

# RÉAMÉNAGER LES ABORDS DES ÉCOLES POUR FAVORISER LES MOBILITÉS ACTIVES

CTT Ecoles de Demain  
21 novembre 2024

Bertrand Deboudt  
Chef de projet Modes actifs



# Les enjeux aux abords des établissements scolaires

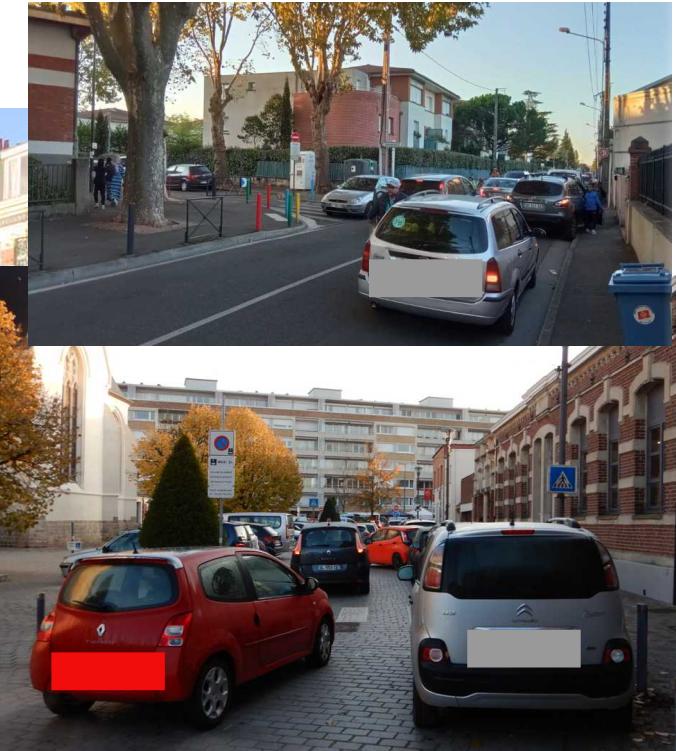
## Des enjeux de sécurité

## Des enjeux de santé et de qualité de vie

## Des enjeux de mobilité

## Des enjeux de sociabilité

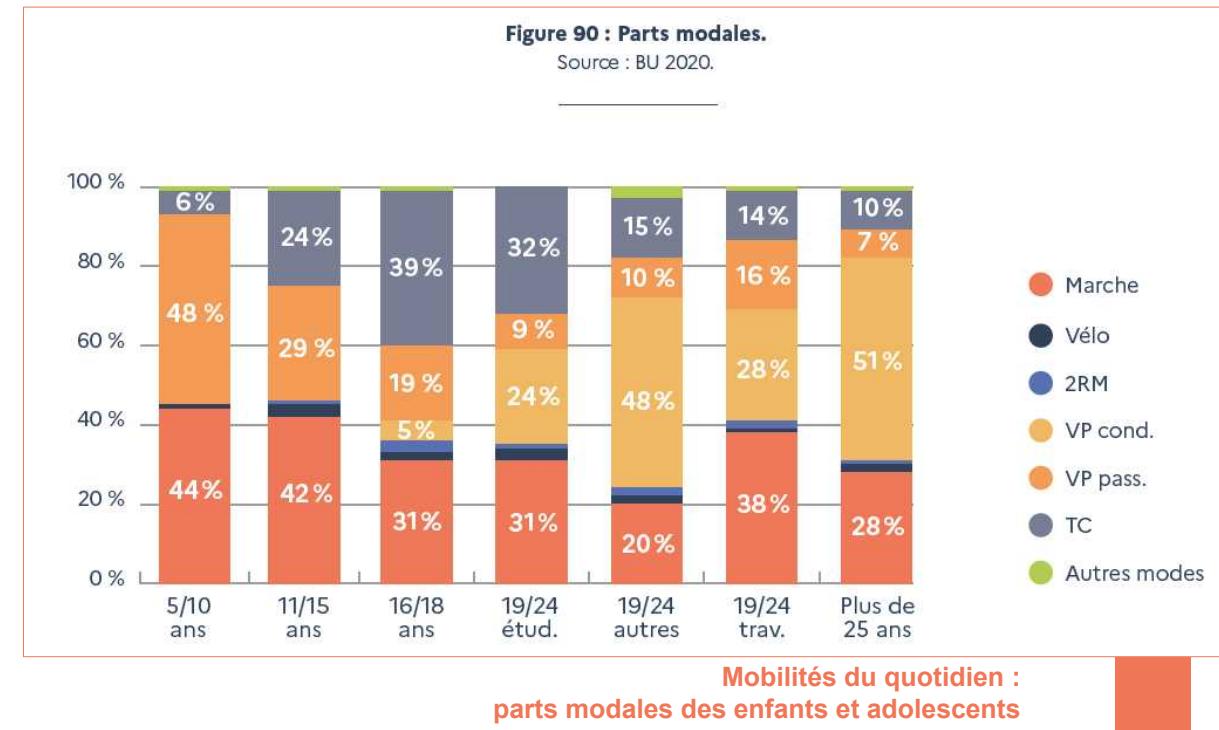
## Des enjeux d'éducation



Le trafic routier aux abords des écoles est source de pollution mais aussi d'insécurité. La proximité de grands axes routiers peut être à l'origine de transfert de polluants (oxydes d'azotes, particules...) à l'intérieur et à l'extérieur des écoles.



Figure 90 : Parts modales.  
Source : BU 2020.



