



RÉPUBLIQUE
FRANÇAISE

*Liberté
Égalité
Fraternité*



RÉAMÉNAGER LES ABORDS DES ÉCOLES POUR FAVORISER LES MOBILITÉS ACTIVES

CTT Ecoles de Demain

21 novembre 2024



Bertrand Debout
Chef de projet Modes actifs

Les enjeux aux abords des établissements scolaires

Des enjeux de sécurité

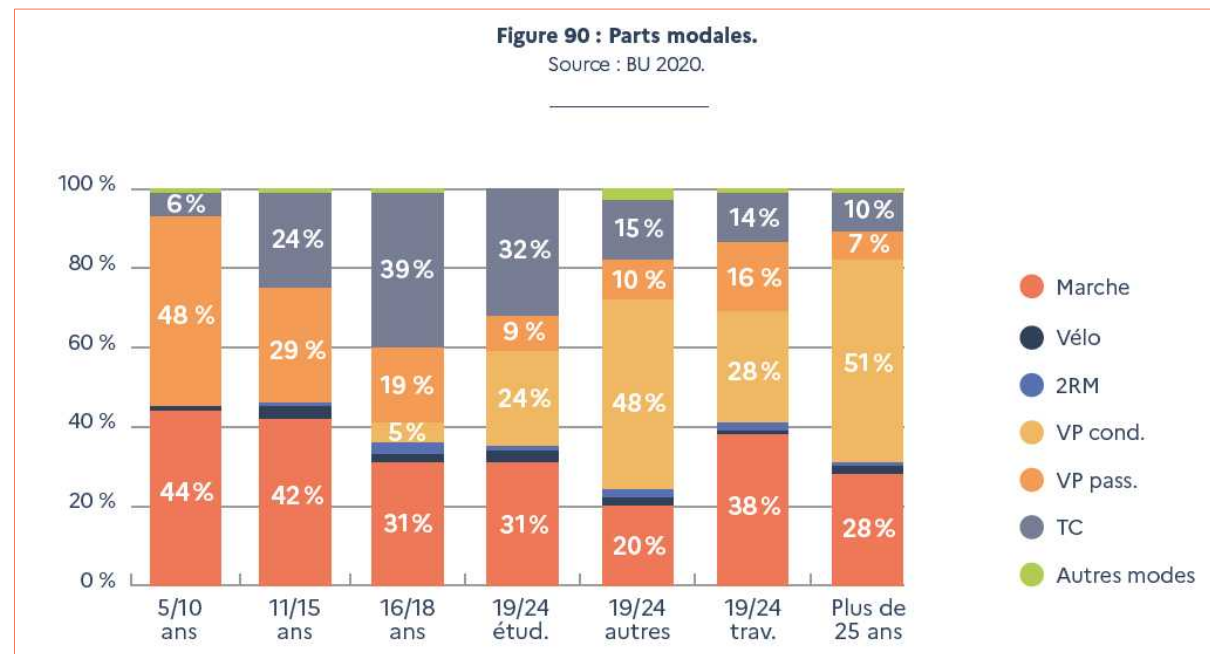
Des enjeux de santé et de qualité de vie

