne.....	38
1-3 Objectifs principaux pour un bon fonctionnement de la ligne.....	39
1-4 Description de la ligne.....	39
1-5 Organisation des parents d'élèves.....	42
1-6 Temps de parcours et horaires pour le fonctionnement de la ligne.....	42
1-7 Bilan actuel de la ligne.....	42
2 - Présentation des difficultés rencontrées liées à l'aménagement des infrastructures.....	44
2-1 Problèmes liés à l'aménagement.....	44
2-2 Problèmes liés à des mauvais comportements des automobilistes ou autres.....	44
2-3 Conclusions.....	44
3- Propositions des pistes d'amélioration des aménagements actuels liés à l'infrastructure....	44
Annexe n°6 – Fiche de synthèse École Paul Doumer.....	45
1- Présentation de la ligne « Carapattes ».....	46
1-1 Contexte du quartier.....	46
1-2 Élément déclencheur de la création de la ligne.....	46
1-3 Objectifs principaux pour un bon fonctionnement de la ligne.....	47
1-4 Description de la ligne.....	47
1-5 Organisation des parents d'élèves.....	50
1-6 Temps de parcours et horaires pour le fonctionnement de la ligne.....	50
1-7 Bilan actuel de la ligne.....	50
2 - Présentation des difficultés rencontrées liées à l'aménagement des infrastructures.....	51
2-1 Problèmes liés à l'aménagement.....	51
2-2 Problèmes liés à des mauvais comportements des automobilistes ou autres.....	51
2-3 Conclusions.....	52
3- Propositions des pistes d'amélioration des aménagements actuels liés à l'infrastructure....	53
Annexe n°7 - Contacts.....	54

1 – Contexte et objectifs de l'étude

1.1 - L'écomobilité scolaire

La mise en place d'une démarche écomobile scolaire a pour objectif de réduire la dépendance à l'automobile lors des déplacements domicile-école. Le principe est de renverser la logique du "tout automobile" au profit de modes de déplacements alternatifs, plus vertueux (marche à pied, vélo, transports en commun...).

Ces actions permettent de réduire la présence des voitures aux abords des écoles et ainsi les risques d'accidents, les nuisances sonores et la pollution.

Ce type de démarche propose également une dimension pédagogique certaine et pourrait jouer un rôle dans les nécessaires changements de comportements attendus en termes de mobilité. Les enfants sont bien entendu les premiers concernés, mais les habitudes des parents pourraient également être remises en question.

La mise en place de solutions d'écomobilité scolaire se fait en général dans le cadre d'un projet autour d'une école ou d'un groupe scolaire. Ce projet peut être inclus dans un plan de déplacements d'établissement scolaire (PDES) qui consiste à réaliser un diagnostic complet de la mobilité vers l'école, à proposer des solutions alternatives à la voiture et à mettre en place de nouveaux systèmes d'accompagnement en concertation entre les parents, la direction de l'école, la collectivité locale, etc. Les principaux outils d'éco-mobilité scolaire sont les "Carapattes" (ou Pédibus) ou "Caracycles" (ou Vélobus) qui correspondent à des systèmes d'accompagnement des enfants à l'école à pied ou à vélo.

1.2 - Les Carapattes et les Caracycles

Les Carapattes (ou Pédibus) et les Caracycles (ou Vélobus) sont constitués d'un groupe d'écoliers conduit à vélo ou à pied par des adultes (souvent des parents) bénévoles, qui suivent un itinéraire précis jalonné de points d'arrêts proches du domicile afin d'accompagner les enfants en toute sécurité à l'école. Il s'agit de solutions simples et conviviales à même de rendre la vie quotidienne des écoliers et de leurs parents plus agréables et plus éco-responsables. Sorte d'autobus de ramassage scolaire à pied ou à vélo, la réussite d'une telle organisation implique la mobilisation des parents, de leurs enfants, des équipes pédagogiques et des communes.

L'action de promotion a pour finalité d'encourager ce concept d'écomobilité scolaire, avec des modes de déplacements sûrs et non polluants, alternative à l'utilisation croissante de la voiture sur des courts trajets et à accompagner les acteurs porteurs de tels dispositifs.

Ces formes de déplacements s'inscrivent donc dans les axes stratégiques du PRSE2, sur le plan de la sécurité et de la santé, avec des actions ciblées vers les enfants et leurs parents.

Des lignes « Carapattes » ou « Caracycles » fonctionnent en Aquitaine et celles-ci s'inscrivent également en tant que projet éducatif local. Ainsi, en 2009, grâce à l'appui de Graine Aquitaine et de son réseau d'associations locales, l'ADEME a mis en place un dispositif d'aide au développement des « Carapattes » et « Caracycles » avec la formation de onze relais départementaux, la mobilisation de quinze écoles pour créer des lignes pédestres (Carapattes) et cyclistes (Caracycles) et la création d'un site internet (www.surlaroutedelecole.fr).

En 2010, une amplification du dispositif par l'élargissement du panel d'écoles et le lancement d'un appel à candidature auprès des communes en Aquitaine de plus de 20 000 habitants a permis de mobiliser de nombreuses autres communes.

1.3 – Objectifs de l'étude

L'un des freins à la mise en place de ce type de dispositif réside dans les difficultés liées au parcours sur le plan physique et aux éventuels obstacles rencontrés.

L'objectif de l'étude est donc de déterminer les freins générés par les infrastructures (aménagements, voiries...) qui viennent contrarier la mise en place ou le bon fonctionnement de lignes de Carapattes, voire Caracycles, dans les écoles concernées en région Aquitaine.

Elle a pour finalité de mieux appréhender les difficultés et gênes rencontrées ou perçues par les acteurs du dispositif. Ce retour d'expériences permettra d'une part d'identifier des pistes d'amélioration possibles aux problèmes rencontrés et d'autre part d'établir un canevas-type des éléments techniques indispensables pour initier et concrétiser des nouveaux projets « Carapattes » et « Caracycles ».

2 – Méthodologie

L'étude, pilotée par la DREAL Aquitaine et l'ADEME, avec l'appui de Graine Aquitaine, a été confiée au Centre d'Etudes Techniques de l'Équipement du Sud-Ouest.

La méthodologie d'évaluation est basée sur :

- une enquête auprès des « porteurs de lignes » en Aquitaine ;
- des observations sur le terrain du fonctionnement de certaines lignes de Carapattes.

2.1 – Enquête auprès des « porteurs de lignes »

L'enquête auprès des acteurs concernés par une ou plusieurs lignes de Carapattes s'est déroulée du 7 octobre au 31 décembre 2011, avec l'appui des réseaux d'associations portés par Graine Aquitaine et le Réseau Mille Pattes.

Le questionnaire est disponible en annexe n°2.

2.2 – Observations de terrains

A l'issue de l'enquête, certaines lignes ont été retenues pour faire l'objet d'une évaluation sur le terrain. La sélection des écoles et des lignes évaluées est basée sur les critères suivants :

- Choix de lignes qui fonctionnent correctement et de lignes pour lesquelles des difficultés ont été rapportées via l'enquête ;
- Choix d'écoles sur l'agglomération bordelaise et hors Gironde.

Ainsi, quatre lignes ont été observées sur le terrain et concernaient les écoles suivantes :

- Écoles maternelle et élémentaire Bel Air à Bordeaux ;
- École élémentaire Paul Doumer à Bordeaux ;
- Écoles maternelle et élémentaire les Lilas à Pau ;
- Écoles maternelle et élémentaire Navarrot à Oloron-Sainte-Marie.

Le CETE a pris contact avec les associations puis les parents accompagnateurs (avec l'appui des associations) afin de caler les dates d'observations. Elles se sont déroulées le 17 février et les 2, 3, 12 avril 2012.

Les observations ont été restituées sous format de fiches de synthèse par lignes contenant :

- le descriptif de la ligne ;
- les obstacles identifiés ;
- des propositions de pistes d'améliorations.

Les fiches de synthèse sont disponibles dans les annexes n°3 à 6.

3 – Principaux enseignements des enquêtes

Au terme de l'enquête menée au cours du dernier trimestre 2011, 28 réponses ont été recueillies. Seules 10 lignes recensées sur des écoles bordelaises et 5 lignes recensées dans d'autres villes de la région ont été analysées.

Principaux indicateurs :

- Fréquentation moyenne d'enfants par ligne : 8 enfants ;
- Nombre moyen d'accompagnateurs par ligne : 2 adultes ;
- Longueur moyenne des lignes : 800 m ;
- Temps de parcours moyen : 15 mn.

Caractéristiques des lignes analysées

Écoles	Caractéristiques des lignes				
	Date d'ouverture	Nombre d'enfants	Nombre d'accompagnateurs	Longueur	Temps de parcours
École Sainte-Marie (Bordeaux)	Mai 2010	8 à 10	2	500 à 1800 m	< 20 mn
École Sousa Mendès (Bordeaux)	Mai 2010	4 à 12	1 à 2	800 m	< 15 mn
École Bel Air (Bordeaux)	Juin 2011	3 à 5	2	200 à 500 m	< 15 mn
École Paul Doumer (Bordeaux)	<i>Non renseigné</i>	7	2	1 000 m	10 mn
École Pins Francs (Bordeaux)	Mars 2009	6	1	900 m	10 mn
École Francin (Bordeaux)	Mars 2009	6	2	<i>Non renseigné</i>	15 mn
École Stéhélin (Bordeaux)	Janvier 2011	5	1	800 m	5 mn
École du Vieux Bordeaux (Bordeaux)	Septembre 2011	5	2	<i>Non renseigné</i>	< 10 mn
École Carle Vernet (Bordeaux)	Mai 2009	15	4	900 m	15 mn
École Xavier Navarrot (Oloron-Ste-Marie)	Mai 2010	8 à 20	2 à 6	300 m	< 18 mn
École Marie Curie/J. Rostand (Nérac)	Juin 2011	9	7	750 m	11 mn
École Les Lilas (Pau)	Mars 2010	8	2	1 000 m	10 mn

Source : Enquête CETE-SO

Les **principales difficultés identifiées par les accompagnateurs** portent sur des problèmes liés à l'aménagement et au manque de civilité. Globalement, les ressentis exprimés lors du questionnaire ont été vérifiés sur le terrain.