# Préambule

Il est nécessaire que l'aménagement des abords des écoles s'inscrive dans le cadre d'une réflexion plus large sur la prise en compte des modes actifs, notamment les cheminements pour l'accès à ces établissements scolaires à vélo et à pieds, avec la réalisation d'un ***schéma directeur des aménagements cyclables (SDAC), d'un plan piéton.***

Les  
références

## LE SCHÉMA DIRECTEUR DES AMÉNAGEMENTS CYCLABLES

Planifier un réseau cyclable complet,  
continu et attractif



# Comment agir aux abords des écoles ?

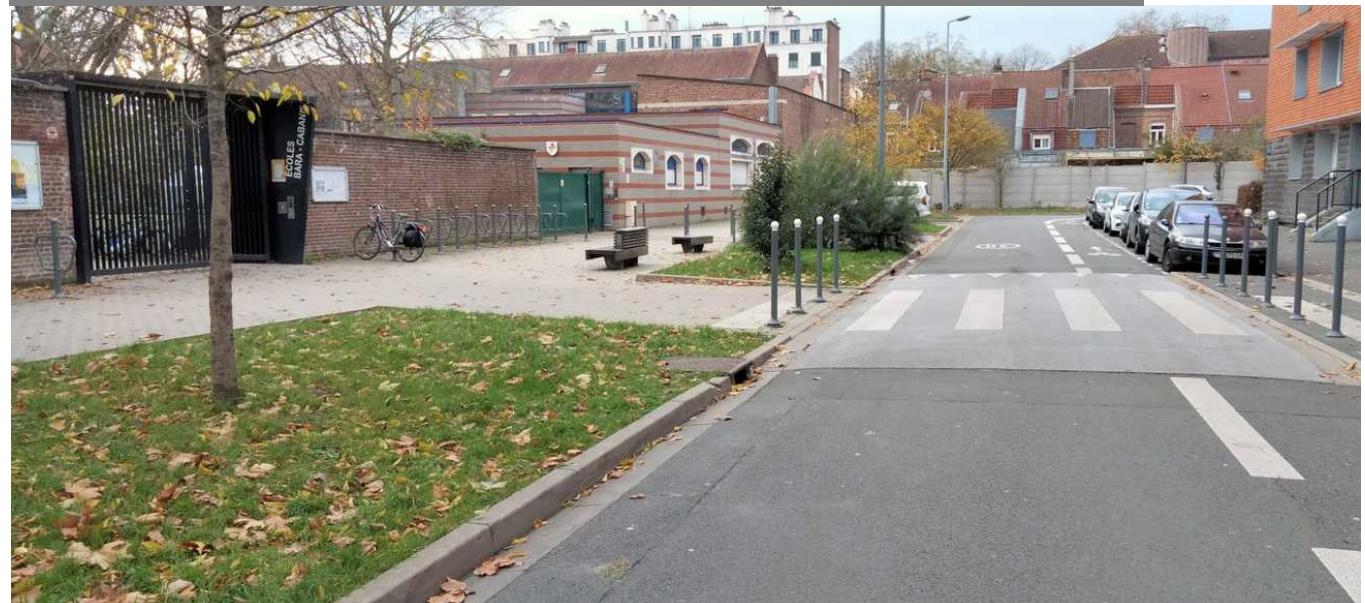


Par la modération des vitesses, sans restriction de la circulation générale

« Fermeture temporaire » de la rue à la circulation motorisée aux heures d'entrées et sortie de l'école

