

# Abords et chemins de l'école : vers l'apaisement du quartier ?

Synthèse de la journée

**WEBINAIRE**

7 Décembre 2023

© Ville de Grenoble



**UNE VOIRIE POUR TOUS**  
Rues et espaces publics À VIVRE

# Abords et chemins de l'école : vers l'apaisement du quartier ?

Synthèse de la journée du 7 décembre 2023

## SOMMAIRE

<b>LA TRANSFORMATION DES ABORDS D'ÉCOLES : UN LEVIER POUR L'APAISEMENT DU QUARTIER.....</b>	<b>3</b>
<b>GRENOBLE : L'écomobilité scolaire érigée en enjeu prioritaire.....</b>	<b>3</b>
Constat et pistes d'amélioration .....	4
Place aux enfants, un triptyque en trois étapes.....	4
<b>Ville d'Avignon.....</b>	<b>5</b>
Le temps de l'apaisement (2018-2019).....	5
Le temps des contraintes sanitaires (2020-2021).....	5
Le temps des transformations (2020-2026).....	6
Le temps des écosystèmes (2021-2026).....	6
Le temps d'expérimenter.....	6
<b>AMÉNAGEMENTS DEVANT DES ÉCOLES DANS LE CADRE DE RÉAMÉNAGEMENT URBAIN : RETOURS D'EXPÉRIENCES.....</b>	<b>7</b>
<b>Panorama d'exemples dans des petites villes et des écoquartiers.....</b>	<b>7</b>
Les aménagements en lien avec des projets urbains.....	7
Les aménagements d'abords d'écoles en lien avec la redynamisation d'une petite ville.....	7
Les aménagements d'abords d'écoles en lien avec des plans piétons et stratégies sur les espaces publics .....	8
Les aménagements d'abords d'écoles et des chemins de l'école.....	8
Les aménagements d'abords d'écoles, la mise en accessibilité PMR et la sécurisation de la rue.....	9
<b>Commune de Roncherolles sur le Vivier.....</b>	<b>9</b>
Une commune coupée en deux.....	9
Un cœur de bourg réuni.....	9
<b>STRATÉGIE D'AMÉNAGEMENT AUTOUR ET VERS LES ÉCOLES : FAVORISER LA MOBILITÉ ACTIVE POUR TOUS.....</b>	<b>10</b>
<b>Outiller les démarches de pacification des abords des écoles : l'exemple de Marseille.....</b>	<b>10</b>
Des clés pour sélectionner les écoles.....	11
Choisir un scénario adapté.....	Erreur! Marque-page non défini.
S'appuyer sur une boîte à outils.....	11
<b>Ville de Sceaux : l'apaisement des abords d'école au cœur de la stratégie de développement des mobilités actives.....</b>	<b>12</b>
<b>AGIR POUR L'ÉCOMOBILITÉ SCOLAIRE : UNE DÉMARCHE COMPLÉMENTAIRE D'UN TRAVAIL SUR LES ABORDS D'ÉCOLES.....</b>	<b>13</b>
<b>Association Transports et Environnement : 10 ans d'expertise dans les plans de mobilité scolaires.....</b>	<b>13</b>
Le vécu de l'enfant au cœur de la démarche.....	14
Engendrer un report modal à l'échelle du quartier.....	14
<b>L'écomobilité scolaire vue de Suisse : l'exemple de Fribourg.....</b>	<b>14</b>
Réaction d'un élu français concernant l'exemple suisse.....	16

# Introduction

- Patrice MORANDAS, adjoint au directeur du département Mobilités du Cerema Direction Territoires et ville
- Frédérique PREDALI, membre du bureau de Rue de l'Avenir

La présente conférence en ligne fait suite à une première réflexion, menée le 23 mars 2021 par le Cerema et Rue de l'Avenir, sur l'aménagement des abords d'écoles et le projet « Rue aux écoles ».

Le champ de compétences du Cerema recouvre, entre autres, la mobilité sous différentes formes ; l'association Rue de l'Avenir quant à elle a pour objectif de préparer l'espace public de demain. Dans ce cadre, elle mène actuellement une campagne intitulée : [« Ville apaisée, quartiers à vivre »](#), dans laquelle s'intègre le webinaire de ce jour. L'apaisement des villes par l'aménagement des écoles et l'intégration de l'enfant dans l'espace public constitue une approche essentielle pour les collectivités qui voudraient s'emparer de ces sujets.

Si de nombreuses initiatives ont déjà été prises en ce sens, les marges de progression restent immenses : le dernier baromètre des villes et villages marchables, lancé par les associations du collectif « Place aux piétons », révèle que deux tiers des sondés craignent pour la sécurité des enfants, lorsqu'ils sont à l'âge d'être autonomes dans leurs déplacements piétons, en raison de la circulation automobile, et ce, malgré toutes les avancées en la matière.

Le Cerema et Rue de l'Avenir qui encouragent la création d'environnements plus sains et plus agréables autour et vers les écoles pour le bénéfice de tous, ont tenu à partager un échantillon d'initiatives permettant aux enfants de reprendre place sur l'espace public en toute sécurité. Ce panel illustre les projets menés dans des villes aux typologies variées (allant de la métropole au petit village), à différents stades de réalisation et selon différentes approches.

Enfin, cette journée a pour objectif de partager des retours d'expériences d'aménagements en :

- élargissant le sujet aux chemins qui mènent vers l'école et à l'apaisement des quartiers qu'ils traversent,
- réalisant un bilan des avancées en la matière, illustré par les exemples concrets,
- mesurant les effets supplémentaires produits sur les quartiers et la ville, afin de démontrer que l'intégration de l'enfant dans la ville est à la portée de toutes les municipalités.