- des trottoirs encombrés ou trop étroits ;
- l'absence ponctuelle de trottoirs ;



Crédits photos : CETE-SO



Crédits photos : CETE-SO

- des trottoirs non abaissés ;
- l'absence de bande d'éveil de vigilance (BEV) adaptées aux personnes à mobilité réduite et personnes vulnérables ;
- le manque de visibilité depuis les passages piétons au niveau des carrefours ;



Crédits photos : CETE-SO

- des problèmes de traversée de voiries en deux temps ;
- un trafic routier important ;
- des travaux aux abords de l'école.

4 - Propositions et pistes d'amélioration

Au regard des difficultés physiques ressenties et observées sur le terrain, quelques pistes d'amélioration sont proposées ci-dessous.

1 - Aménagement réglementaire aux passages piétons, abaissement du trottoir et implantation de bandes d'éveil de vigilance (BEV)

*Aménagements spécifiques pour les personnes à mobilité réduite
(décrets n°2006-1957 et n°2006-1958 du 21 décembre 2006 / arrêté du 15 janvier 2007)*

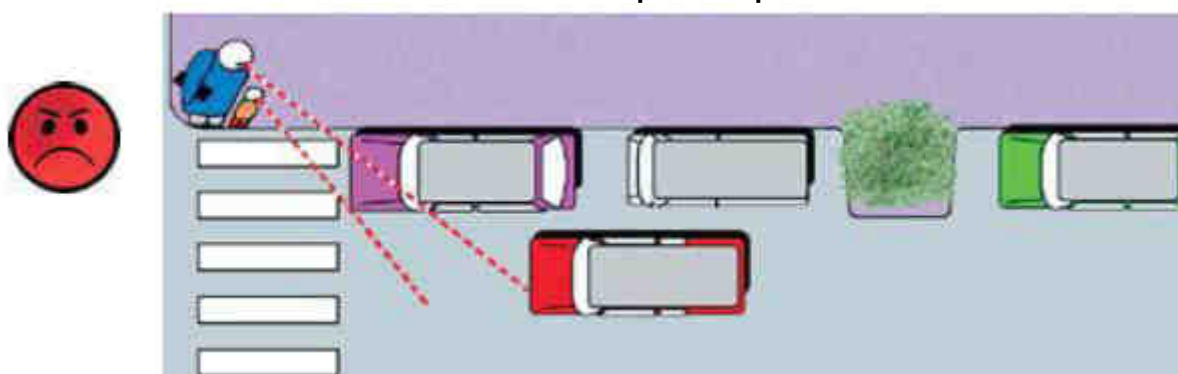


Aménagement réglementaire au passage piétons
(source photo CERTU)

2 - Suppression des emplacements de stationnement de véhicules au niveau du carrefour pour dégager la visibilité des passages piétons

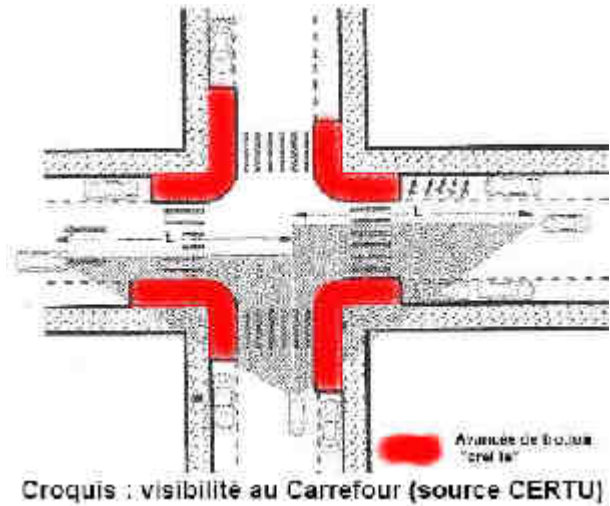
Le manque de visibilité pour les piétons, en particulier les enfants, s'engageant sur un passage piéton est principalement dû à la présence d'une place de stationnement aux abords directs du franchissement (voir schéma ci-dessous).

Schéma décrivant la situation par manque de visibilité



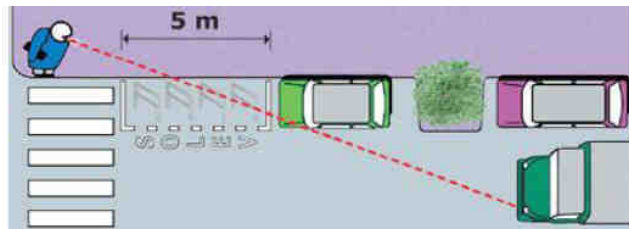
Source : CETE-SO

La mise en place d'un aménagement de type avancée de trottoir « oreille » au droit de chaque stationnement est préconisée, conformément au croquis ci-contre.



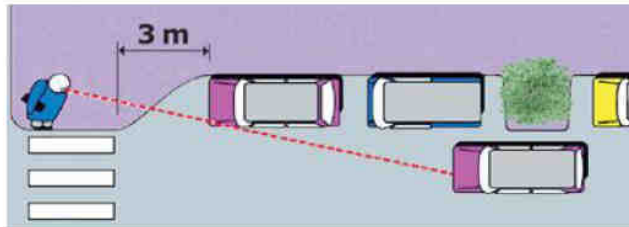
Deux propositions d'aménagement de carrefour sont envisageables par :

- Le remplacement d'une place de stationnement VL à proximité immédiate du passage piétons par du stationnement deux-roues.



Source : CETE-SO

- La suppression d'une place de stationnement VL à proximité immédiate du passage piétons permettant une meilleure visibilité pour le piéton et pour l'automobiliste.



Source : CETE-SO

Cette proposition est la mieux adaptée pour la visibilité des enfants.

Autres propositions pour sécuriser les parcours :

Le traitement du stationnement des véhicules devant les établissements scolaires par une **réglementation des horaires de stationnement**.



Crédits photos : CETE-SO

L'implantation d'une **signalétique spécifique « Carapattes »** sur le parcours avec visualisation des points de départs et des points d'arrêts.

Cette signalétique est d'ailleurs réclamée par les parents d'élèves rencontrés.



Crédits photos : CETE-SO

Le port de **gilet de sécurité** pour chaque enfant et accompagnateur.



Crédits photos : CETE-SO

Annexes

Annexe n°1 – Fiche « Promotion des Carapattes et Caracycles » du PRSE2

Fiche action 2

réduire l'impact
des activités
humaines
sur la santé

Atelier thématique : Transports et santé

Porteur de l'action : ADEME

Partenaires associés : DREAL, Collectivités territoriales, communes, associations locales « éco-mobilité scolaire », Rectorat, associations de parents d'élèves.

Pilote de l'atelier : DREAL Aquitaine



Promouvoir les Carapattes et les Caracycles

Lien avec le PRSE 2 :
Action 14 : Favoriser les transports actifs et les mobilités douces

Contexte, état des lieux :

Les Carapattes (Pédibus) et les Caracycles (Vélobus) sont constitués d'un groupe d'élèves conduit à vélo ou à pied par des adultes (souvent des parents) bénévoles, qui suivent un itinéraire précis jalonné de points d'arrêts proches du domicile pour accompagner les enfants en toute sécurité à l'école. Il s'agit de solutions simples et conviviales à même de rendre la vie quotidienne des écoliers et de leurs parents plus agréables et plus éco-responsables. Sorte d'autobus de ramassage scolaire à pied ou à vélo, la réussite d'une telle organisation implique la mobilisation des parents, de leurs enfants, des équipes pédagogiques et des communes.

L'action de promotion a pour finalité d'encourager ce concept d'écomobilité scolaire, avec des modes de déplacements sûrs et non polluants, alternative à l'utilisation croissante de la voiture sur des courts trajets et à accompagner les acteurs porteurs de tels dispositifs.

Ces formes de déplacements s'inscrivent dans les axes stratégiques du PRSE2, sur le plan de la sécurité et de la santé, avec des actions ciblées vers les enfants et leurs parents.

Cette démarche s'inscrit également en tant que projet éducatif local. Ainsi, en Aquitaine, en 2009, l'ADEME en s'appuyant sur Graine Aquitaine et son réseau d'associations locales a mis en place un dispositif d'aide au développement des Vélobus et Pédibus avec la formation de onze relais départementaux, la mobilisation de quinze écoles pour créer des lignes pédestre (car à pattes) et cyclistes (car à cycles) et la création d'un site internet (« <http://sur.laroutedelécole.fr> »). En 2010, il est prévu une amplification du dispositif par l'élargissement du panel d'écoles à mobiliser et le lancement d'un appel à candidature auprès des communes de plus de 20 000 habitants.

Ce type de démarche écomobilité reste très sensible à la pérennité du système car les lignes existantes peuvent être obsolètes d'une année scolaire à une autre. Il est donc nécessaire d'avoir une lisibilité de ce type d'action ainsi qu'une évaluation des changements de comportements de mobilité des parents.

La promotion devra s'appuyer sur le réseau d'acteurs connus, sur un retour d'expérience des actions mises en place et des difficultés organisationnelles. En terme de communication, la Semaine de la Mobilité pourrait constituer un des vecteurs de diffusion et de promotion des expériences déjà engagées.

Budget de mise en œuvre de l'action :
30 000 euros

Promouvoir les Carapattes et les Caracycles

Mesures pour réaliser l'action				
Mesures	Descriptif des mesures	Pilotes des mesures	Echéancier	Indicateurs retenus
1	Mettre en place un comité de pilotage régional de l'« Eco-mobilité scolaire »	ADEME	2010	Diversité des parties prenantes au sein du COPIL Assiduité des participations
2	Réaliser une évaluation « physique » des difficultés liées à la mise en place des lignes de Carapattes et Caracycles : cheminement piétons, pistes cyclables, parking à vélos dans les écoles...	CETE du Sud-Ouest	2010	Production d'un ou de deux rapport(s) d'évaluation
3	Définir une stratégie de promotion des Carapattes et Caracycles	ADEME	2010	Production d'un document stratégique
4	Mettre en œuvre la stratégie définie et validée	ADEME	Annuel 2010 2011 2012 2013	Nombre de lignes nouvelles à engager par an
5	Réalisation d'un tableau de bord de suivi des actions conduites en région	ADEME	Annuel 2010 2011 2012 2013	Production d'un tableau de bord annuel
6	Élaboration d'une synthèse des expériences engagées durant le PRSE 2 et d'une évaluation globale au cours d'une manifestation publique	ADEME	2014	Organiser une manifestation publique



Annexe n°2 – Questionnaire



Questionnaire sur les Carapattes

Quels freins générés par les infrastructures ?