« Piétonisation définitive » avec modification du plan de circulation, nécessitant un fonctionnement pérenne

# Comment agir aux abords des écoles : modération de la vitesse et de la place de la voiture



# De véritables espaces d'attente devant les écoles

ZONE

30



# Agir pour le stationnement vélo / trottinette

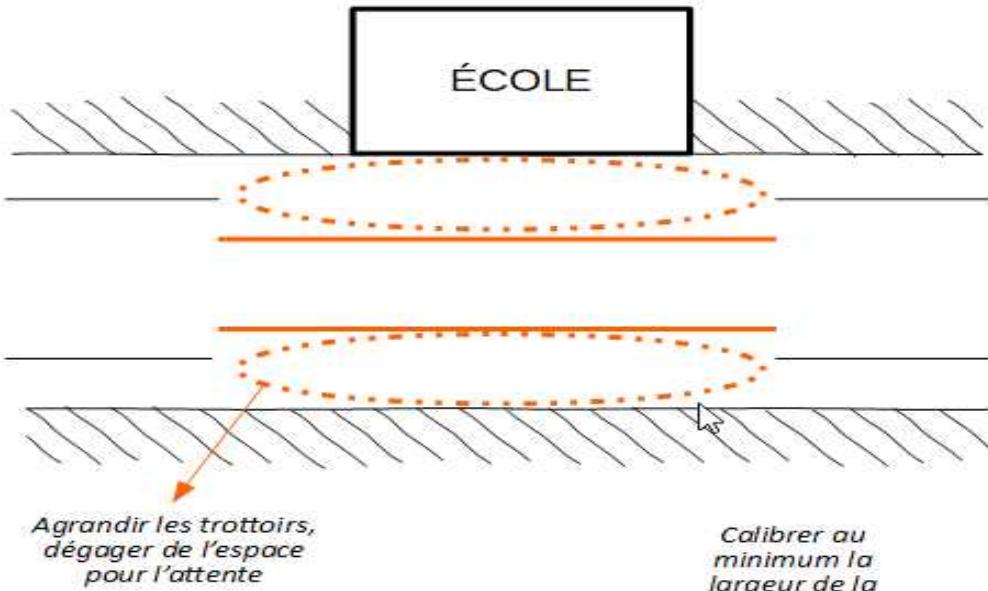


Les pinces roues sont  
à proscrire

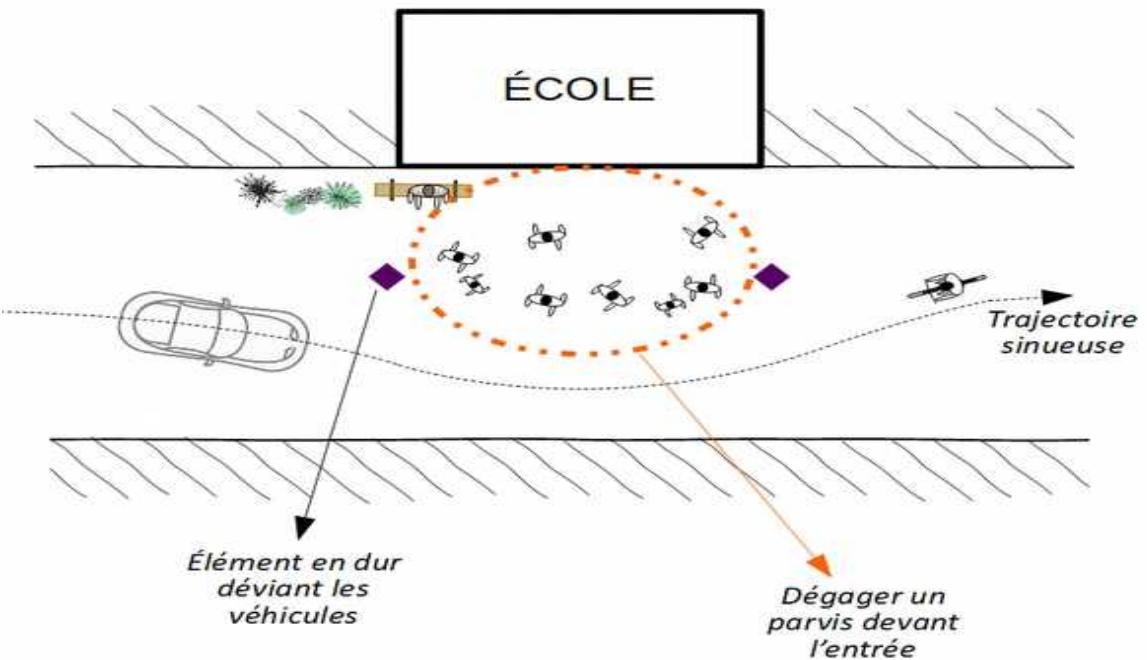
# Agir pour le stationnement vélo / trottinette