## 1 LA TRANSFORMATION DES ABORDS D'ÉCOLES : UN LEVIER POUR L'APAISEMENT DU QUARTIER

### 1.1 GRENOBLE : L'écomobilité scolaire érigée en enjeu prioritaire

- Lionel FAURE, Expert Mobilités Actives et Partage de l'Espace Public
- Robin COIFFARD, Chargé d'opérations, Mission d'aménagement des espaces publics

La métropole de Grenoble s'illustre par ses initiatives en matière de transition et déploie depuis de nombreuses années, une stratégie de mobilité orientée vers le développement des modes actifs et la qualité des espaces publics.

### 1.1.1 Constat et pistes d'amélioration

Un diagnostic sur les abords des écoles a révélé plusieurs éléments négatifs : leur qualité médiocre, leur dangerosité, l'usage excessif de la voiture malgré des distances à parcourir inférieures à 800 m. Une concertation avec les riverains a également permis d'identifier les nombreux points durs pour les piétons, les rues dans lesquelles le trafic était indésirable ainsi que les aménagements inadaptés.

Sur base de ce diagnostic, un plan d'apaisement et de sécurisation a été élaboré, comprenant des aménagements de proximité et des aménagements ponctuels sur les grands axes. L'amélioration des espaces publics étant un marqueur politique pour la ville de Grenoble et l'écobilité scolaire étant un enjeu majeur pour l'agglomération, un plan de mobilité a été voté en 2019 afin de faciliter les accès à pied et à vélo. Ce plan est composé de plusieurs actions, telles que :

- limiter la place et l'accessibilité automobile,
- développer et sécuriser les cheminements piétons et cyclistes,
- promouvoir le savoir rouler à vélo à grande échelle,
- installer du mobilier d'agrément,
- réaliser des aménagements sobres, mais de qualité afin d'inciter la population à occuper ces espaces même en dehors des temps scolaires.

### 1.1.2 Places aux enfants, un triptyque en trois étapes

Dans ce cadre, le projet place aux enfants a été instauré à Grenoble. Celui-ci est composé d'un triptyque entre l'abord de l'école comme lieu de vie, le cheminement vers l'école et l'accompagnement à l'écobilité.

Ce projet a été déployé selon une méthodologie en trois étapes. La première a consisté à évaluer le degré de priorité de transformation des rues.

La deuxième tendait à prioriser les rues devant bénéficier à la fois d'un aménagement transitoire permettant de visualiser la future place aux enfants, mais également d'un arrêté réglementaire pour piétonner ces rues. La phase transitoire, qui a débuté à l'été 2021, a impacté 1,9 km de rues et supprimé 300 places de parking, libérant une superficie de 3500 m<sup>2</sup>.

La troisième étape visait l'aménagement définitif de ces rues, en modifiant durablement leur configuration (structure, revêtement, végétalisation, etc.)

Ce programme et ces outils communs ont ensuite été déclinés selon les contextes et les particularités de chaque quartier : rue de transit, densité d'usage ou au quartier vert permettant à la rue de rattacher l'école directement au parc tout proche.

À ce jour, le plan d'action visant à supprimer du transit a permis de :

- sécuriser et favoriser l'accès piéton et vélo à l'école,
- limiter les nuisances et le désordre liés à la dépose en voiture,
- améliorer le cadre de vie des habitants et des usagers.

Enfin, il révèle également que l'aménagement des rues scolaires peut apaiser tout un quartier et profiter à tous ses habitants.



*Exemple d'aménagement sobre invitant la population à occuper l'espace public en toute sécurité (ville de Grenoble)*

## 1.2 Ville d'Avignon

- Elsa FORGET, Directrice de la programmation de l'aménagement urbain

La ville d'Avignon a choisi de partager la construction de sa démarche d'aménagement autour des écoles, en cinq étapes chronologiques.

### 1.2.1 Le temps de l'apaisement (2018-2019)

Dès l'année 2018-19, la ville d'Avignon a décidé de piétonniser les abords de ses écoles en attribuant des espaces auparavant réservés aux voitures, aux parvis scolaires et aux piétons, et en recréant des centralités de convivialité repérables grâce à une identité visuelle. Ainsi, ces espaces sont utilisés comme leviers pour apaiser le quartier à plus grande échelle.

### 1.2.2 Le temps des contraintes sanitaires (2020-2021)

La réduction de la circulation a permis de regagner de l'espace sur la voiture de manière plus tactique, créant par là un espace apaisé au contact de l'école. Par ailleurs, les parents ne pouvant plus entrer dans les établissements scolaires pendant la crise sanitaire, il a été nécessaire d'instaurer un nouvel espace aux abords de ceux-ci. Des sens de circulation ont alors été réfléchis de façon plus large et au bout de 6 mois d'expérimentation et d'observation, des corrections ainsi que des modifications ont été apportées. Au fil du temps, et pendant une période de trois ans, les parvis scolaires ont été réaménagés de façon encore plus complète, permettant de travailler sur l'acceptabilité et les changements de comportement dans les cours, sur les parvis et le long des chemins vers l'école.

### 1.2.3 Le temps des transformations (2020-2026)

Un programme de transformation des cours a été entamé en 2020, dont l'objectif est d'améliorer 3 cours par an. Celles-ci sont choisies sur base de la motivation des équipes d'enseignants à porter le projet, mais aussi à l'imbrication de l'école dans un quartier. L'amélioration, élaborée avec les enfants, les équipes enseignantes, les agents et la communication continue aux familles, porte sur :

- la résilience des cours par rapport au changement climatique,
- la facilitation de l'accès à la nature pour les enfants,
- le questionnement sur les usages dans les cours afin que chacun y trouve sa place et que les relations s'apaisent,
- le développement du concept de « cour accessible à tous » permettant de mettre à disposition de tous plus d'espaces publics et d'ouvrir l'école sur la vie du quartier.