Dans le cadre du **PRSE** (Plan Régional Santé Environnement), une étude a été confiée au CETE/SO (Centre des Etudes Techniques de l'Équipement du Sud-Ouest) par la DREAL Aquitaine (Direction Régionale de l'Environnement, de l'Aménagement et du Logement) et l'ADEME pour favoriser la promotion des "Carapattes et caracycles".

Ce questionnaire a pour but d'identifier les difficultés rencontrées liées aux aménagements et aux infrastructures sur les lignes "Carapattes" durant l'année scolaire 2010 - 2011. Ce retour d'expériences devrait permettre de mieux comprendre les conditions de réussite de ce type de démarche.

Nous vous remercions pour votre collaboration.

Le temps de réponse à cette enquête est de moins de 5 minutes.

Il y a 31 questions dans ce questionnaire

1 - Renseignements généraux

1. Quel est le nom de votre école ?

2. Quel est le nom de votre commune ? *

3. Dans quel département vous situez-vous ? *

Veillez sélectionner **une seule** des propositions suivantes :

- 24
- 33
- 40
- 47
- 64

4. Combien existe-t-il de ligne(s) Carapattes ou Pédibus" sur votre école ?

Veillez sélectionner **une seule** des propositions suivantes :

- 1
- 2
- 3

2 - Renseignements sur votre ligne "Carapattes"

5. Quel est le nom ou le n° de votre ligne ?

Veillez écrire votre réponse ici :

6. Votre ligne est-elle actuellement :

Veillez sélectionner **une seule** des propositions suivantes :

- fermée
- existante
- en projet

7. Si elle est fermée, veuillez indiquer la cause de sa fermeture :

8. Etes-vous : *

Veillez sélectionner **une seule** des propositions suivantes :

- Parent(s)
- Enseignant(s)
- Autre

9. Quelles sont vos coordonnées ?

Veillez écrire votre(vos) réponse(s) ici :

- Nom
- Prénom
- Tél.
- Email

10. Quelle association / structure relais vous a accompagné dans la démarche ?

Veillez sélectionner **une seule** des propositions suivantes :

- CDIE Béarn
- CPIE Béarn
- APDA 47
- EKOLONDOI
- AROEVEN
- ASSOCIATION D'IDEES
- APDA 33
- CESEAU
- MEDULI NATURE
- FDFR 33
- PAYS DE BELEYME
- PETIT DEB
- MILLE-PATTES
- Autre

11. Rencontrez-vous des difficultés liées aux aménagements (voiries, trottoirs, ...) ? *

Veillez sélectionner **une seule** des propositions suivantes :

- Oui
- Non

12. Merci de bien vouloir préciser le problème rencontré et le nom de la rue concernée :

Veillez choisir toutes les réponses qui conviennent et laissez un commentaire :

- Manque de visibilité
- Absence de passage piétons
- Absence de trottoir
- Trottoir trop étroit
- Trottoir encombré
- Tunnel ou souterrain
- Traversée en deux temps
- Temps de traversée trop court à un feu tricolore
- Absence de feu tricolore au passage piétons
- Trafic routier important
- Autre :

Cocher la ou les cases correspondantes et indiquer le nom de la rue.

13. Quelle largeur a le trottoir dans ce passage (en m) et dans quelle rue ce passage est-il emprunté par la ligne ?

Veillez choisir toutes les réponses qui conviennent et laissez un commentaire :

- inférieur à 0,50 m (passage d'une personne à la fois)
- entre 0,50 m et 1,00 m (passage de 2 personnes à la fois)
- entre 1,00 et 1,40 m
- Autre :

14. Quels types d'obstacles rencontrez-vous sur les trottoirs et dans quelle rue ?

Veillez choisir toutes les réponses qui conviennent et laissez un commentaire :

- voiture(s)
- vélos
- motos
- défauts d'entretien
- poubelles
- végétation
- mobilier urbain
- mobilier privé
- Autre :

15. Rencontrez-vous des difficultés pour la traversée de chaussée ?

Veillez choisir toutes les réponses qui conviennent et laissez un commentaire :

- oui
- non

Si oui, dans quelle(s) rue(s) ?

16. S'il s'est produit un accident de la circulation sur le parcours, merci de bien vouloir renseigner le type d'accident et le lieu :

Veillez choisir toutes les réponses qui conviennent et laissez un commentaire :

- un accrochage matériel
- un accident avec un ou plusieurs blessés légers
- un accident avec un ou plusieurs blessés hospitalisés
- un accident avec des blessés dont un ou plusieurs morts

Indiquer le nombre de personnes impliquées et le nom de la rue concernée.

17. Un enfant ou un accompagnant a-t-il été touché ?

Veillez sélectionner **une seule** des propositions suivantes :

- Oui
- Non

18. Y-a-t-il eu des mesures (ex : réorganisation de la ligne, ...) à la suite de l'accident ?

Veillez sélectionner **une seule** des propositions suivantes :

- Oui
- Non

19. Avez-vous des commentaires à ajouter ?

Veillez écrire votre réponse ici :

3 - Description générale de la ligne

20. Quel est le nombre moyen d'enfants concernés par jour sur la ligne ?

Veillez écrire votre réponse ici :

21. Quel est le nombre d'accompagnateurs en moyenne par jour ?

Veillez écrire votre réponse ici :

22. Quelle est la longueur totale de la ligne en mètres ?

Veillez écrire votre réponse ici :

23. Combien faut-il de temps en minutes pour amener les enfants en utilisant cette ligne ?

Veillez écrire votre réponse ici :

24. Quel est l'horaire de départ, le matin, en début de ligne ?

Veillez écrire votre réponse ici :

25. Y-a-t-il un retour l'apm, si oui, à quelle heure ?

Veillez sélectionner **une seule** des propositions suivantes :

- oui
- non

Faites le commentaire de votre choix ici :

26. Quelle est la date de démarrage de la ligne ?

Veillez entrer une date :

27. A quelle(s) période(s) fonctionne-t-elle ? *

Choisissez **toutes** les réponses qui conviennent :

- automne
- hiver
- printemps
- toute l'année

28. Quel est le nombre d'arrêts ?

Veillez écrire votre réponse ici :

29. Cette ligne, est-elle maintenue pour l'année scolaire suivante (2011/2012) ? *

Veillez sélectionner **une seule** des propositions suivantes :

- Oui
- Non

30. Avez-vous des commentaires à ajouter ?

Veillez écrire votre réponse ici :

4 - Caracycles

31. Pour notre information, pourriez-vous indiquer s'il existe une ou plusieurs lignes "Caracycles ou vélobus" sur votre école ?

Veillez sélectionner **une seule** des propositions suivantes :

- Oui
- Non

Merci de bien vouloir indiquer le nombre et le nom de la (des) ligne(s).

Annexe n°3 – Fiche de synthèse Écoles Bel-Air



Parcours en convoi « Carapattes »

Bordeaux – Écoles Bel-Air

Lignes Bernard Adour et Bel-Air

(visite du vendredi 17 février 2012)

Commune : Bordeaux

Plan de situation

Nom de l'école : Bel-Air

Nombres d'élèves :

Ecole maternelle : 75

Ecole élémentaire : 113

Nombre de lignes : 2

Ecole maternelle : Ligne « Bernard Adour » (1 000 m – 10 mn)

Ecole élémentaire : Ligne « Bel Air » (1 200 m – 15 mn)



1- Présentation des lignes « Carapattes »

1-1 Contexte du quartier

Les établissements scolaires Bel-Air sont partagés en deux sites, une école maternelle et une école élémentaire, situées aux abords de la clinique Bel-Air, dans un triangle compris entre les Boulevards, l'avenue de la République et l'avenue d'Arès à Bordeaux. Cette zone se trouve à proximité du stade Raoul Batany, de la Cité Administrative de Bordeaux et de la Polyclinique St-Augustin. Ce quartier est composé en majorité d'échoppes, traversé de rues à circulation en sens unique avec un stationnement de véhicules sur un seul côté de la chaussée.

1-2 Élément déclencheur de la création des lignes

Pour les automobilistes, le problème majeur dans ce quartier est de trouver une place de stationnement et pour les piétons, de traverser les voies en toute sécurité. La plupart des parents accompagne leurs enfants aux deux écoles en voiture, avant de rejoindre leur travail. Afin de déposer leurs enfants devant les écoles, certains d'entre eux stationnent leur véhicule au milieu de la chaussée en sens unique, en signalant leurs arrêts par les feux de détresse, obstruant ainsi la circulation. D'autres stationnent sur le trottoir, gênant le passage et l'accès aux cheminements des piétons.

Certains parents, habitants du quartier, ont choisi de se regrouper afin d'accompagner, à pied, leurs enfants jusqu'aux 2 écoles : cela représente 5 parents accompagnateurs et 7 enfants. Ils s'organisent bénévolement, décident du choix des parcours les plus sécurisants, des points d'arrêts pour récupérer chaque enfant et se partagent les tâches pour encadrer les enfants en toute sécurité en convoi « Carapattes ».

Deux lignes ont ainsi été créées :

- ♣ la ligne « Bernard Adour » pour l'école maternelle ;
- ♣ la ligne « Bel-Air » pour l'école élémentaire.

Plan du cheminement de la ligne « Carapattes »



1-3 Objectifs principaux pour un bon fonctionnement des lignes

- Amener les enfants devant leur école sur le meilleur parcours et en toute sécurité,
- Encadrer un petit groupe d'enfants par plusieurs parents bénévoles motivés,
- Choisir des points d'arrêts pertinents afin d'éviter un long parcours.

1-4 Description de chaque ligne

La ligne « Bel-Air » démarre avenue d'Arès à 8h10, où le trafic véhicules est important. Ce matin du 17 février 2012, le convoi « carapattes » est constitué d'un parent et de deux enfants, l'un allant à l'école élémentaire et l'autre à l'école maternelle.

Nous quittons rapidement l'avenue d'Arès pour prendre une rue plus tranquille, la rue Solle.



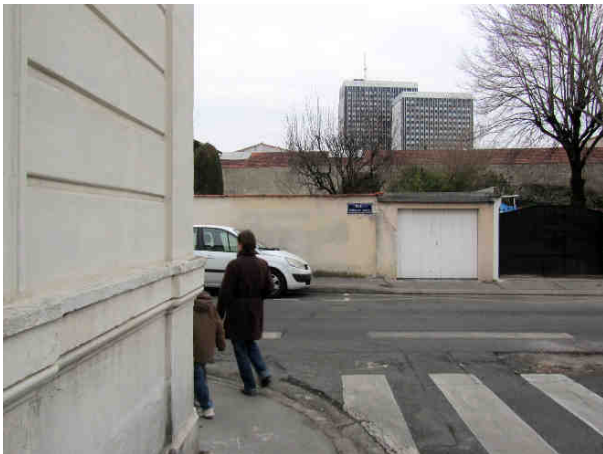
1 - Avenue d'Arès



2- Rue Solle, cheminement sécurisé et voie calme

Nous prenons ensuite le Passage du Puit pour récupérer un enfant : celui-ci est déjà parti en raison du retard par rapport à l'horaire de passage prévu). Nous arrivons sur la Rue Bernard Adour et tournons à droite pour remonter la voie en restant sur le même trottoir.