Des enjeux de mobilité

Des enjeux de sociabilité

Des enjeux d'éducation

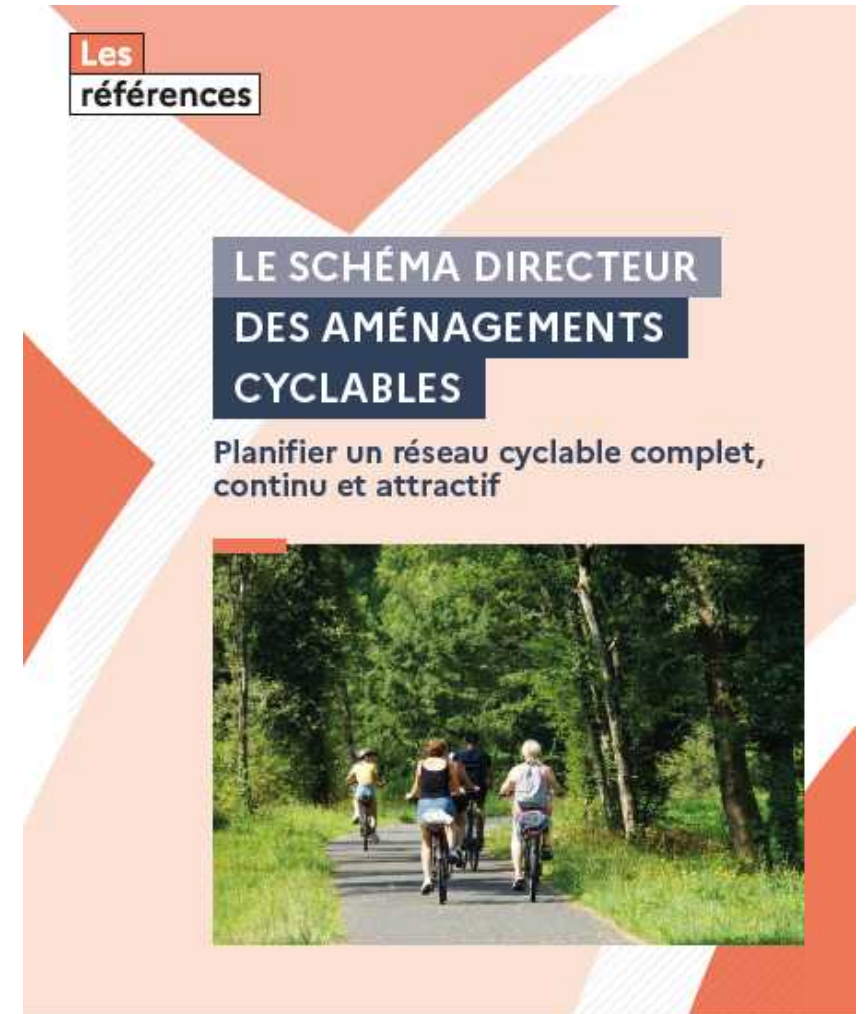
Le trafic routier aux abords des écoles est source de pollution mais aussi d'insécurité. La proximité de grands axes routiers peut être à l'origine de transfert de polluants (oxydes d'azotes, particules...) à l'intérieur et à l'extérieur des écoles.