### 1.2.4 Le temps des écosystèmes (2021-2026)

Les cours végétalisées et ouvertes à tous s'intègrent dans un parcours en mode actif à travers tout le quartier. Dès lors que l'établissement scolaire est pensé au-delà de sa limite foncière, il est possible de relier deux écoles ou d'autres quartiers entre eux. Le concept de cours ouvertes permet de renforcer l'écosystème du projet et créer des dynamiques de projets à l'échelle des quartiers.



©Ville d'Avignon

*Une cour d'école ouverte sur le quartier  
(Ecole Roland Scheppler, Avignon)*

### 1.2.5 Le temps d'expérimenter

L'ensemble des projets qui gravitent autour des écoles, aussi petits soient-ils, permet de questionner les façons d'aménager les espaces. Par ailleurs, les habitudes de projets se transforment profondément depuis quelques années et le temps permet leur expérimentation et leur pérennisation. Aujourd'hui, Avignon souhaite aller encore plus loin en ouvrant les cours d'école hors temps scolaire et en testant les fermetures temporaires temporelles aux abords des écoles.

## 2 AMÉNAGEMENTS DEVANT DES ÉCOLES DANS LE CADRE DE RÉAMÉNAGEMENT URBAIN : RETOURS D'EXPÉRIENCES

- Cédric BOUSSUGE, Directeur de projets Mobilités piétonnes - Cerema
- Eline ALLIER, Directrice de projets Aménagements de la voirie urbaine - Cerema

### 2.1 Panorama d'exemples dans des petites villes et des écoquartiers

Les différents aménagements d'écoles peuvent également être menés dans de petites villes, en tenant compte de la configuration du cœur de bourg, des projets urbains et des besoins des habitants.

#### 2.1.1 Les aménagements en lien avec des projets urbains

Le projet d'écoquartier Rives de Bief de Longvic (9 000 habitants, dans la métropole de Dijon) comprend la requalification d'équipements publics, la restructuration d'une place centrale, la réalisation d'un axe vert dédié aux déplacements doux ainsi que la création d'une nouvelle voie de desserte. L'axe majeur de l'écoquartier a été transformé en zone de rencontre et tous les aménagements privilégient désormais la marche ou l'utilisation du vélo.

L'écoquartier de Volonne (1 700 habitants, dans le département des Alpes-de-Haute-Provence) s'inscrit dans le centre bourg. Ce projet de réaménagement a porté sur la création d'une nouvelle cantine à côté de l'école primaire existante et l'extension de la crèche. La mobilité et la place de la voiture ont été éloignées du cœur du village grâce à la création de stationnements en périphérie. Les espaces publics, désormais apaisés répondent mieux à l'ensemble des usagers et favorisent une utilisation partagée. (Voir [vidéo de Volonne, Sandrine COSSERAT](#), disponible sur la plateforme Expertises Territoires du Cerema, dans la communauté « quartiers de demain »).

#### 2.1.2 Les aménagements d'abords d'écoles en lien avec la redynamisation d'une petite ville

La ville d'Eygalières (1 830 habitants, entre Avignon et Salon-de-Provence) a bénéficié du programme « Petites villes de demain » pour redonner un espace de déplacement sécurisé aux piétons, face à une forte fréquentation touristique (trafic et stationnement estivaux).

L'école ciblée bénéficie désormais d'une entrée unique avec un portail élargi et une rampe d'accès aux personnes à mobilité réduite. Le carrefour devant l'école a été transformé et des trottoirs continus ont été créés sur les rues adjacentes à l'école. La circulation s'est apaisée grâce à l'aménagement de zones de rencontres dans des rues proches de l'école.

### 2.1.3 Les aménagements d'abords d'écoles en lien avec des plans piétons et stratégies sur les espaces publics

La ville de Lavardac (2 200 habitants, dans le département du Lot-et-Garonne) a souhaité mêler plusieurs espaces publics tout en respectant un budget réduit. Elle a donc identifié un espace constituant un levier important sur la qualité urbaine, à savoir un terrain vague jouxtant l'école. L'entrée de l'école a été déplacée sur le terrain vague réaménagé. Le parvis de l'école est donc désormais sécurisé, car situé entre le parking et l'entrée de l'école. De plus, une partie de la cour d'école est accessible à tous en dehors des temps scolaires.



©d'une ville à l'autre

*Transformation d'un terrain vague pour sécuriser l'abord scolaire à Lavardac (Crédit d'une ville à l'autre)*

### 2.1.4 Les aménagements d'abords d'écoles et des chemins de l'école

Les chemins menant à l'école peuvent être balisés grâce à du design actif, comme à Orvault (27 000 habitants, dans le département de la Loire-Atlantique) où trois circuits colorés mènent à l'école. Les itinéraires se recoupent de plus en plus à l'approche de celle-ci, pour se rejoindre complètement devant l'entrée. L'un de ces itinéraires comprend un stationnement proche de l'établissement, permettant de le déporter puis de guider les familles vers l'école. À Saint-Dizier (23 000 habitants, département de la Haute-Marne), le design actif encourage les enfants à emprunter des itinéraires ludiques (marelle, mur d'escalade) pour leur donner envie d'aller à l'école à pied ou à vélo. ([Voir Lien Cerema sur le design actif](#)).