# Comment agir aux abords des écoles : modération de la vitesse et de la place de la voiture



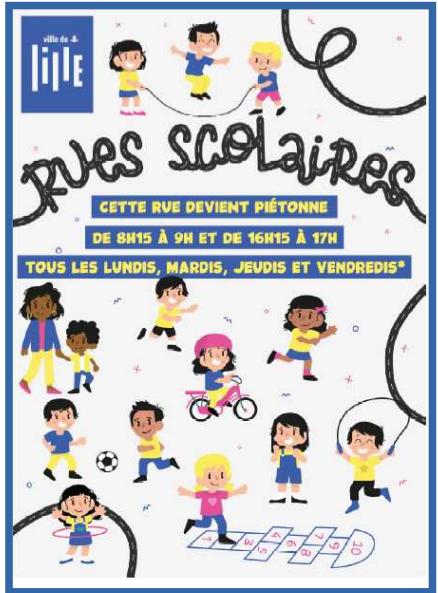
La Madeleine (59)



- Pas de limitation d'accès
- Vitesse limitée à 20km/h
- Double sens pour les cyclistes
- Stationnement possible, aménagé

## Les rues scolaires : consiste à fermer à la circulation motorisée une rue d'école aux heures d'entrées et sortie de classes.

Sur Lille, avec une variation selon les écoles, le taux de satisfaction des parents est important (jusqu'à 92%).



Lille (59)

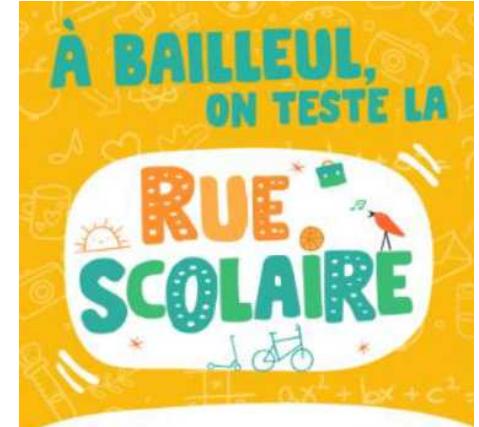


Dunkerque (59)



Bailleul (59)

# Plus de 50 rues scolaires dans les Hauts de France



Une rue apaisée, plus sûre  
et moins polluée !



Plus d'infos sur ville-bailleul.fr



Source : Carto des initiatives mobilité en région, Crem

[https://www.ecomobilite.org/  
Carto-des-initiatives-mobilite  
-en-region](https://www.ecomobilite.org/Carto-des-initiatives-mobilite-en-region)

# « Fermeture temporaire » de la rue à la circulation motorisée aux heures d'entrées et sortie de l'école.



Une première phase de test avec le souhait de pouvoir pérenniser.  
Rue fermée à la circulation motorisée de 8h15 à 8h45 puis de 16h15 à 16h50.

# « Fermeture temporaire » de la rue à la circulation motorisée aux heures d'entrées et sortie de l'école.



# « Piétonisation définitive » : CORPEAU (21), un agréable parvis



Corpeau (21) - Crédit photo : [www.olivierlesage.fr](http://www.olivierlesage.fr)