Mobilités du quotidien : parts modales des enfants et adolescents

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.***



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

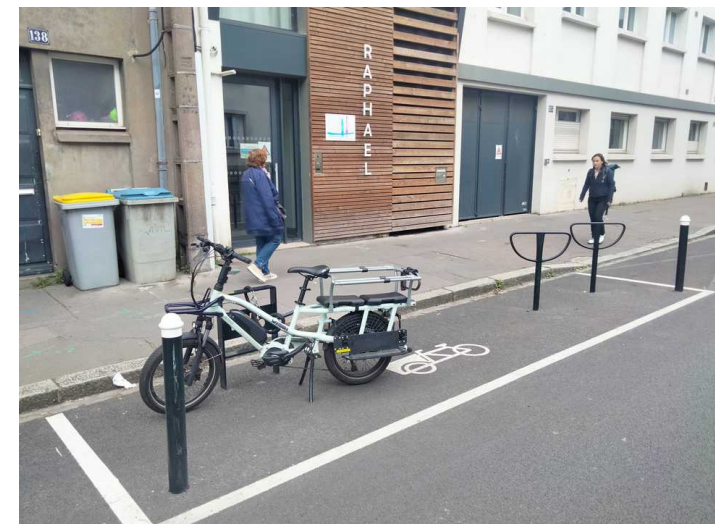


Agir pour le stationnement vélo / trottinette

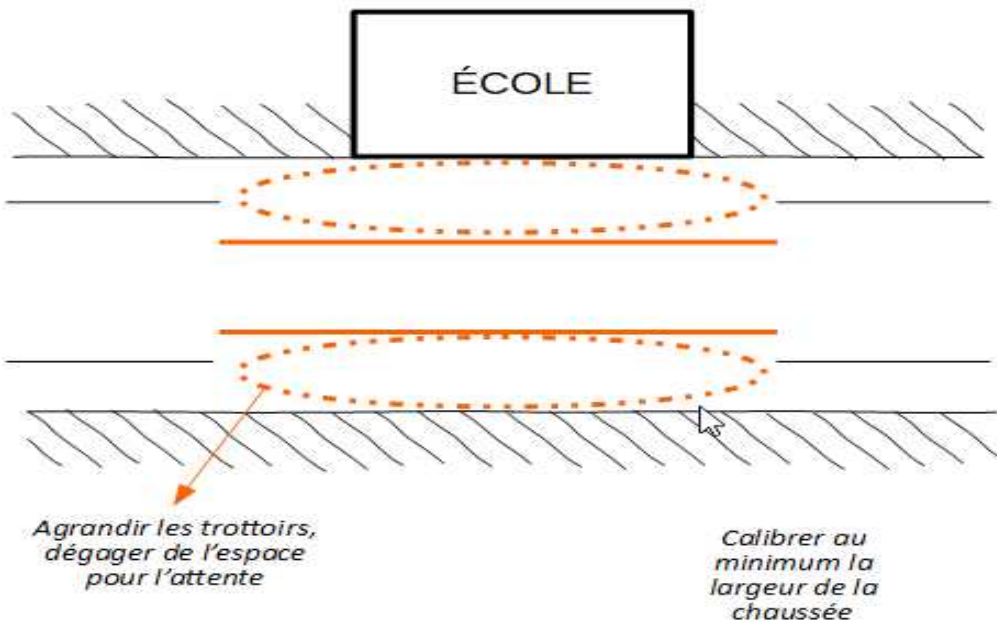


Les pincés roues sont à proscrire

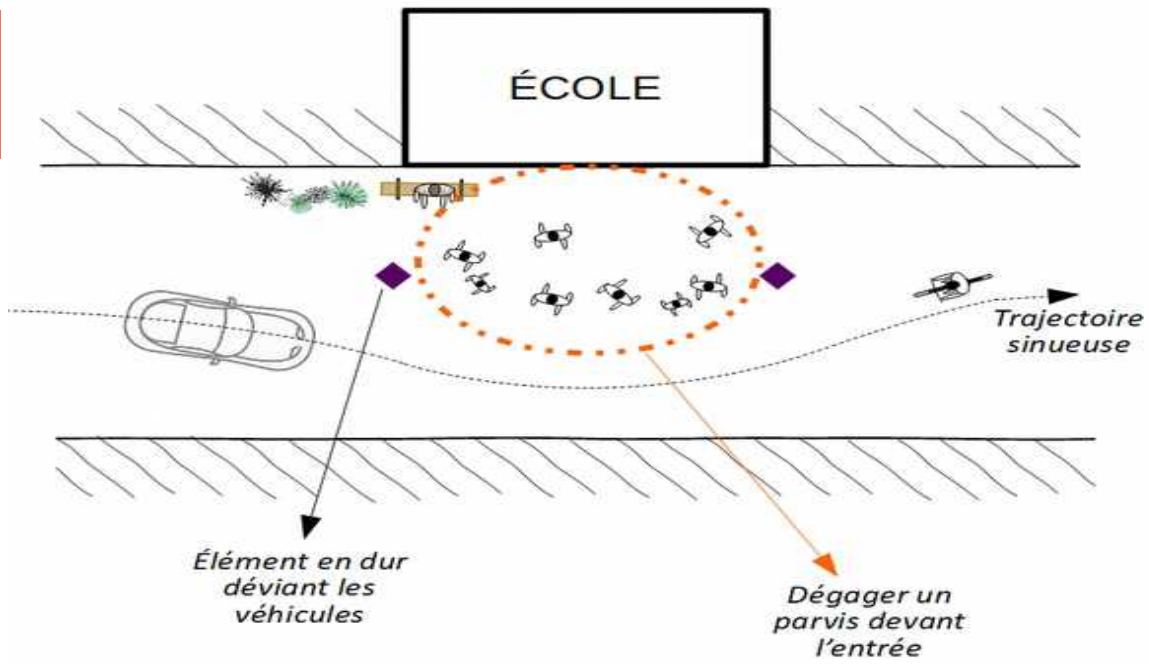
Agir pour le stationnement vélo / trottinette



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



La Madeleine (59)



Saint Fons (69)



- 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)

Ce type de démarche peut s'inscrire dans le cadre d'une réflexion plus large sur l'écomobilité scolaire et dans un Plan de déplacement établissement scolaire (PDES).



Dunkerque (59)



Bailleul (59)

Plus de 50 rues scolaires dans les Hauts de France



Source : Carto des initiatives mobilité en région, Crem

<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.



Une pérennisation de la ru scolaire suite à la phase de test.