Enfin, il est important de veiller à ce que les codes couleurs des designs actifs soient clairement distincts du code couleur légal.

### 2.1.5 Les aménagements d'abords d'écoles, la mise en accessibilité PMR et la sécurisation de la rue

Saint-Maurice (7200 habitants, Savoie) a choisi d'aborder le réaménagement urbain sous l'angle de la sécurité. Plusieurs scénarios ont été testés à travers des interventions temporaires et

réversibles, afin d'adopter les aménagements les plus adéquats lors de la phase de déploiement définitive.

Sotteville-Lès-Rouen (29 000 habitants, département de la Seine-Maritime) a souhaité réaménager les cours d'école d'une part pour les rendre plus inclusives et les végétaliser, et d'autre part pour en sécuriser les abords. Pour ce faire, la cour est désormais ouverte à tous en dehors des heures scolaires, un travail de perméabilité a été réalisé sur son revêtement ainsi que de véritables cheminements piétons.

La communauté « Écoles de demain » (« [www.expertises-territoires.fr](http://www.expertises-territoires.fr) ») a reporté ces différents exemples sur une carte collaborative afin d'inciter la réflexion sur l'inclusion de l'école dans la ville via trois piliers : l'aménagement des cours d'école, l'amélioration du patrimoine bâti et la sécurisation des abords tout en les rendant accueillants.

## 2.2 Commune de Roncherolles-sur-le-Vivier

- Monique PILLUT-BOISSIÈRE, adjointe au maire chargée des écoles et de la jeunesse
- Robert LAFITE, adjoint au maire chargé de l'environnement

### 2.2.1 Une commune coupée en deux

Dans la commune de Roncherolles (1 200 habitants, dans la métropole de Rouen), la sécurisation des abords de l'école s'est intégrée à la restructuration du centre du village et au projet d'écoquartier. En effet, le village ne comporte qu'un seul bâtiment scolaire (qui regroupe l'école maternelle et l'école élémentaire), positionné proche d'un corps de ferme situé sur un terrain de 1,5 hectare qui présentait un potentiel pour le réaménagement de l'école, dont il était séparé par une route départementale.

### 2.2.2 Un cœur de bourg réunifié

En acquérant le corps de ferme et en déplaçant la départementale, la commune a pu réaménager la grange en trois salles (deux classes et une pour les associations), en halles (accueillant les festivités du village) et implanter un parc à jeu ainsi qu'un terrain de boules.

Cela a également permis d'agrandir la cour d'école de 20 %, de réduire la pollution, de dédoubler les entrées et sorties d'école et de les couvrir (une pour les maternelles et une pour les élémentaires) et de sécuriser l'entrée et la sortie des élèves en piétonnant tout le centre bourg (celui-ci inclut le parc, la bibliothèque et le restaurant scolaire, la halle, le périscolaire). Ce nouvel espace constitue désormais le lieu d'échanges et de rendez-vous sécurisé de diverses activités.

La métropole a accompagné la commune dans son projet d'écoquartier et de sécurisation des abords de l'école tout au long de ses différentes phases qui ont duré une quinzaine d'années, pour confirmer aujourd'hui son statut d'écoquartier.



©Mairie de Roncherolles-sur-le-Vivier  
*La nouvelle cour d'école, agrandie de Roncherolles-sur-le-Vivier  
(Mairie de Roncherolles)*

Mr Bouillot demande si le réaménagement du quartier a induit une évolution de comportement. Mme Pillut-Boissière répond par l'affirmative. Cependant, si la mentalité globale des habitants a évolué et s'est adaptée, la commune compte toujours quelques parents récalcitrants qui tiennent à stationner au plus près de l'école. Ces derniers n'hésitent pas à braver l'interdiction de stationnement ou à envahir les places réservées aux personnes handicapées, générant des incivilités.

Mr Bouillot s'enquiert de l'aide financière dont la commune a pu bénéficier sur les différentes phases de son projet. Mr Lafite l'informe que l'EPFN (Établissement Public Financier de Normandie) est intervenu dans la phase de réhabilitation de la grange et du préachat de la parcelle agricole ; le Département a favorisé le déplacement de la route départementale ; un bailleur social est intervenu pour la préemption et la Métropole, la Région, l'État ont également apporté leur soutien financier sous forme de prêts. L'aménagement de l'espace public, quant à lui, était à charge de la mairie.

## **3 STRATÉGIE D'AMÉNAGEMENT AUTOUR ET VERS LES ÉCOLES : FAVORISER LA MOBILITÉ ACTIVE POUR TOUS**

### **3.1 Outiller les démarches de pacification des abords des écoles : l'exemple de Marseille**

- Florence ORILLARD, Responsable d'étude aménagement urbain – Cerema

Si la part de la marche à Marseille est importante, elle se heurte à de nombreux freins, à commencer par la forte pression de l'automobile sur l'espace public. Un environnement qui pèse sur les 500 écoles maternelles et élémentaires de la ville, où la présence excessive de l'automobile induit de fortes problématiques de sécurité routière, de bruit et de qualité de l'air. Dans ce contexte, les

élus marseillais ont souhaité renforcer la marchabilité de la ville en s'appuyant sur la pacification des abords d'écoles comme un outil levier.