Nous changeons de trottoir pour un accès plus direct aux écoles situées de l'autre côté de la rue. Nous profitons de deux passages piétons pour traverser les voies et continuer le parcours. Des petits plots sont implantés sur le trottoir, gênant le cheminement au passage piétons : ces aménagements représentent des obstacles dangereux peu visibles, trop bas.



3- Changement de direction sur le même trottoir



4- Changement de trottoir, traversée sécurisée aux passages piétons, mais petits plots dangereux sur le cheminement

Nous passons à proximité de l'école maternelle, mais le parent d'élève a choisi d'aller d'abord à l'école élémentaire, point le plus éloigné du domicile. Normalement la ligne « Bernard Adour » est desservie en premier par un accompagnateur et l'autre parent continue sur la ligne « Bel-Air ». Ce matin, le faible nombre d'enfants et la présence d'un seul parent ont modifié l'organisation.

Nous rencontrons encore des petits plots, peu visibles, implantés sur les trottoirs, qui représentent un danger sur le cheminement des piétons. Nous quittons la Rue Bernard Adour pour accéder à la Rue Caffin, dernière ligne droite pour accéder à l'école primaire Bel-Air.



5- Passage à proximité de l'école maternelle, petits plots dangereux sur le cheminement piétons



6- Dernière traversée de voie, accès à l'école primaire par la Rue Victor Caffin

Nous continuons le parcours sur le trottoir de gauche : un véhicule est stationné sur le trottoir, nous obligeant à passer sur la voie. Nous arrivons devant l'école, il est 8h20. Le premier enfant est déposé à l'école élémentaire Bel-Air. Un véhicule est stationné sur la chaussée, avec ses feux de détresse, pour permettre aux enfants de descendre et d'accéder à l'entrée de l'école : la circulation de la voie est perturbée.



7- Rue Caffin, l'école au fond à gauche, un véhicule est stationné sur le trottoir et d'autres sur la voie



8- Ecole primaire Bel-Air, fin du parcours. Véhicule stationné sur la voie pour déposer des enfants

Sur le même parcours, en empruntant la Rue Bernard Adour, nous nous dirigeons vers l'école maternelle. Dernière traversée piétons, nous prenons à gauche la Rue Charles Versein par le trottoir de droite, l'établissement scolaire se trouve 100m à droite. Il est 8H25 c'est l'arrivée de la ligne « Bernard Adour » devant l'école où le second enfant est déposé.

Des travaux sont en cours à la clinique Bel-Air, aucun stationnement de véhicule n'est possible dans la rue.



9- Passage piétons, accès à gauche Rue Charles Versein, cheminement trottoir de droite



10- Rue Charles Versein, l'école maternelle est à droite. Travaux à la clinique Bel-Air en face

1-5 Organisation des parents d'élèves

Des contacts sont pris actuellement par le porteur de projet des lignes, auprès des parents d'élèves, pour les remotiver en expliquant la démarche et réorganiser l'action « carapattes ».

1-6 Temps de parcours et horaires pour le fonctionnement des lignes

La durée du parcours est de 15 minutes environ, les 2 écoles accueillant les élèves jusqu'à 8h30.

Un départ à 8h10, depuis le domicile du 1^{er} parent, est possible actuellement. L'horaire peut varier suivant le nombre d'enfants, les points d'arrêt définis, le nombre suffisant d'accompagnateurs pour encadrer le convoi « carapattes » en toute sécurité.

L'heure d'arrivée prévisionnelle à l'école est 8h25.

1-7 Bilan actuel des deux lignes

Le principal constat est la très faible participation des parents.

Les deux lignes ne fonctionnent que le vendredi, une communication active est souhaitée. De nombreux parents accompagnent à pied leurs enfants chacun de leur côté.

A l'origine du projet de la ligne, il y avait 5 parents accompagnateurs et 7 enfants.

2- Présentation des difficultés rencontrées liées à l'aménagement des infrastructures

2-1 Problèmes liés à l'aménagement

1- Stationnement de véhicules gênants la visibilité au niveau du carrefour



11- Carrefour de l'Avenue d'Arès et de la Rue Solle

2- Petits plots peu visibles, trop bas implantés sur le trottoir au niveau des passages piétons

3- Bordures trottoirs non abaissées au niveau des passages piétons



12- Traversée Avenue Bernard Adour

2-2 Problèmes liés à des mauvais comportements des automobilistes ou autres

- Stationnement de véhicules sur les trottoirs



13- Rue Charles Versein

- Stationnement de véhicules à proximité de l'école sur la voie de circulation



14- Rue Charles Versein

- Poubelles gênantes sur les trottoirs, obstacles au cheminement des piétons



15- Avenue Bernard Adour

2-3 Conclusions

Le parcours propose un cheminement relativement sécurisé.

Les trottoirs sont d'une largeur minimale d'1m40 pour la plupart. Sur ces trottoirs, quelques poubelles gênent le cheminement des piétons et des véhicules y stationnent, obligeant le piétons à circuler sur la voie.

Des petits plots peu visibles, trop bas, sont implantés sur le trottoir à certains carrefours, au niveau des passages piétons, pour empêcher le stationnement des véhicules : ces obstacles constituent un danger important pour les piétons.

Les trottoirs ne sont pas abaissés au niveau des passages piétons : il est recommandé de les adapter aux personnes à mobilité réduite, personnes vulnérables dont font partis les enfants. **(voir photo n°12).**

Certains emplacements de stationnements réglementés sont placés trop près du carrefour, gênant la visibilité du conducteur qui tourne et qui ne voit pas le piéton traverser **(photo n° 11).**

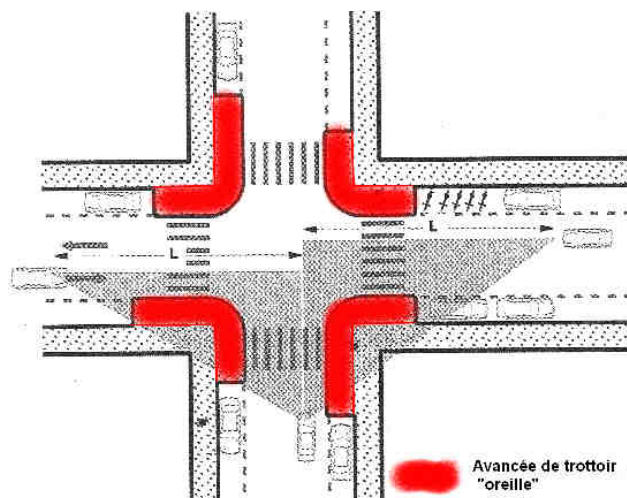
Il n'existe pas d'emplacement de stationnement temporaire devant les établissements scolaires pour permettre aux parents d'accompagner sans risque leurs enfants **(photo n°14).**

3- Propositions des pistes d'amélioration des aménagements actuels liés à l'infrastructure

1- Suppression des emplacements de stationnement de véhicules, au niveau du carrefour (voir situation actuelle photo n°11), pour dégager la visibilité des passages piétons aux conducteurs qui tournent aux carrefours.

Mise en place d'un aménagement, dispositif de type avancée de trottoir « oreille », au droit de chaque stationnement.

(Voir croquis ci-contre)



Croquis : visibilité au Carrefour (source CERTU)

2- Remplacement des petits plots trop bas par des potelets plus haut et donc plus visibles et abaissements des trottoirs aux passages piétons avec bandes d'éveil de vigilance (BEV), notamment pour les adapter aux Personnes à Mobilité Réduite (PMR) et les personnes vulnérables (enfants).

(voir situation actuelle photo n°12)

§ Aménagements spécifiques pour les personnes à mobilité réduite (décrets n°2006-1957 et n°2006-1958 du 21 décembre 2006 / arrêté du 15 janvier 2007)



Aménagement réglementaire au passage piétons (source photo CERTU)

3- Réglementation du stationnement des véhicules devant les 2 établissements scolaires aux heures des entrées et sorties, avec la mise en place d'arrêts minutes. (voir situation actuelle photo n°14)

Annexe n°4 – Fiche de synthèse École Navarrot



Parcours en convoi « Carapattes » Oloron-Ste-Marie – École Navarrot

Ligne Marcadet

(visite du lundi 02 avril 2012)

Commune : Oloron-Sainte-Marie

Nom de l'école : Navarrot

Nombres d'élèves :

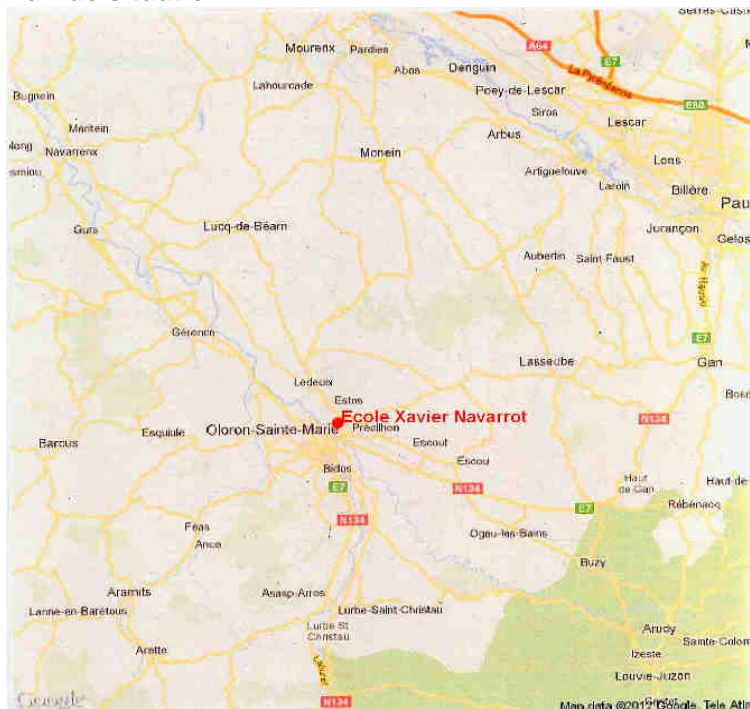
Ecole maternelle : 54

Ecole élémentaire : 74

Nombre de lignes : 1

Ecole maternelle et école
élémentaire : Ligne Marcadet (1 500
m, 20 mn)

Plan de situation



1- Présentation de la ligne « Carapattes »

1-1 Contexte du quartier

L'établissement scolaire Navarrot est constitué, d'une école maternelle et d'une école élémentaire. Il est situé à l'est de la ville d'Oloron-Sainte-Marie (64), au bord de la RD9, Rue Ambroise Bordelongue. Pour le stationnement des véhicules des parents, un parking est implanté devant l'école et une zone verte arborée contenant une aire sportive jouxte le groupe scolaire.