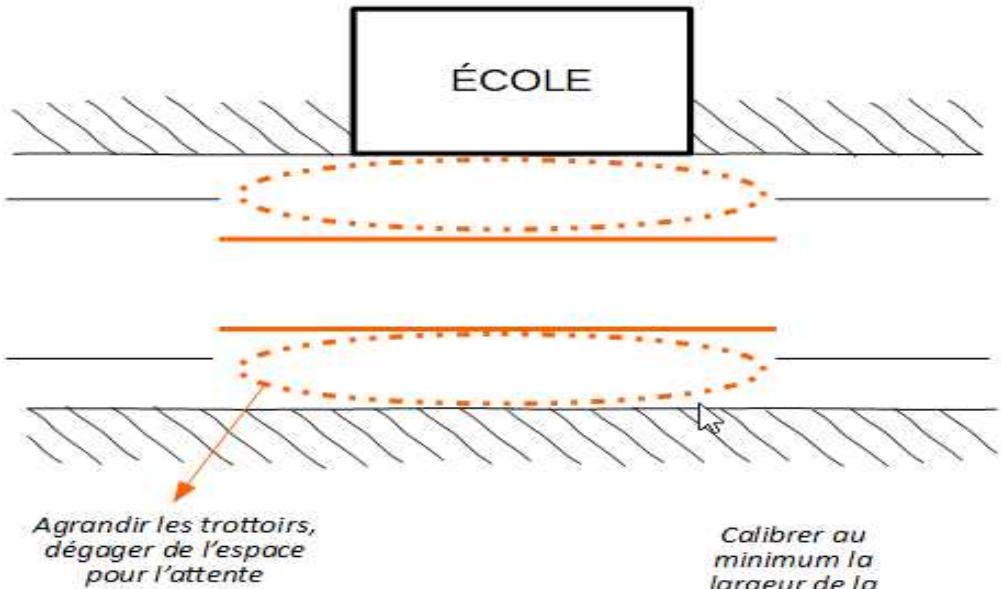
# « Piétonisation définitive » : Grenoble (36), allée des Romantiques



Crédit : Métropole de Grenoble



# De véritables espaces d'attente devant les écoles



« Quand nous avons installé le banc boomerang, je garde en tête l'image des enfants qui sortaient de l'école : ils se sont dirigés vers le banc et ils ont tout de suite monté dessus, sauté, joué autour. »

*Pascal Boissard, ancien maire de Virey.*



Virey-le-Grand (71) – 1300 habitants

# De véritables espaces d'attente devant les écoles

Des équipements aussi simples que des bancs à l'ombre devant les écoles sont une invitation à s'arrêter.

Pour les parents, un espace public sécurisé et confortable devant l'école permet de créer des occasions de rencontrer d'autres parents et de s'intégrer à la vie locale.



Photo Cerema (Avignon, école Scheppeler)

# Le marquage d'animation en aire piétonne et zone de rencontre

## Le marquage d'animation devient légal en aire piétonne et zone de rencontre

Modification de l'arrêté relatif à la signalisation des routes et autoroutes et de l'instruction interministérielle sur la signalisation routière  
Arrêté du 23 septembre 2015

Objet des nouvelles mesures  
Cet arrêté réglemente les règles de circulation et leur signalisation, destinées aux automobilistes, aux cyclistes et aux piétons, permettant l'indication de zones en voie piétonne.  
Elles sont destinées aux services de l'Etat, des gestionnaires de voiries et des collectivités territoriales.

Le développement des aires piétonnes et des zones de rencontre doit s'accompagner de l'adaptation des outils réglementaires pour les accompagner. Il est nécessaire que le marquage circule sur la chaussée et bénéficie d'une priorité « absolue » sur tous les véhicules. Leur diffusion participe au développement des modes actifs et à la création d'espaces apaisés en agglomération.

Dans cet esprit, l'aménagement sur la signalisation des routes et autoroutes et l'instruction interministérielle sur la signalisation routière ont été modifiés en introduisant le marquage d'animation. La réalisation de ce type de marquage n'est possible qu'en zone de rencontre et aire piétonne.

### Objectifs de ces nouvelles mesures

- Il s'agit notamment de pouvoir renforcer l'attractivité des aires piétonnes et des zones piétonnes par le marquage d'animation, notamment lorsque l'aménagement de la voirie est ambigu du fait d'une absence de modification de l'asphalte, la rue par rapport à la voirie piétonne. L'opportunité d'apporter un « vocabulaire » complémentaire via le marquage au sol peut permettre à l'usager de mieux identifier l'espace dans lequel il se situe et notamment la priorité du piéton sur tout véhicule, ainsi que sa présence légitime sur la chaussée.