[Le rapport d'étude Cerema sur la pacification des abords des écoles à Marseille est disponible sur la plateforme documentaire du Cerema.](#)

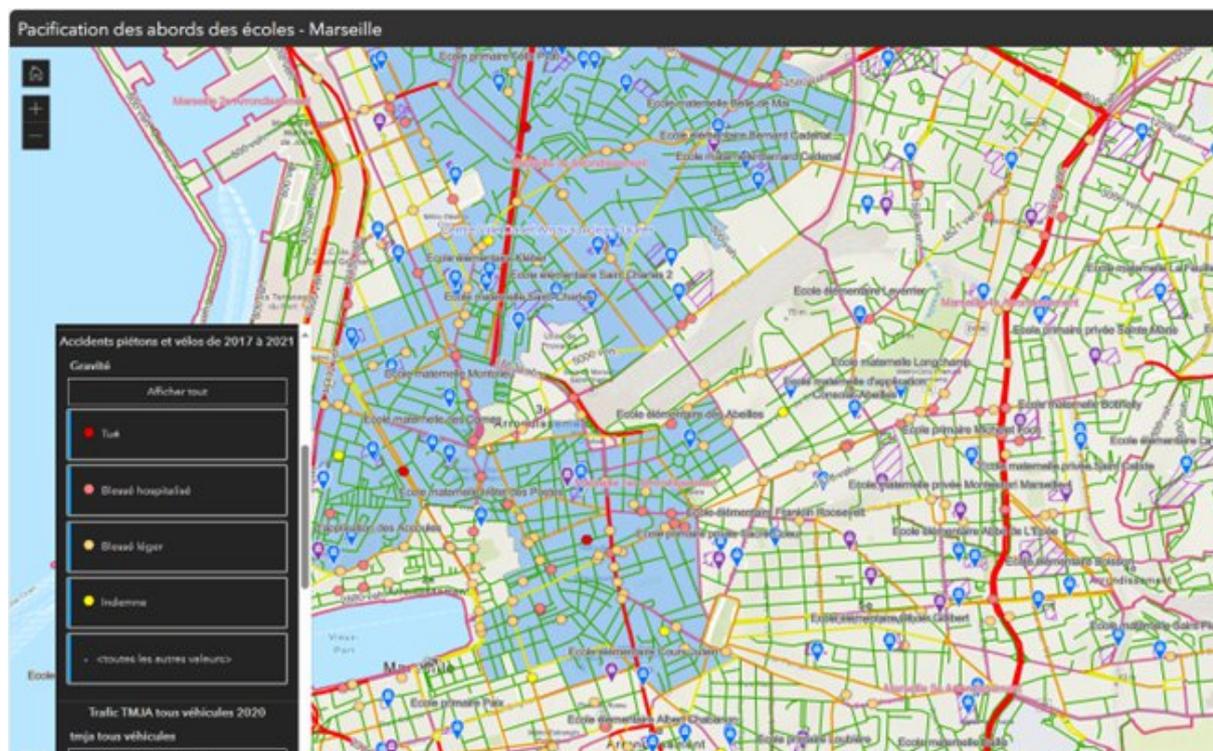
### 3.1.1 Des clés pour sélectionner les écoles

Le Cerema a accompagné la démarche marseillaise par un appui méthodologique et par la mise à disposition d'outils. Il s'est agi dans un premier temps de donner les clés pour établir une programmation et définir par quelle école commencer. Sur la base de données en grande partie publiques, le Cerema a développé une cartographie dynamique et un tableau multicritère permettant de croiser de nombreuses informations telles que les effectifs de l'école, la présence d'élèves en situation de handicap, les données d'accidentologie, la proximité de lignes de bus, etc. Ces éléments permettent d'évaluer le niveau de criticité de chaque situation, les facteurs de facilitation du projet et le possible lien avec d'autres politiques publiques. De véritables outils d'aide à la décision qui permettent à la ville de Marseille non seulement de déterminer par où commencer, mais aussi d'argumenter ses choix.

### 3.1.2 S'appuyer sur une boîte à outils

Un panel d'outils est proposé à la ville pour alimenter les différents scénarios. Ainsi, afin de changer l'ambiance de la rue et sa perception par les automobilistes, on pourra s'appuyer sur l'installation de mobilier ludique, des marquages créatifs, la création d'espaces de stationnement pour vélos et trottinettes, mais aussi sur des animations et des dynamiques participatives.

La grande diversité des solutions permet aussi de mixer les approches : réglementation, aménagements, atmosphère. On a pu en effet constater que la seule interdiction de la circulation motorisée ne suffisait pas pour induire d'autres modes : un travail complémentaire sur l'aménagement et l'ambiance de la rue s'avère indispensable pour entraîner des changements d'usages réels et pérennes.



A  
u-  
d  
el  
à  
d  
e  
l'  
acc  
om

pagement méthodologique et des outils, le Cerema apporte son aide dans le pilotage du projet, par la définition de grandes phases et de jalons, qui sert de tableau de bord de « management » du projet. À ce jour, la stratégie marseillaise est en cours de déploiement. La ville a déjà lancé deux projets de pacification des abords des écoles depuis la rentrée de septembre.

À la question « quelles sont les mesures les plus efficaces pour modifier la perception de la rue ? », Florence Orillard répond que certaines solutions permettent de modifier la situation avec peu de moyens, comme les marquages sur la chaussée, les fresques sur les murs et les trottoirs. D'autres mesures nécessitent davantage de temps comme les actions pour impliquer la population, mais s'avèrent efficaces en termes d'appropriation citoyenne.

### 3.2 Ville de Sceaux : l'apaisement des abords d'école au cœur de la stratégie de développement des mobilités actives

- Patrice PATTÉE, Adjoint au maire en charge de l'Espace public et des mobilités
- Gauthier GRÉGOIRE, Directeur du pôle Transitions et développement local
- Octavie GUILLEMOT, Chargée de mission Transitions - Nature en Ville et Politique cyclable

Dans les Hauts de Seine, la ville de Sceaux (20 790 habitants) est engagée de longue date dans le développement des mobilités douces et actives. Pionnière de la piétonnisation de rues commerçantes en Île-de-France, la ville s'est employée à créer des conditions favorables pour les piétons et les cyclistes.