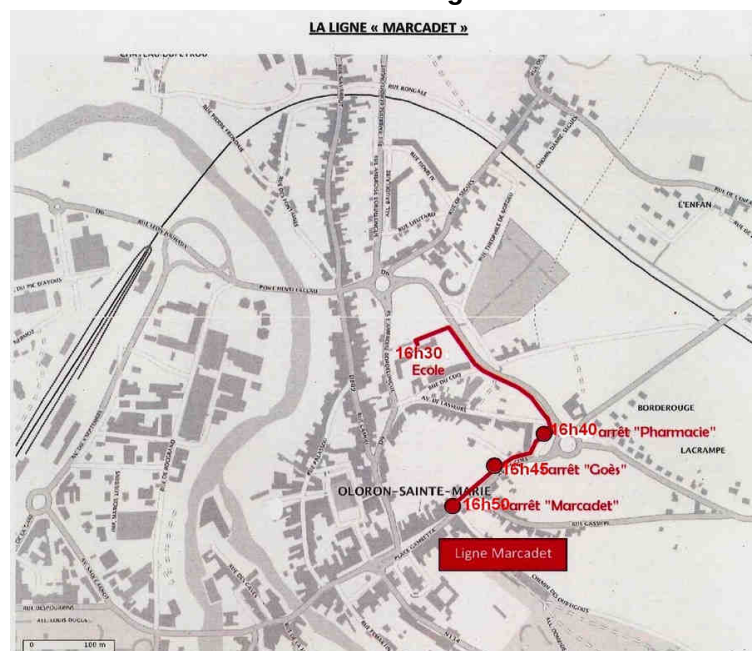
1-2 Élément déclencheur de la création de la ligne

Au début de l'année 2009, l'idée du « Carapattes » a germé dans l'esprit du directeur de l'établissement et des parents d'élèves de l'école St-Cricq pour résoudre le problème d'encombrement de véhicules et du « tout voiture » autour de l'établissement. En 2010, un groupe de travail s'est formé avec le directeur, les enseignants, les parents d'élèves, une élue en charge des affaires scolaires à Oloron-Sainte-Marie et l'association BIE (Béarn Initiatives Environnement). Après quelques mois d'enquête et de réflexion, la démarche a abouti à la création de 3 lignes « Carapattes » et à leur inauguration. Présent à cette occasion et ayant lui aussi des problèmes récurrents autour de son établissement, le directeur de l'école Navarrot a décidé de s'engager à son tour afin de répondre aux problèmes des abords encombrés et du parking saturé. Il organise le 14 décembre 2010 une réunion d'information auprès des parents d'élèves. Un groupe de travail s'est constitué autour du directeur, des enseignants, du BIE et de parents motivés.

Après plusieurs réunions du groupe de travail, un questionnaire a été envoyé aux parents d'élèves en février 2011. En mars 2011, une analyse des réponses au questionnaire a été faite, ainsi qu'un recensement des parents disponibles pour accompagner le « Carapattes ». En mai 2011, l'inauguration se prépare : répartition des tâches, créations de dessins et d'affiches, invitation de journalistes, petit-déjeuner festif offert par la ville.

Le 27 mai 2011, les 3 lignes « Carapattes » de l'école Navarrot ont été inaugurées en toute convivialité. La presse s'en est fait l'écho (Sud-Ouest du 28/05/2011 et revue « Vu bien Vu » de septembre 2011 - article de Béarn Initiatives Environnement).

Plan du cheminement de la ligne « Marcadet »



1-3 Objectifs principaux pour un bon fonctionnement de la ligne

- Amener les enfants devant leur école sur le meilleur parcours et en toute sécurité,
- Encadrer un petit groupe d'enfants par plusieurs parents bénévoles motivés,
- Choisir des points d'arrêts pour éviter un long parcours.

1-4 Description de la ligne (itinéraire du lundi soir)

La ligne « Carapattes » démarre depuis l'école à 16h30, encadrée de parents d'élèves en gilet sécurité.



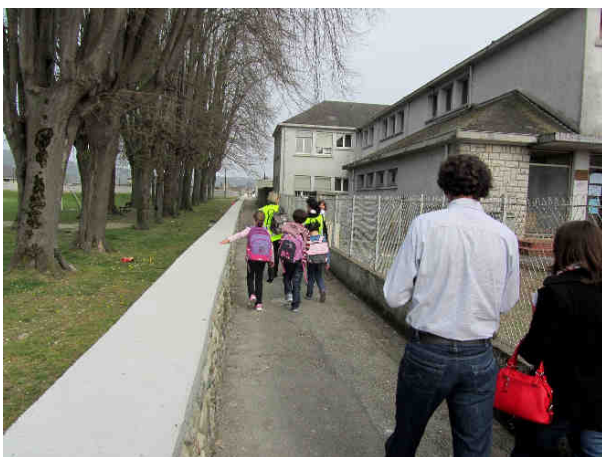
1- Rue A. Bordelongue D9, aux abords du parking et de l'école qui se situe au fond à gauche



2- Départ du convoi depuis l'école du « Carapattes »

Ce lundi 02 avril 2012, le convoi est constitué de 2 mamans accompagnatrices et de 4 élèves de l'école élémentaire. Pour la circonstance, l'animatrice BIE et le directeur de l'école étaient présents sur le parcours. Il faut signaler que la participation d'enfants sur la ligne est plus importante le lundi matin.

Nous quittons l'école en prenant à droite « le chemin du cimetière » qui longe l'établissement scolaire d'un côté et la zone verte de l'autre côté. Cette voie est sécurisée pour les enfants.



3- Chemin du cimetière, voie sécurisée



4- Arrivée à proximité de l'Avenue Talleyrand-Périgord

Nous prenons à droite un chemin, qui longe la RD6 Avenue Talleyrand-Périgord, protégé par un mur anti-bruit. Le parcours est toujours sécurisé.



5- Chemin sécurisé le long de l'Avenue Talleyrand-Périgord



6- Passage du chemin entre 2 murs anti-bruit

Nous longeons toujours la D6, marchant sur le petit chemin bordé d'espaces verts. Nous arrivons au niveau de l'Avenue de Lasseube, le convoi traverse la voie sur un passage piétons. L'aménagement est réalisé avec abaissement des trottoirs pour les PMR, mais il manque les bandes d'éveil et de vigilance (BEV).



7- Chemin agréable bordé d'espaces verts



8- Traversée sécurisée de l'Avenue de Lasseube

Le parcours se fait maintenant sur un trottoir d'une largeur minimale de 1m40. Nous arrivons au niveau de l'Avenue de Goès, le trottoir s'arrête, le parcours se fait alors en bordure de voie où le trafic est faible. En l'absence de trottoir, la sécurité pour les enfants est réduite. Ce soir il n'y a qu'un arrêt sur la ligne dit « Goès », 2 enfants et 1 accompagnatrice sont arrivés à leur domicile.



9- Le trottoir s'arrête, le parcours se fait en bordure de voie à faible trafic, la sécurité est réduite



10- Arrêt de la ligne Avenue de Goès, 2 enfants et 1 accompagnatrice arrivent à leur domicile

L'itinéraire se poursuit en bordure de voie, le convoi se déplace sur un espace servant de trottoir, au niveau de l'Avenue, séparé par un caniveau plat à double pente.

Nous arrivons sur une portion du parcours où les trottoirs sont trop étroits pour la circulation du convoi, avec des poubelles gênant les piétons qui sont obligés de passer sur la voie.



11- Le convoi se déplace sur un trottoir au niveau de la voie



12- Passage délicat, trottoir étroit, poubelle gênant les pétons

La fin du parcours est délicate, le convoi « Carapattes » circule sur le caniveau implanté le long de la voie.

C'est le terminus de la ligne « Marcadet », il est 16h50, les 2 derniers enfants et leur accompagnatrice regagnent leur domicile.



13- La circulation des piétons se fait sur le caniveau



14- Fin du parcours, arrêt de la ligne dit « Marcadet »

1-5 Organisation des parents d'élèves

Quelques parents s'organisent pour faire fonctionner la ligne « Marcadet » uniquement le lundi, le matin et le soir.

1-6 Temps de parcours et horaires pour le fonctionnement de la ligne

La durée du parcours est de 15 à 20 minutes environ et 2 arrêts sont effectués au cours de l'itinéraire. Le matin, le départ a lieu à 8h25 à l'arrêt « Marcadet » pour une arrivée à l'école à 8h45. Le soir, le départ de l'école est à 16h30 pour une arrivée en fin de ligne à l'arrêt « Marcadet » à 16h50.

1-7 Bilan actuel de la ligne

La ligne « Marcadet » ne fonctionne que le lundi, le matin pour une bonne présence des élèves. Le soir, la fréquentation de la ligne est relativement plus faible.

2- Présentation des difficultés rencontrées liées à l'aménagement des infrastructures

2-1 Problèmes liés à l'aménagement

- Absence de trottoir, danger pour le piéton



15- Avenue de Goès

- Espace trottoir, séparé de l'Avenue par un caniveau, implanté au même niveau que la voie.



16- Avenue de Goès

- A chacune des extrémités du passage piétons, les bandes d'éveil de vigilance (BEV) sont absentes..



17- Avenue de Lasseube

2-2 Problèmes liés à des mauvais comportements des automobilistes ou des riverains

- Poubelle gênant la circulation des piétons.



18- Avenue de Goès

2-3 Conclusions

Le parcours propose un cheminement sécurisé sur les $\frac{3}{4}$ de la ligne. Le convoi « Carapattes » emprunte un chemin en site sécurisé pour les piétons, hors des voies de circulation automobiles.