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



Corpeau (21) - Crédit photo : www.olivierlesage.fr

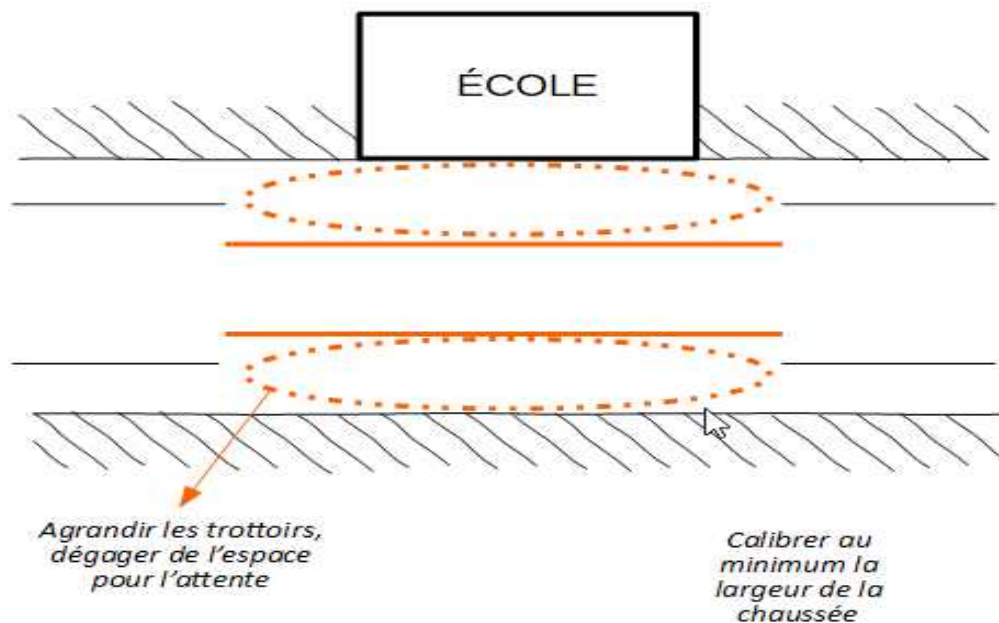
« Piétonisation définitive » : Grenoble (36), allée des Romantiques



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.

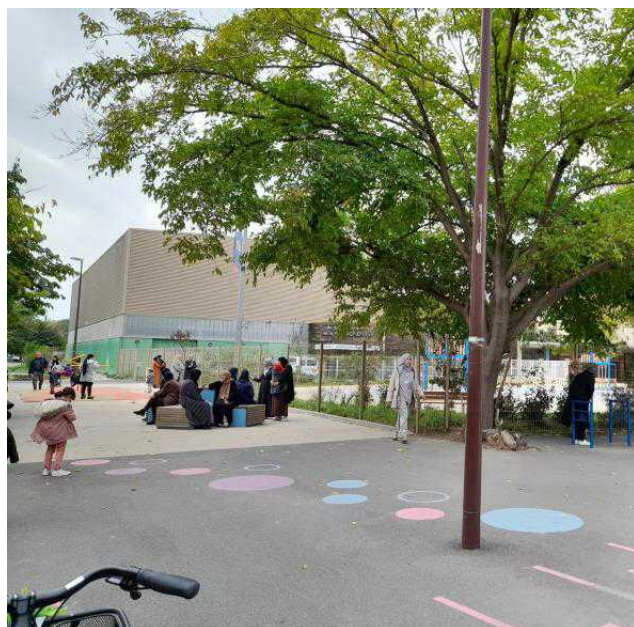


Virey-le-Grand (71) – 1300 habitants

De véritables espaces d'attente devant les écoles

Des équipements aussi simples que des bancs à l'ombre d'un arbre 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.



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

Cerema
Mieux partager l'espace public : les règles évoluent !

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

Plan d'actions pour les mobilités actives

Le développement des aires piétonnes et des zones de rencontre doit s'accompagner de l'adaptation des outils réglementaires pour les collectifs. Dans ces zones, le piéton 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'ambition sur la signalisation des routes et autoroutes et l'instruction interministérielle sur la signalisation routière ont été modifiées 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'identification des zones de rencontre et aires piétonnes par le marquage d'animation, notamment lorsque l'aménagement de la voirie est ambigu du fait d'une absence de modification de l'aspect de la rue par rapport à la situation antérieure. La possibilité 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.

Fiche n° 19 - juin 2017



Elboeuf (76)



Lyon (69)



Collection | Références

Le jalonnement et le changement de perception visuelle

DIFFICULTÉ: ●●●●
CÔÛT: ●●●●

Objectifs

- Mettre les automobilistes à l'aise et réduire leur vitesse en leur faisant réaliser qu'ils entrent dans un espace largement partagé par des élèves.
- Augmenter la sécurité des piétons et cyclistes sur leur itinéraire domicile-établissement scolaire en les rassemblant sur un espace commun et bien défini.
- Permettre aux élèves de se réapproprier la rue devant l'établissement.
- Rendre les abords des établissements scolaires plus agréables, plus visibles et lisibles.