Au sein du troisième plan vélo lancé par la ville en 2022, le projet Mobili'kids vise directement à apaiser et sécuriser les abords des quatre écoles que compte la commune. À l'école du Petit-Chambord, qui a fait office de projet pilote, une première phase de diagnostic et de concertation auprès des parents d'élèves, personnel de l'école et riverains, a conduit en mai 2022 au lancement expérimental de l'interdiction à la circulation automobile dans la rue de l'école le matin de 8 h à 8 h 40.

Les avis recueillis à l'issue de cette période de plusieurs semaines se sont révélés très positifs : les usagers ont fait part de leur satisfaction de « marcher librement » et de rejoindre l'école à pied ou à vélo « sans stress », de nombreux parents habitués à déposer leurs enfants en voiture ont envisagé d'autres modes. Cette adhésion au projet a mené l'année suivante l'équipe municipale à pérenniser le dispositif par l'installation de barrières fixes et à l'étendre aux heures de sortie.



©Ville de Sceaux



©Ville de Sceaux

Forte de cette première expérience positive, la commune a engagé le déploiement du dispositif Mobilikids aux autres écoles. Cette nouvelle phase s'accompagne d'un volet sensibilisation des enfants aux mobilités actives, avec notamment l'ambition de les rendre autonomes à vélo à la fin du CM2.

La ville engage en parallèle une réflexion pour favoriser les déplacements à pied entre l'école et les lieux d'activités (piscine, conservatoire, parc...), effectués majoritairement en car. Réalisée avec le soutien du Cerema, cette étape de reconquête de l'espace public au profit des piétons passera par la création de cheminements et l'apport de signalisation pour inciter les automobilistes à ralentir et sécuriser les enfants. L'objectif est à nouveau de les rendre plus autonomes sur les cheminements piétons de leur quartier.

À la frontière entre reconquête de l'espace public et apaisement des abords d'écoles, la ville de Sceaux va engager en 2024 un projet de requalification d'une place essentiellement vouée au stationnement : diminution drastique des places de parking, végétalisation, revêtement du sol, mobilier urbain, accueil d'une maison du vélo... Ce projet contribuera à l'apaisement des abords de l'école des Blagis toute proche.

Pour Gauthier Grégoire, la « politique des petits pas » est de mise dans ce type de projet qui peut vite devenir sensible. Le travail progressif d'expérimentation et la concertation avec les usagers du périmètre concerné sont des conditions indispensables pour obtenir la confiance et l'adhésion de la population.

## **4 AGIR POUR L'ÉCOMOBILITÉ SCOLAIRE : UNE DÉMARCHE COMPLÉMENTAIRE D'UN TRAVAIL SUR LES ABORDS D'ÉCOLES**

### **4.1 Association Transports et Environnement (Suisse) : 10 ans d'expertise dans les plans de mobilité scolaires**

- Françoise LANCI-MONTANT, Responsable Bureau romand
- Alice GENTILE, Chargée de projet Plans de mobilité scolaire

L'association nationale suisse ATE (Association Transports et Environnement) se définit comme un lobby en faveur des politiques de mobilités actives et douces. Experte en matière de mobilité des enfants, mais aussi des seniors, l'association a contribué à la mise en place de nombreuses lignes de pédibus et vélobus et a développé une cinquantaine de plans de mobilité scolaire au cours des dix dernières années. Pensés autour des besoins des enfants, ils visent à sécuriser et améliorer leur déplacement pour se rendre à l'école.

Un projet de plan de mobilité scolaire se déroule en moyenne sur 9 à 12 mois. Il se caractérise par une attention particulière portée à l'expression des enfants et par une forte dimension participative. Un « groupe d'accompagnement » rassemble ainsi dès le départ toutes les parties prenantes du projet : direction et services des écoles, représentants des parents, services municipaux (urbanisme, travaux publics, police, etc.).

### 4.1.1 Le vécu de l'enfant au cœur de la démarche

Réalisée à partir de questionnaires soumis aux enfants, parents d'élèves et enseignants, l'enquête mobilité constitue la matière première de la démarche. Renseigné en classe, le questionnaire destiné aux enfants met l'accent sur leur ressenti et leurs souhaits. Ils sont invités à exprimer ce qu'ils aiment et à l'inverse, ce qui leur déplaît, via des dessins, un matériau riche d'enseignement pour les futures préconisations des plans de mobilité scolaire. « Ils sont les experts de leur parcours quotidien : leur parole est au cœur de la démarche ».



*Les dessins d'enfants : un matériau riche d'enseignements pour l'ATE*

Un bilan détaillé de l'enquête est présenté au groupe d'accompagnement et à la commune. Nourri de données chiffrées et cartographiées, il met l'accent sur les points dangereux. Cette présentation déclenche une visite terrain, menée avec les services municipaux concernés (urbanisme, techniques, police...), qui permet d'analyser les points de danger et identifier des solutions adaptées. Cette étape fait l'objet d'un rapport intégrant des recommandations, remis à la commune.

Des actions de communication et de sensibilisation sont déployées en parallèle. Un journal dédié aux parents les invite à adopter d'autres comportements. Dans les écoles, des activités pédagogiques sont proposées aux enfants pour les sensibiliser aux modes actifs, parfois en articulation avec la mise en place de lignes de pédibus et vélobus ou dans le cadre de la journée internationale « à pied à l'école ».