La traversée de l'Avenue de Lasseube se fait par un passage piétons avec abaissement du trottoir pour l'adapter aux personnes à mobilité réduite et aux personnes vulnérables dont font parties les enfants.

Les bandes d'éveil de vigilance (BEV) n'ont pas été implantées. **(voir photo n°17)**

La dernière portion de l'itinéraire, Avenue de Goès, pose des problèmes de sécurité pour les piétons. Les trottoirs sont étroits ou bien absents et les poubelles sont gênantes pour le déplacement des piétons. **(voir photo n°18)**

3- Propositions des pistes d'amélioration des aménagements actuels liés à l'infrastructure

L'implantation de bandes d'éveil de vigilance (BEV) au passage piétons Avenue de Lasseube est recommandé, notamment pour l'adapter aux Personnes à Mobilité Réduite (PMR) et les personnes vulnérables (enfants).

(voir situation actuelle photo n°17)

§ Aménagements spécifiques pour les personnes à mobilité réduite

(décrets n°2006-1957 et n°2006-1958 du 21 décembre 2006 / arrêté du 15 janvier 2007)



Aménagement réglementaire au passage piétons (source photo CERTU)

Annexe n°5 – Fiche de synthèse École Les Lilas



Parcours en convoi « Carapattes »

Pau - Ecole les Lilas

Ligne Oussère

(visite du mardi 03 avril 2012)

Commune : Pau

Nom de l'école : Les Lilas

Nombres d'élèves :

Ecole maternelle : 71 élèves

Ecole élémentaire: 182 élèves

Nombre de lignes : 1

Ecole maternelle et école
élémentaire : Ligne « Oussère »
(1 200 m – 15 mn)

Plan de situation



1- Présentation de la ligne « Carapattes »

1-1 Contexte du quartier

L'établissement scolaire Les Lilas est constitué, d'une école maternelle et d'une école élémentaire, situé au Nord de la ville de Pau (64), intégré dans un quartier calme de lotissements, au bord de la rivière l'Ousse des Bois, zone boisée et verdoyante.

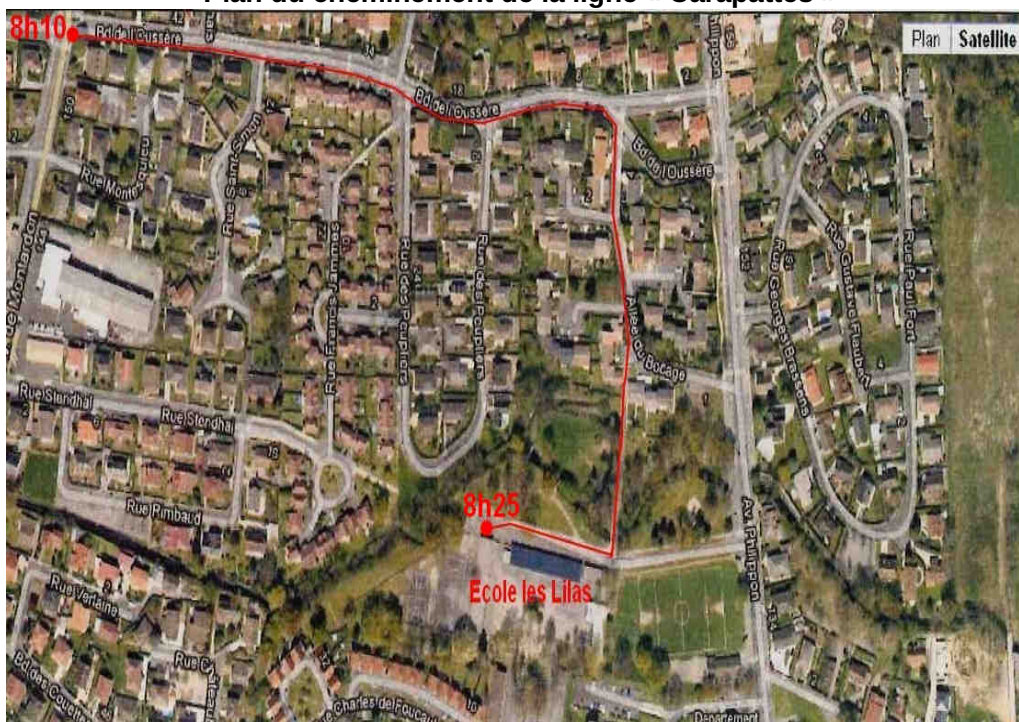
1-2 Élément déclencheur de la création de la ligne

Suite aux accompagnements menés auprès de plusieurs écoles de la Communauté d'Agglomération de Pau dans le cadre d'une convention de partenariat entre le CDIE Béarn (Centre de Documentation et d'Initiatives pour l'Environnement du Béarn aujourd'hui Ecocène) et la Communauté d'Agglomération de Pau, de nouveaux parents d'élèves ont sollicité Ecocène à la rentrée de septembre 2010. Durant l'année scolaire précédente, des outils (visuels, expositions, plaquettes,...) avaient été mis à disposition par Ecocène dans le cadre de la fête de l'école en juin 2010 sur demande d'une enseignante et d'un parent d'élève. L'accompagnement du groupe scolaire « les Lilas » de Pau a débuté fin 2010 après qu'un groupe constitué de cinq parents d'élèves, noyau dur de la ligne « Oussère », ait cherché par leurs propres moyens, des informations sur le site internet : www.surlaroutedelecole.fr.

Une enquête de mobilité a été lancée auprès des classes de l'établissement scolaire en octobre 2010. Une réunion de travail pour la transmission des informations concernant l'accompagnement a eu lieu quant à elle en novembre. Ensuite, une réunion de travail à partir de la cartographie et des résultats de l'enquête a permis de déterminer collectivement le tracé de la ligne et de la mettre en place dès février 2011.

Deux lignes ont été créées en février 2011 : la ligne « Oussère » et la ligne « Mandela » qui rejoignait la ligne Oussère sur la fin du parcours. Cette ligne « Mandela » n'a pas été reconduite, le fils du parent d'élève porteur du projet étant rentré en sixième. Malgré quelques tentatives de relance lors de réunions de suivi, cette ligne ne fonctionne plus aujourd'hui.

Plan du cheminement de la ligne « Carapattes »



1-3 Objectifs principaux pour un bon fonctionnement de la ligne

- Amener les enfants devant leur école sur le meilleur parcours et en toute sécurité,
- Encadrer un petit groupe d'enfants par plusieurs parents bénévoles motivés,
- Choisir des points d'arrêts pour éviter un long parcours.

1-4 Description de la ligne

La ligne démarre à l'angle du Boulevard de l'Oussère et de l'Avenue de Montardon à 8h10, dans un quartier de lotissements. Le convoi de départ est composé de 2 élèves et 2 accompagnateurs, avec la présence pour l'occasion de l'animatrice de l'Association « Ecocène ». Nous longeons le Boulevard de l'Oussère, où le trafic est faible, sur un trottoir d'une largeur minimale de 1m40.



1- Départ du convoi « Carapattes » à l'angle du Boulevard de l'Oussère et de l'Avenue de Montardon



2- Le convoi longe le Boulevard de l'Oussère

Le convoi traverse une 1^{ère} voie, la Rue St-Simon qui est sans issue, avec peu de passage de véhicules.

Nous continuons l'itinéraire le long du Boulevard de l'Oussère. Nous stoppons le convoi au 1^{er} arrêt de la ligne pour prendre 2 élèves et une accompagnatrice.



3- Traversée au niveau de la Rue St-Simon qui est une voie sans issue



4- 1er arrêt pour prendre 2 élèves et 1 accompagnatrice

Le parcours se poursuit Boulevard de l'Oussère. Nous traversons la Rue des Peupliers sur un passage piétons bien aménagé. 200m plus loin, nous traversons de nouveau le Rue des peupliers qui contourne le lotissement pour revenir Boulevard de l'Oussère.



5- Traversée de la Rue des Peupliers



6- Traversée à nouveau de la Rue des Peupliers qui contourne le lotissement

Le Boulevard de l'Oussère amorce un léger virage que les véhicules ont tendance à couper pour se rapprocher du trottoir. Le convoi est vigilant.

Nous quittons le Boulevard de l'Oussère pour prendre l'allée du Bocage, petite voie calme avec peu de circulation. Les voies qui débouchent sur l'allée sont toutes sans issues et peu circulées.



7- Le convoi reste vigilant au niveau du virage



8- Allée du bocage, traversée de la voie qui est sans issue

Le convoi quitte l'allée du Bocage pour s'immobiliser sur une petite place : c'est le 2^{ème} arrêt de la ligne pour prendre 3 élèves et 1 accompagnateur. Moment convivial pour tout le monde. Nous empruntons un petit chemin, en toute sécurité, pour traverser une zone verte boisée.



9- Petite place, 2ème arrêt pour prendre 3 élèves et 1 accompagnateur, moment convivial pour le convoi



10- Le convoi empruntant un petit chemin en zone verte et boisée

Le convoi s'étire sur le petit chemin et traverse un petit pont qui enjambe la rivière l'Ousse des Bois. Nous arrivons au niveau de la zone de circulation des véhicules qui s'arrêtent pour déposer les enfants.



11- Le convoi sur un petit chemin traversant une zone boisée



12- Petit pont qui enjambe la rivière l'Ousse des Bois

Le convoi emprunte l'allée qui emmène à l'entrée de l'école.
C'est l'arrivée de la ligne « Carapattes » devant l'établissement scolaire à 8h25. Les enfants quittent leurs gilets de sécurité et regagnent leur classe.



13- Dernière ligne droite à proximité de l'école les Lilas



14- Arrivée du convoi « Carapattes » devant l'école

1-5 Organisation des parents d'élèves

Les parents s'organisent en fonction de leurs jours de travail, de leurs horaires et de leur disponibilité. L'année passée, la gestion se faisait par semaine généralement sur une période allant de la fin des vacances aux vacances suivantes (certains parents ayant des rythmes de travail différents au cours de l'année). Depuis la rentrée de septembre 2011, les parents réalisent les trajets sur des jours fixes.

Six adultes se répartissent les trajets sur la semaine auquel s'ajoute ponctuellement un adulte. Chacun des parents dispose du numéro de téléphone de tous les autres ce qui permet en cas d'empêchement de dernière minute de prévenir et de solliciter un autre parent exceptionnellement. En début d'année, un tableau hebdomadaire avec les parents en charge de la ligne chaque jour a été diffusé à l'ensemble des parents accompagnateurs ainsi que les coordonnées de chacun d'entre eux. La très bonne entente entre les parents accompagnateurs permet une organisation et une gestion de cette ligne relativement simple et conviviale.

