



## UNE VOIRIE POUR TOUS

Rues et espaces publics À VIVRE

WEBINAIRE

23 Mars 2021



**Agir pour des abords d'écoles sûrs et accueillants**

Synthèse de la journée

# Agir pour des abords d'écoles sûrs et accueillants

Synthèse de la journée du 23 mars 2021

## Sommaire

<b><i>INTRODUCTION</i></b>	<b><i>4</i></b>
<b><i>ECLAIRAGE SUR LES ENJEUX</i></b>	<b><i>5</i></b>
<b><i>Écomobilité : à pied, à vélo, à l'école</i></b>	<b><i>5</i></b>
Les enjeux de l'écomobilité scolaire et le programme "Mobiscol"	5
Restaurer la pratique de la marche et du vélo sur le chemin de l'école? Les démarches métropolitaines en appui des communes	6
<b><i>La sécurité : abords d'école ou chemin de l'école?</i></b>	<b><i>8</i></b>
De la rue scolaire à la ville à hauteur d'enfant	8
Les ateliers d'écomobilité scolaire	9
<b><i>Les abords d'école : la pollution, un vecteur de mobilisation</i></b>	<b><i>9</i></b>
<b><i>AMENAGEMENTS ET RECONQUETE DES ABORDS D'ECOLES</i></b>	<b><i>11</i></b>
<b><i>Aménagements devant les écoles : retours d'expériences</i></b>	<b><i>11</i></b>
Aires piétonnes temporaires ou définitives, zones de rencontres : panorama d'exemples en petites et moyennes villes	11
Processus pour réaménager des rues aux abords d'écoles, de crèches et de collèges	12
De l'expérimentation vers des rues aux écoles	13
<b><i>Vers une reconquête des espaces publics pour et avec les enfants ?</i></b>	<b><i>14</i></b>
Prise en compte de l'enfant dans la ville et dans les différentes politiques	14
Comment travailler avec les enfants dans des projets d'aménagements ?	15
<b><i>GRAND TEMOIN : LA PLACE DES ENFANTS DANS L'ESPACE PUBLIC</i></b>	<b><i>16</i></b>

Après une première actualité liée à leur mise à 30km/h dans certaines villes, le sujet du traitement des abords d'école est venu en France s'inscrire progressivement sur l'agenda politique des collectivités locales. **Les facteurs qui ont permis à cette question d'émerger sont multiples** : réactions face à la pollution, insécurité due à la vitesse des véhicules motorisés, désordres résultant de comportements incivils, prise de conscience de la situation d'exclusion faite aux enfants dans la ville et de l'intérêt d'adopter des modes de déplacements actifs, bons pour la santé des habitants et le bien-vivre en ville.

Le succès rencontré depuis 2016 par **les rues aux enfants a préfiguré cette évolution des mentalités**. Quelques initiatives pionnières de traitement de l'abord de l'école ont essaimé en particulier l'an dernier lors de la campagne des élections municipales. Plusieurs candidats et candidates avaient inscrit dans leur programme la volonté de piétonniser les abords d'école et les élu(e)s mettent désormais en oeuvre une politique ambitieuse d'apaisement des abords d'école avec différentes formules ou en utilisant diverses appellations : piétonisation, rue scolaire, rue aux écoles, rue aux enfants....

Compte tenu de cette actualité riche il est apparu pertinent de **faire le point sur ces multiples initiatives pour mieux cerner les enjeux qui s'y rattachent** en termes de changement des habitudes de déplacements, de sécurité, de pollutions, de mutations et d'aménagements de l'espace public impliquant parents et enfants pour favoriser, tout particulièrement, l'activité physique et la santé. Il était également utile de faire **un inventaire des différentes modalités adoptées par les villes** pour faire en sorte que soit aménagé un espace de transition à la sortie des écoles maternelles et élémentaires qui donne clairement la priorité aux élèves sur la circulation ou le stationnement des véhicules motorisés.