Description

Le changement de perception visuelle aux abords d'un établissement scolaire se réalise par l'ajout d'éléments visuels qui marquent clairement l'arrivée dans un territoire partagé par de nombreux enfants et jeunes. Ce changement dans le paysage de la commune peut se faire par de la signalétique ordinaire encadrée par le code de la route, mais également par des dispositifs ludiques et novateurs.

Quel contexte ?

Tous types d'établissements (école / collège / lycée / université)

Comment ? Quels aménagements recommandés ?

Il existe du jalonnement horizontal, c'est-à-dire des inscriptions au sol, ainsi que du jalonnement vertical, comme du mobilier urbain. Les aménagements qui offrent un changement de perception visuelle aux abords des écoles, tant sur automobiles que pour les enfants, sont pour la plupart remarquables par leur couleur, leur taille et leur aspect parfois ludique.

- Jalonnement horizontal
- marquage au sol ludique, fresque
- passage piéton avec un effet d'optique de trois dimensions ou coloré (cf. fiche 9)
- Jalonnement vertical
- mobilier ludique : bancs, totems de signalétique, statuette de travertine de la chaussée...

Les unités de jalonnement verticale



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 fiche groupe des exemples de bonnes pratiques en matière de politiques cyclistes. Elle correspond à des pratiques jugées intéressantes ou à des retours d'expériences innovantes, dont les premiers enseignements pourraient être valorisés 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 :
 + 4,8 millions dans les écoles maternelles et élémentaires ;
 + 3,3 millions dans les collèges ;
 + 2,2 millions dans les lycées.

À 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 tout au long de leur scolarité aux enjeux de la mobilité durable, ce qui pourrait être déterminant dans leur choix du mode de déplacement futur.

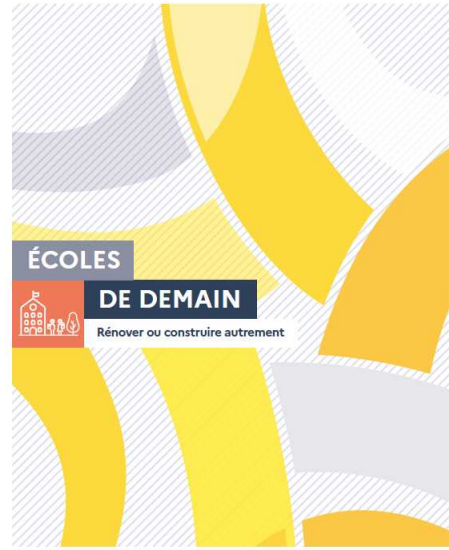
Cette fiche a pour objectif de présenter des retours d'expériences de démarches d'écomobilité scolaire de la maternelle au lycée.



Fiche n° 39 - Décembre 2018



Collection | Expériences et pratiques



Écomobilité scolaire : quelles actions pour des territoires plus sûrs et plus accueillants ?

Le trajet vers l'école est le premier trajet régulier pratiqué par l'enfant. Aussi, plus un fait de ce trajet une expérience « active » de déplacement, et plus il prendra de bonnes habitudes, ainsi que ses parents.
 L'enjeu est à la hauteur des 26 millions de trajets domicile-établissement scolaire réalisés chaque jour en France par les élèves, les enseignants et les personnels des écoles maternelles, élémentaires, des collèges et des lycées. Des déplacements quotidiens restent majoritairement effectués en voiture.
 Depuis plus de vingt ans, les collectifs du Club portent des actions dédiées à la mobilité des jeunes et au renforcement de leur préférence dans l'espace public. Elles s'inscrivent pour dessiner des villes plus accueillantes et adaptées aux enfants, y compris en utilisant leur savoir. Elles incluent également à la marche et au vélo dans les déplacements du quotidien avec une palette d'actions pour rendre les jeunes plus autonomes dans leurs déplacements et les inciter à découvrir et vivre leur ville.
 Nous ne pouvons pas nous résoudre à la baisse de la pratique cyclable des jeunes constatée depuis plusieurs années. Les collectifs peuvent s'appuyer sur plusieurs leviers pour inverser cette tendance : en premier lieu, l'appropriation généralisée du savoir rouler à vélo, avec le titre 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 déplacements alternatifs. Notre enjeu est de les rendre accessibles à tous et durables. C'est une condition pour rassurer les parents et permettre aux enfants de retrouver leur place dans la ville.

Francisce Rogier, présidente du CVTEM

Aménager des rues apaisées
 Zones 30, zones de rencontre et aires piétonnes



Collection | Connaissances





Merci pour votre
attention