1-6 Temps de parcours et horaires pour le fonctionnement de la ligne

La durée du parcours est de 15 minutes environ. L'école accueille les élèves jusqu'à 8h30. Un départ à 8h10, depuis le domicile du 1er parent, est mis en place. L'horaire est fixe sur l'ensemble des jours de la semaine.

1-7 Bilan actuel de la ligne

Aujourd'hui la ligne Oussère fonctionne tous les matins (lundi/mardi/jeudi et vendredi) de septembre à juin. Les effectifs sont variables mais le « Carapattes » est composé chaque matin de 4 à 10 enfants.

Un certain nombre de réunions et la diffusion de communication via les cahiers des élèves devaient permettre de mettre en place des lignes supplémentaires mais à ce jour il n'y a pas un nombre suffisant de parents qui accepterait de s'engager dans la création d'une autre ligne. Une relance de la communication a été faite en février 2012, une autre est prévue à la rentrée 2012/2013.

2 - Présentation des difficultés rencontrées liées à l'aménagement des infrastructures

2-1 Problèmes liés à l'aménagement

- Traversée de 2 voies qui n'ont pas d'aménagement de passage piétons :

- la Rue Saint-Simon
- l'Allée du Bocage.



15- Rue Saint-Simon



16- Allée du Bocage

2-2 Problèmes liés à des mauvais comportements des automobilistes ou autres

L'itinéraire ne présente aucune contrainte de blocage pour le convoi « Carapattes ».

2-3 Conclusions

Le parcours propose un cheminement assez sécurisé, composé de rues et d'impasses de moindre fréquentation automobile. Le convoi « Carapattes » n'a pas à traverser de grandes voies. Ce quartier est un quartier essentiellement résidentiel.

3- Propositions des pistes d'amélioration des aménagements actuels liés à l'infrastructure

Aménagement d'un passage piétons sur les 2 voies. Abaissements des trottoirs avec bandes d'éveil de vigilance (BEV), notamment pour les adapter aux Personnes à Mobilité Réduite (PMR) et les personnes vulnérables (enfants).

(voir situation actuelle photos n°15 et 16)

§ Aménagements spécifiques pour les personnes à mobilité réduite (décrets n°2006-1957 et n°2006-1958 du 21 décembre 2006 / arrêté du 15 janvier 2007)



Aménagement réglementaire au passage piétons

(Source : CERTU)

Annexe n°6 – Fiche de synthèse École Paul Doumer



Parcours en convoi « Carapattes » Bordeaux - École Paul Doumer

Ligne « Orange »

(visite du jeudi 12 avril 2012)

Commune : Bordeaux

Nom de l'école : Paul Doumer

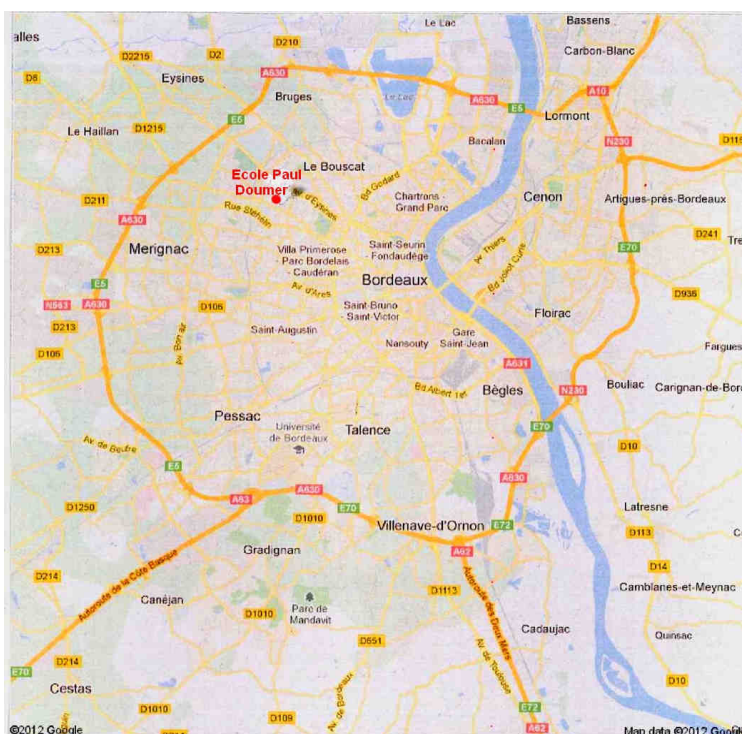
Nombres d'élèves :

École élémentaire : 123 élèves

Nombre de lignes : 1

Ligne « Orange »
(1 000 m – 15 mn)

Plan de situation



1- Présentation de la ligne « Carapattes »

1-1 Contexte du quartier

L'établissement scolaire est constitué d'une école élémentaire, situé au nord-est de la ville de Bordeaux (33). Il est à proximité du quartier de Bordeaux/Caudéran au sud et de la commune du Bouscat au nord. Le quartier se situe dans une zone résidentielle où sont implantées des échoppes et des maisons individuelles.

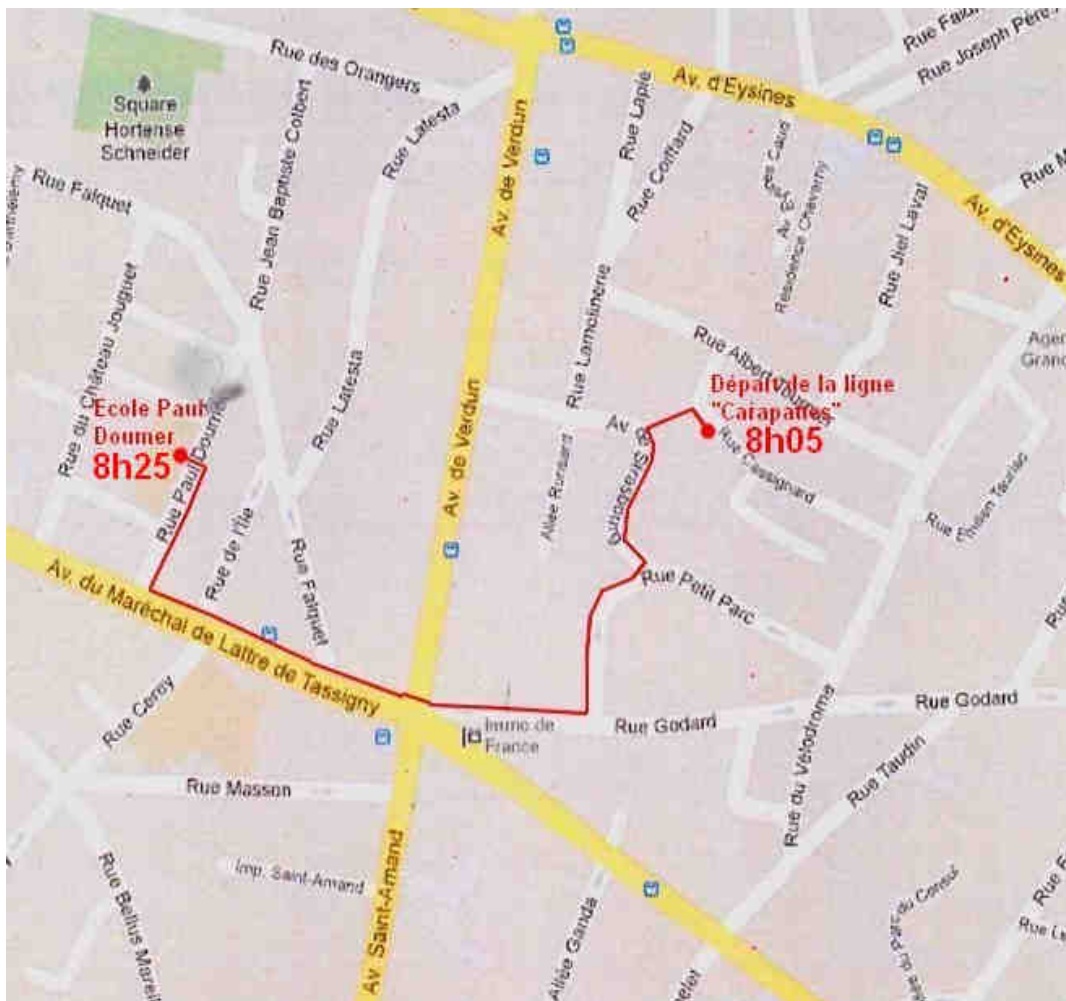
1-2 Élément déclencheur de la création de la ligne

En septembre 2009, un appel à projet « Carapattes » a été lancé par la Mairie de Bordeaux auprès des écoles de la commune. Les parents de chaque établissement ont répondu en motivant leurs participations à ce projet. Une sélection de plusieurs écoles a été établie pour y organiser des lignes « Carapattes ».

L'association « CESEAU » est venue en appui des parents d'élèves pour établir une méthodologie, organiser une communication avec des outils d'enquête, diffuser un questionnaire, afficher et présenter le projet aux parents.

En avril 2010, c'est le 1^{er} départ de la ligne « Carapattes », appelée « Orange », pour l'école Paul Doumer. Elle débute avec 5 familles, 9 enfants et 5 accompagnateurs.

Plan du cheminement de la ligne « Carapattes »

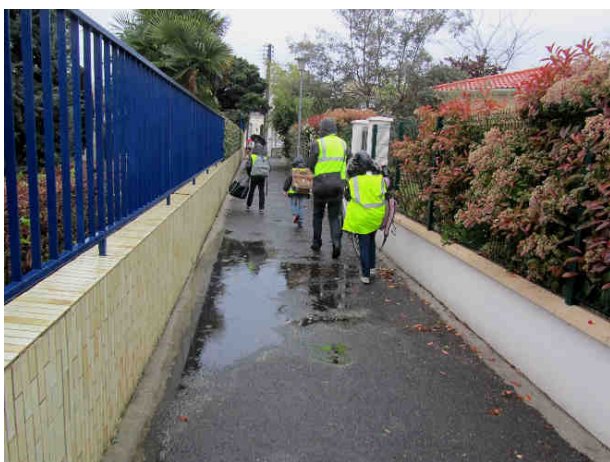


1-3 Objectifs principaux pour un bon fonctionnement de la ligne

- Amener les enfants devant leur école sur le meilleur parcours et en toute sécurité,
- Encadrer un petit groupe d'enfants par plusieurs parents bénévoles motivés,
- Choisir des points d'arrêts pour éviter un long parcours.