## Plan d'actions pour les mobilités actives

Fiche n° 19 - juin 2017

### Collection | Références

## Le jalonnement et le changement de perception visuelle

DIFFICULTÉ: COÛT:



### Objectifs

- » freiner les automobiles à réduire leur vitesse en leur faisant réaliser qu'ils entrent dans un espace réservé aux piétons et cyclistes.
- » améliorer la sécurité des piétons et cyclistes sur leur itinéraire domicile-établissement scolaire en les rassemblant sur un espace commun et bien délimité.
- » permettre aux élèves de se réapproprier la rue devant l'établissement.
- » rendre les abords des établissements scolaires plus agréables, plus visibles et lisibles.

### Description

- » Jalonnement horizontal
- » marquage au sol ludique, fresque
- » passage piéton avec un effet optique de trois dimensions ou coloré (cf fiche 5)
- » Jalonnement vertical
- » mobilier ludique : bancs, totems de signalétique, statuette de traversée de la chaussée...



Lyon (69)



Elboeuf (76)





## Retour sur un webinaire Cerema et Rue de l'Avenir

### « Agir pour des abords d'écoles sûrs et accueillants »



Vélo

## Encourager la pratique du vélo de la maternelle jusqu'au lycée

Retours d'expériences d'écomobilité scolaire

Cette série de fiches groupe des exemples de bonnes pratiques en matière de politiques cyclables. Elles sont destinées à des pratiques innovantes ou à des retours d'expériences innovantes, dont les premières enseignances pourront être valorisées par les professionnels

L'écomobilité scolaire consiste à promouvoir et à développer les modes de déplacements alternatifs à l'utilisation de la voiture individuelle pour se rendre à l'école : la marche, le vélo, la trottinette, les transports en commun, le covoiturage...

Au cours de l'année scolaire 2016/2017, 12,3 millions d'élèves se sont rendus régulièrement dans les établissements scolaires :

- 6,8 millions dans les écoles maternelles et élémentaires ;
- 3,3 millions dans les collèges ;
- 2,2 millions dans les lycées.

A ces déplacements s'ajoutent ceux effectués par le personnel de l'éducation nationale (1,1 millions d'agents).

Le mode de transport utilisé pour le trajet domicile/établissement scolaire est souvent déterminant pour les autres déplacements. Par exemple, le choix d'accompagner son enfant en voiture à l'école implique souvent d'utiliser la voiture pour se déplacer au cours de la journée.

L'établissement scolaire apparaît également comme un lieu privilégié pour sensibiliser les élèves aux enjeux de mobilité durable et aux enjeux de la mobilité durable, ce qui pourrait être déterminant dans leur choix du mode de déplacement futur.

Cette fiche a pour objectif de présenter des retours d'expériences de démarches d'écomobilité scolaire de la maternelle au lycée.

Fiche n°39 - Décembre 2018

Collection | Expériences et pratiques



Le trajet vers l'école est le premier trajet régulier pratiqué par l'enfant. Aussi, plus on fait de ce trajet une expérience « active » de déplacement, et plus il prendra des habitudes, ainsi que ses parents. L'enjeu est à la hauteur des 20 millions de trajets domicile-établissement scolaire réalisés chaque jour en France par les élèves. Les enseignements des personnes des écoles maternelles, élémentaires, des collèges et des lycées. Des déplacements quotidiens toujours majoritairement effectués à pied.

Depuis peu de temps, les collectivités du Club portent des actions dédiées à la mobilité des jeunes et au renforcement de leur présence dans l'espace public. Elles s'impliquent pour dessiner des villes plus accueillantes et adaptées aux enfants, y compris en utilisant leur ressenti. Elles incitent également à la marche et au vélo dans les déplacements quotidien avec une palette d'actions qui peuvent être mises en place autant dans leur école que dans leur quartier et tout au long de leur trajet. Nous leur pouvons pas nous résigner à la baisse de la pratique cycliste des jeunes, malgré tout ce qu'il peut y avoir. Les collectivités peuvent s'appuyer sur plusieurs leviers pour inverser cette tendance. En premier lieu, l'apprentissage généralisé du savoir rouler à vélo, avec le rêve que le brevet des collèges valide l'autonomie de tous les collégiens ; et en second lieu, la sécurisation des trajets et des abords scolaires et la promotion des modes de déplacement alternatifs. Notre envie est de les rendre accessibles à tous et déstabiliser. C'est une condition pour assurer les parents et permettre aux enfants de retrouver leur place dans la ville.

François Hommet, président du CVTCM

## Aménager des rues apaisées

Zones 30, zones de rencontre et aires piétonnes





Merci pour votre  
attention