### 4.1.2 Engendrer un report modal à l'échelle du quartier

Françoise Lanci-Montant souligne que les plans de mobilité scolaire sont pensés à l'échelle du quartier, et pas seulement à l'échelle des abords des écoles, puisqu'ils traitent de l'itinéraire entre la maison et l'école. Ils visent à adapter les voiries et les espaces publics de sorte que les enfants se déplacent à pied ou à vélo en autonomie. Il s'agit de rendre leur parcours à la fois sûr et agréable pour engendrer un vrai report modal et diminuer significativement le phénomène des « parents taxi ».

Et de l'envie des enfants à la réalité, il reste du chemin à parcourir : à peine 3 % viennent à vélo, 12 % aimeraient le faire. Le trafic automobile et la vitesse des voitures restent pour eux des préoccupations constantes.

## 4.2 L'écomobilité scolaire vue de Suisse : l'exemple de Fribourg

- Pierre-Olivier NOBS, Conseiller communal — Directeur de la Police locale de la Mobilité et des Sports

À Fribourg, ville de 40 000 habitants située à l'ouest de la Suisse, des plans de mobilité scolaire sont déployés depuis plusieurs années avec le concours de l'ATE. Comme évoqué par l'association, la démarche consiste à travailler par quartiers, pensés comme des bassins versants qui convergent vers une école. Pour l'élu, il s'agit de projets ambitieux qui bénéficient à toutes les personnes se déplaçant sur le périmètre. Les quatre plans de mobilité scolaire de la commune concernent ainsi neuf écoles. 18 lignes de pedibus ont été par ailleurs mises en place.

Comme l'a souligné Mme Lanci-Montant, la prise en compte du regard et du vécu de l'enfant est au cœur du processus. « En tant qu'adultes, nous sommes en quelque sorte formatés, et nous ne percevons plus les choses de manière intuitive et naturelle. En ce sens, le regard de l'enfant s'avère précieux et plus pertinent qu'on pourrait le penser », estime Pierre-Olivier Nobs. Pour l'élu, la forte dimension participative de la démarche crée un dialogue entre les différents acteurs et permet de trouver des consensus sur des problématiques communes.

Les plans de mobilité scolaire lancés à Fribourg connaissent des degrés divers d'avancement — le premier a été achevé —. Certaines mesures sont assez simples et rapides à mettre en œuvre, telles que la création d'un trottoir traversant, la modification d'une bordure, la suppression d'une place de stationnement qui crée des effets de masque à la visibilité, du marquage, la pose d'une main courante, etc. D'autres mesures s'inscrivent dans une dynamique plus large comme la mise en zone 30 du quartier ou un plan de requalification urbaine.

L'élu de Fribourg présente ainsi deux projets développés dans le cadre de Plan de Mobilité Scolaire (PMS).

Dans l'un des quartiers les plus peuplés, une longue route en pente est propice à la valse des « parents taxis ». L'année prochaine, la largeur de la chaussée sera réduite de manière drastique, la voie sera végétalisée et une liaison avec la cour de l'école sera créée et sécurisée en amont par une borne rétractable.



*Exemples d'aménagements dans la ville de Fribourg*

Dans un autre quartier, une première mesure d'urgence consistait à installer des piquets aux abords de l'école pour éviter le phénomène des « parents taxi ». Il a été décidé d'aller plus loin, en procédant à un rehaussement, en supprimant du stationnement longitudinal, en plantant une allée d'arbres. Il s'agit de requalifier la chaussée en enlevant les voitures qui stationnent et apporter de la qualité urbaine. La végétalisation permet en outre de lutter contre les îlots de chaleur.

Les résultats et les recommandations des plans de mobilité scolaires peuvent nourrir des aménagements futurs et présenter des synergies avec d'autres problématiques (place des personnes à mobilité réduite, végétalisation...). Réduire le stationnement reste un défi en Suisse.

Les arguments liés aux plans de mobilité scolaire (en premier lieu la sécurité des enfants) constituent un bon levier pour faire évoluer les comportements, ils permettent de diminuer la vitesse, mais aussi de réduire le bruit et d'améliorer la qualité de l'air. Pour l' élu, ces projets sont de plus relativement peu coûteux et leur communication aisée.

### 4.3 Réaction d'un élu français concernant l'exemple suisse

- Patrice PATTÉE, Adjoint au maire de Sceaux en charge de l'Espace public et des mobilités

L'exemple suisse trouve de nombreux échos auprès de l' élu de Sceaux. La question de la réduction du bruit, moins souvent évoquée que la pollution de l'air, représente un intérêt certain, le gain est immédiatement visible. Ainsi, à Sceaux, le passage à 30 km/h de l'ensemble de ses voies a réellement modifié l'ambiance de la ville. Ce ressenti positif s'avère d'autant plus important pour une rue d'école : il sera plus difficile de dissuader les parents de prendre leur voiture s'il n'est pas agréable d'y marcher.

L' élu adhère par ailleurs pleinement à l'idée de repenser l'espace public pour le rendre agréable, par la diminution des modes motorisés, mais aussi par un travail sur le mobilier, les plantations, etc.

Toutefois, si le sujet de l'accès aux écoles est consensuel, il reste conceptuel pour un certain nombre de parents qui admettent le principe, mais ne se sentent pas concernés, considérant qu'eux ont de bonnes raisons de ne pas modifier leur comportement. Contraindre au changement reste compliqué. La transition n'est pas facile. Les deux élus s'accordent ainsi sur la nécessité de compléter les démarches de sensibilisation par certaines mesures contraignantes, voire répressives, comme les radars de contrôles de vitesse.