C'est pourquoi **l'association Rue de l'Avenir et le Cerema** ont organisé un webinaire le 23 mars intitulé "Agir pour des abords d'écoles sûrs et accueillants-" dans le cadre du **programme Une Voirie pour Tous**. Celui ci a réuni 25 intervenants issus de collectivités ou d'associations, et 1200 participants. Les vidéos de la journée et les diaporamas présentés sont disponibles sur les sites suivants :

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

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

#### **La matinée abordait les enjeux et objectifs de telles démarches :**

- les liens entre le traitement des abords d'école et l'écomobilité scolaire
- les politiques qui peuvent être mises en place par les métropoles pour aider les communes à restaurer la pratique de la marche et du vélo sur le chemin de l'école
- la sécurité des abords d'école et du chemin de l'école
- la pollution comme vecteur de mobilisation

#### **L'après-midi traitait des aménagements possibles pour reconquérir un espace de liberté pour les élèves :**

- des retours d'expériences de collectivités de différentes tailles sur des aménagements réalisés
- des réflexions pour une reconquête des espaces publics par et pour les enfants

# 1 INTRODUCTION

Les abords d'écoles sont au centre de nombreux enjeux. On peut citer la santé, en particulier celle des enfants, la sécurité des déplacements, la sociabilité, l'aménagement de l'espace public... Certains de ces enjeux sont présentés par Anne Faure, présidente de l'association Rue de l'Avenir, et Yannick Prébay, directeur du département Territoires et Villes du Cerema, en introduction de la journée.

L'enfant n'a plus sa place dans la ville actuelle qui a été reconfigurée il y a une cinquantaine d'années en faveur de l'automobile. Cependant, depuis quelques années, on constate qu'une large part de la population est à la recherche d'un environnement apaisé, d'espaces publics accueillants, inclusifs et plus végétalisés. Les enjeux de santé et de pollution aérienne sont largement partagés.

Les abords des écoles sont des lieux importants dans la ville où parents, enfants et enseignants se rencontrent et où des contacts peuvent se nouer, notamment entre les parents, favorisant au besoin leur insertion dans le tissu social. La capacité d'accueil de ces lieux dépend de leur aménagement et de la part qui est faite aux modes actifs, c'est-à-dire, la marche et le vélo.

La marche, en particulier, est un mode qu'on redécouvre : pratique décarbonnée, lutte contre la sédentarité, vecteur d'animation urbaine et de soutien aux commerces de proximité... Le choix d'aller à pied à l'école est un appel à créer des espaces publics de qualité qui bénéficient à l'ensemble des habitants et des usagers.

Comme le note Anne Faure, la présence des enfants dans la ville est un symptôme de qualité de vie, le symbole d'une ville où il fait bon vivre, plus lente et plus douce pour ses usagers vulnérables. Pour Yannick Prébay, les abords d'école sont parmi les lieux d'expérimentation du réaménagement nos espaces urbains pour les rendre plus sûrs, plus attractifs, accessibles à tous et générateurs de sociabilité

## 2 ECLAIRAGE SUR LES ENJEUX

L'abord d'école est un espace public emblématique qui devrait articuler sécurité et convivialité.

Pour commencer la journée, il y a un besoin de bien poser les enjeux et les notions. Trois grands enjeux ont été développés : l'écomobilité, la sécurité et la pollution. La connaissance et la prise en compte de ceux-ci permettent une amélioration globale de l'espace public, du cadre de vie, et de produire des lieux inclusifs.

Depuis plusieurs années, la part des enfants venant à l'école à pied diminue régulièrement. Les chiffres du rapport de l'ONAPS *Activité physique & sédentarité de l'enfant & l'adolescent*, publié en 2018 affichent que : « En France, sur les 30 dernières années, la proportion de déplacements effectués à pied par les enfants et adolescents de plus de 6 ans pour se rendre dans leurs établissements scolaires a diminué de 20 points, passant de 52,1% à 32,3%. La proportion de déplacements à vélo pour le même motif a diminué de plus de la moitié, passant de 7,5% à 3,3%. »