1-4 Description de la ligne

La ligne « Carapattes » démarre Rue Cassignard devant le domicile du 1^{er} accompagnateur avec 3 enfants. Nous empruntons à 50m à gauche, une petite impasse piétonne entre des résidences. Au bout de cette impasse, c'est le 1^{er} arrêt du convoi pour prendre 3 enfants avec le 2^{ème} accompagnateur qui remplace le 1^{er} pour poursuivre l'itinéraire.



1- Petite impasse piétonne tranquille



2- Au bout de l'impasse, 1er arrêt du convoi

Nous circulons sur le trottoir le long de l'Avenue de Strasbourg. C'est maintenant la 1^{ère} traversée de chaussée du convoi, sur un passage piétons dont le trottoir n'est pas abaissé sur une de ses extrémités.

Nous changeons de direction pour emprunter à droite la Rue Petit Parc.



3- Avenue de Strasbourg

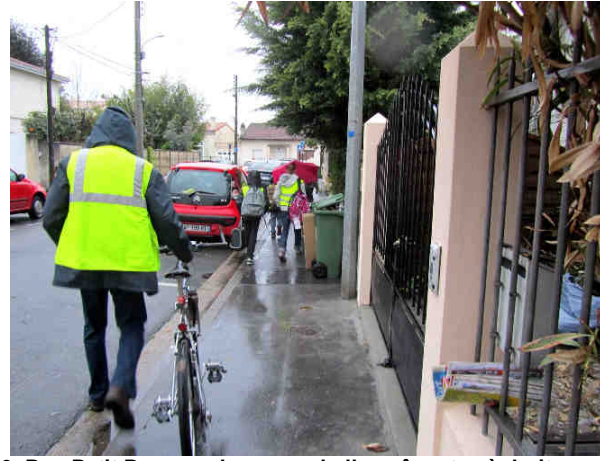


4- Traversée de l' Avenue de Strasbourg en sécurité sur le passage piétons

Le convoi circule sur le trottoir le long de la Rue Petit Parc.



5- Rue Petit Parc

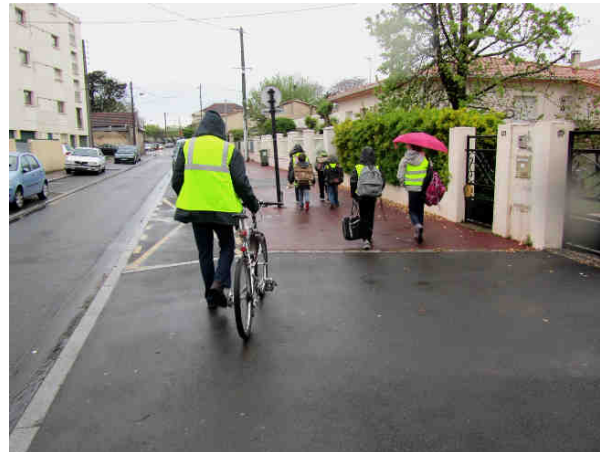


6- Rue Petit Parc, quelques poubelles gênantes à droite

Le convoi vient de tourner à droite et circule sur un large trottoir le long de la Rue Godard.

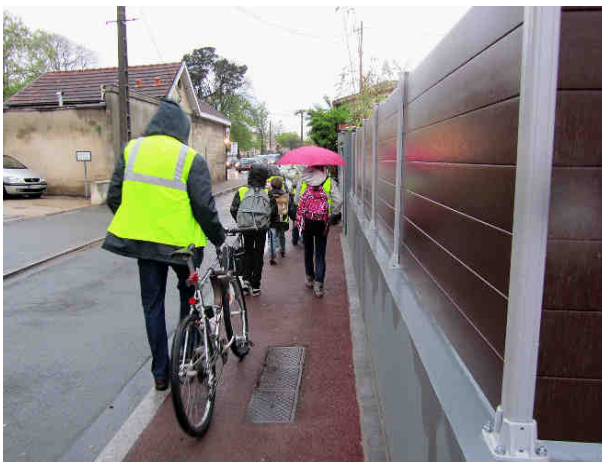


7- Rue Godard



8- Le convoi circule sur un large trottoir Rue Godard

Nous arrivons au bout de la Rue Godard, le trottoir s'est réduit, largeur minimale de 1m40. C'est le 2^{ème} arrêt de la ligne. Le convoi s'arrête pour prendre 1 enfant.



9- Rue Godard, le trottoir est moins large



10- Le convoi arrive au bout de la Rue Godard, 2^{ème} arrêt de la ligne « Carapattes »

Nous sommes maintenant au niveau d'un grand carrefour réglementé par des feux tricolores. C'est le croisement de l'Avenue du Maréchal de Lattre-de-Tassigny et de l'Avenue de Verdun. Le trafic de véhicules y est important.

Le convoi traverse l'Avenue de Verdun sur un passage piétons sécurisé par des feux tricolores et continue tout droit, pour circuler sur le trottoir le long de l'Avenue de Lattre-de-Tassigny.



11- Traversée de l'Avenue de Verdun



12- Le convoi longe l'Avenue de Lattre-de-Tassigny

Nous circulons toujours sur le trottoir le long de l'Avenue de Lattre-de-Tassigny, le convoi est amené à traverser 2 autres voies, la Rue Falquet et la Rue de l'Île, équipées de passages piétons. Nous quittons l'Avenue de Lattre-de-Tassigny pour emprunter à droite la Rue Paul Doumer.



13- Traversée de la Rue Falquet



14- Le convoi vient de traversée le Rue de l'Île

Le convoi circule maintenant sur le trottoir de la Rue Paul Doumer, dernière ligne droite de l'itinéraire.

Nous arrivons à proximité de l'école. Des véhicules gênent la circulation du convoi sur le trottoir et stationnent sur le passage piétons qui permet de traverser la voie pour accéder à l'établissement scolaire.



15- Le convoi longe la Rue Paul Doumer



16- Le convoi arrive à proximité de l'école

1-5 Organisation des parents d'élèves

La ligne « Carapattes » est active tous les matins, 4 jours par semaine, encadrée par des parents bénévoles.

1-6 Temps de parcours et horaires pour le fonctionnement de la ligne

La durée du parcours est de 15 à 20 minutes environ, avec 2 arrêts. Le départ de la ligne a lieu à 8h05 pour arriver vers 8h25.

1-7 Bilan actuel de la ligne

La ligne « Carapattes » fonctionne tous les matins, quelque soit le temps, avec un effectif moyens de 6 à 8 enfants encadrés par 2 à 3 parents qui se remplacent suivant leurs occupations du moment.

Parents et enfants sont motivés dans une ambiance conviviale sur le chemin de l'école.

2 - Présentation des difficultés rencontrées liées à l'aménagement des infrastructures

2-1 Problèmes liés à l'aménagement

- Le trottoir n'est pas abaissé sur une des extrémités du passage piétons Avenue de Strasbourg, en particulier pour l'adapter aux Personnes à Mobilité Réduite (PMR) et personnes vulnérables (enfants)
- A chacune des extrémités du passage piétons, les bandes d'éveil de vigilance (BEV) sont absentes.



19- Traversée Avenue de Strasbourg

2-2 Problèmes liés à des mauvais comportements des automobilistes ou autres

- Stationnement d'un véhicule sur le trottoir, devant l'établissement scolaire, gênant la circulation du convoi « Carapattes ».



20- Rue Paul Doumer

- Stationnement gênant sur le passage piétons empêchant la traversée du convoi



21- Passage piétons Rue Paul Doumer

- Poubelles gênantes sur le trottoir empêchant une bonne circulation des piétons



22- Avenue de Strasbourg

2-3 Conclusions

Le parcours propose un cheminement relativement sécurisé, pour le convoi « Carapattes », tout le long de l'itinéraire. Le passage piétons Avenue de Strasbourg est à revoir afin de l'adapter aux Personnes à Mobilité Réduite (PMR) et personnes vulnérables dont font parties les enfants, en prévoyant un aménagement réglementaire : abaissement des trottoirs et implantation des bandes d'éveil de vigilance.

Le long de l'itinéraire, quelques poubelles gênent la circulation des piétons sur les trottoirs. Un problème récurant perdure à proximité de l'école : malgré les avertissements du chef d'établissement, le stationnement des véhicules sur les trottoirs aux abords de l'école empêchent la circulation des piétons.

Les parents d'élèves demandent la possibilité de la mise en sens unique de la Rue Paul Doumer afin de réguler la circulation automobile, le stationnement sauvage et d'avoir un meilleur partage de la voirie.

Ils proposent également de mettre en place une signalétique personnalisée de la ligne « Carapattes », un totem de point de départ, des panneaux signalant les points d'arrêts, pour ainsi réglementer et visualiser chacune des zones sécurisées de regroupement du convoi « Carapattes ».

3- Propositions des pistes d'amélioration des aménagements actuels liés à l'infrastructure

Aménagement d'un passage piétons sur les 2 voies. Abaissements des trottoirs avec bandes d'éveil de vigilance (BEV), notamment pour les adapter aux Personnes à Mobilité Réduite (PMR) et les personnes vulnérables (enfants).

(voir situation actuelle photos n°15 et 16)

§ Aménagements spécifiques pour les personnes à mobilité réduite (décrets n°2006-1957 et n°2006-1958 du 21 décembre 2006 / arrêté du 15 janvier 2007)



Aménagement réglementaire au passage piétons

(Source : CERTU)

Annexe n°7 - Contacts

Contacts CETE du Sud-Ouest / Département Transports Intelligents Sécurité et Partage de la Voirie :

- ↪ François MENAULT : Francois.Menaut@developpement-durable.gouv.fr - 05 56 70 64 60
- ↪ Bernard LACROUX : Bernard.Lacroux@developpement-durable.gouv.fr - 05 56 70 66 22

Contacts Plan Régional Santé Environnement 2 :

- ↪ Alain BESANCON (ADEME) : alain.besancon@ademe.fr - 05 56 33 80 22
- ↪ Fabienne BOGIATTO (DREAL Aquitaine) : Fabienne.Bogiatto@developpement-durable.gouv.fr - 05 56 24 82 99
- ↪ Foued SADDIK (DREAL Aquitaine) : Foued.Saddik@developpement-durable.gouv.fr - 05 56 24 83 89

Plan Régional Santé Environnement Aquitain 2009 - 2013

<http://www.prse-aquitaine.fr>