## Conclusion

À travers la présentation de méthodes, d'outils, et d'exemples inspirants, ce webinaire a mis en lumière plusieurs approches de la question des abords et chemins de l'école. Les différentes interventions ont illustré comment le sujet s'intégrait dans une réflexion plus globale à l'échelle du quartier voire de la ville.

Parce qu'elles traitent à la fois de sécurité routière, de bruit, de pollution, de lutte contre la sédentarité, de socialisation, de qualité de vie... l'intérêt de ces démarches pour les enfants, mais plus largement pour les habitants ne sont plus à démontrer. Elles constituent par ailleurs des réponses pertinentes aux enjeux climatiques.

Parmi les enseignements, nous pouvons retenir que :

- Ces démarches concernent toutes les tailles de villes, des plus petites aux plus grandes.
- La question de la sécurité et plus largement de la place de l'enfant dans la ville est fédératrice et constitue une clé d'entrée pertinente pour enclencher des projets. Elle permet d'impliquer un large panel de personnes (équipes enseignantes, parents...) et ouvre la voie au changement de comportements des adultes.

- Ces démarches peuvent s'intégrer dès le départ dans des projets plus globaux, comme des réaménagements urbains, des écoquartiers, des stratégies globales de transformation urbaine, etc.
- Il est possible de démarrer par des projets « faciles » et démonstratifs puis d'avancer progressivement.
- Ces démarches peuvent inclure des tests et expérimentations. Des aménagements sobres peuvent s'avérer très efficaces.
- La volonté politique reste un prérequis pour mener à bien de tels projets.



## REMERCIEMENTS

L'équipe de préparation,

- Cerema : Eline Allier, Cédric Boussuge, Marion Ailloud, Benoît Hiron ;
- Rue de l'Avenir : Denis Moreau, Anne Faure, Vincent Chas ;

remercie l'ensemble des intervenants et des participants à cette journée.

Elle remercie également toutes les personnes ayant contribué au montage et à la bonne organisation de cette conférence en ligne :

- Frédérique Prédali, Marie Prémartin, Laurence Picado pour Rue de l'Avenir,
- Jérôme Cassagnes, Aurélie Duboudin, Céline Debès, Florence Orillard, Bertrand Deboudt pour le Cerema ;
- Patrice Bouillot qui a animé la journée ;
- Soizic Richard et Séverine Hemberg qui ont réalisé cette synthèse.

## CONTACTS

Cerema : Eline Allier [mobilites@cerema.fr](mailto:mobilites@cerema.fr)

Rue de l'avenir : Denis Moreau [infosrda@ruedelavenir.com](mailto:infosrda@ruedelavenir.com)

## ANNEXES

### BIBLIOGRAPHIE

La conférence en ligne du 21 mars 2021 Cerema et Rue de l'avenir

<https://www.ruedelavenir.com/actualites/les-presentations-du-webinaire-pour-des-abords-decoles-surs-et-accueillants-sont-disponibles/>

Article retour avec replay, synthèse et présentations sur le site du Cerema

<https://www.cerema.fr/fr/actualites/1200-personnes-reunies-agir-abords-ecoles-plus-surs>

« CCQ #15 Eco-quartier de Volonne », Cerema, 17 novembre 2022

<https://www.cerema.fr/fr/actualites/amenagement-urbanisme-replays-cafes-croissants-quartiers>

« Design Actif : comment aménager l'espace public pour favoriser l'activité et la vie locale », Cerema, 31 juillet 2023

<https://www.cerema.fr/fr/actualites/design-actif-comment-amenager-espace-public-favoriser>

« Carte collaborative », Écoles de Demain,

[https://www.expertises-territoires.fr/jcms/pl1\\_26881/fr/ecoles-de-demain](https://www.expertises-territoires.fr/jcms/pl1_26881/fr/ecoles-de-demain)

Rapport d'étude Cerema sur la pacification des abords des écoles à Marseille

<https://doc.cerema.fr/Default/doc/SYRACUSE/596451/rues-aux-enfants-et-chemins-des-ecoles-pacifier-les-abords-des-ecoles-a-marseille-pour-developper-un>

« Concevoir une rue scolaire – Méthodologie et bonnes pratiques », Service public de Wallonie - Direction de la planification de la mobilité, septembre 2020

[http://mobilite.wallonie.be/files/cematheque/cematheque\\_0051.pdf](http://mobilite.wallonie.be/files/cematheque/cematheque_0051.pdf)

Exemple de questionnaire d'évaluation de la mobilité du Centre de ressource en écomobilité (CREM) des Hauts-de-France

<https://www.ecomobilite.org/Questionnaire-d-evaluation-de-la>

« Faciliter la participation des enfants et des jeunes à l'aménagement de la ville » (fiche pratique du dossier "Pour une ville sûre et accueillante pour les enfants"), Rue de l'Avenir

<https://www.ruedelavenir.com/wp-content/uploads/2020/06/VilleEnfantFiche8Participation.pdf>

La page des ressources du site de Rue de l'avenir pour les rues scolaires.

[Les rues scolaires, on a tous un rôle à jouer - Rue de l'Avenir \(ruedelavenir.com\)](https://www.ruedelavenir.com/les-rues-scolaires-on-a-tous-un-role-a-jouer)

Site de l'ATE (Association Transports et Environnement)

<https://www.ate.ch/>



**RÉPUBLIQUE  
FRANÇAISE**

*Liberté  
Égalité  
Fraternité*



**Cerema**

CLIMAT & TERRITOIRES DE DEMAIN