### 2.1 Écomobilité : à pied, à vélo, à l'école

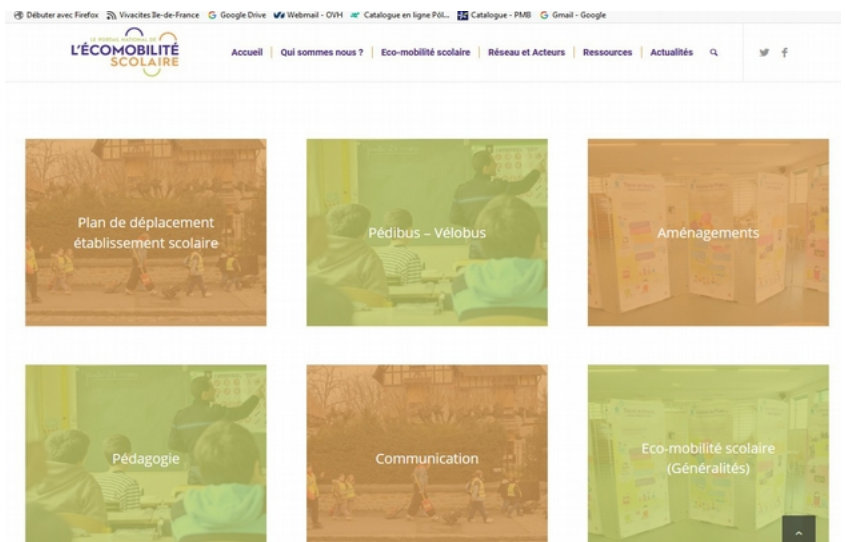
#### Les enjeux de l'écomobilité scolaire et le programme "Mobiscol"

- Catherine Pilon, Secrétaire Générale du Club des villes et territoires cyclables
- Marianne Duffet, Co-Directrice de Vivacités Ile-de-France

Le constat des abords d'école est sévère. En moyenne, 60 % des enfants sont accompagnés à l'école en voiture, sur des trajets de moins d'un kilomètre, proportionnellement les plus polluants ! Le phénomène du « dépose-minute » génère des conflits d'usage, du stress et un manque d'urbanité. **Les élèves sont de plus en plus sédentaires, en perte d'autonomie et en manque d'activité physique.** L'enfant piéton est donc moins présent dans un espace public peu pensé pour lui.

Mobiscol est un programme d'éco-mobilité scolaire qui vise le **développement des déplacements alternatifs aux circulations motorisées**. Marianne Duffet explique que cette nouvelle culture de la mobilité concerne l'ensemble des déplacements du domicile vers les établissements d'enseignement mais peut aussi s'élargir vers des sorties extra-scolaires. Elle doit toucher aussi bien les élèves, leurs parents que le personnel enseignant et administratif.

Catherine Pilon souligne que **la ville cyclable est forcément adaptée aux piétons, aux enfants et globalement à l'ensemble de la population**. Le « savoir rouler », apprendre à faire du vélo en ville, permet à terme une meilleure autonomie des enfants dans l'espace public. Cette éducation à la mobilité citoyenne et durable est un acquis pour la vie. Le maillage des pistes cyclables permet aux enfants un accès à l'autonomie de la pratique. C'est une démarche complémentaire à la ville apaisée qu'il faut aménager : ralentir la vitesse automobile et protéger les abords des écoles.



## Restaurer la pratique de la marche et du vélo sur le chemin de l'école? Les démarches métropolitaines en appui des communes

- Isabelle Smaghue, Chargée de Mission Modes Doux, Métropole Européenne de Lille
- Judicaël Potonsec, Crem
- Cédric David, Inspecteur départemental en charge de l'éducation au développement durable, Rectorat de Lille
- Philippe Rouxel, Chargé de coordination Département déplacements Nantes Métropole, Nantes Métropole
- Annie-Claude Thiolat, Vice-Présidente de la FUB, Présidente de Place au vélo Nantes

Isabelle Smaghue, rappelle que **la sécurité est un enjeu essentiel** dans la réappropriation de l'espace public par le piéton et le cycliste. En 2020, le territoire lillois déplore 46 enfants de moins de 14 ans blessés et 30 pour la tranche allant de 15 à 17 ans. L'enfant est **peu présent dans l'espace public, est en manque d'autonomie** et cela a un impact sur la sécurité routière.

Philippe Rouxel partage ce constat : « **Les parvis des écoles sont sources de tensions** entre les parents, les riverains et donnent un sentiment d'insécurité pour les enfants qui veulent venir à vélo ». Par ailleurs, la marge de manœuvre pour améliorer la pratique des modes doux est importante puisque 90 % des familles vivent à moins d'un kilomètre de l'établissement scolaire.



Un « challenge de l'éco-mobilité scolaire » est une possibilité pour encourager les nouvelles pratiques. C'est un premier diagnostic des pratiques. Judicaël Potonsec, qui a participé à l'organisation de certains challenges, précise qu'en encourageant le vélo, la trottinette, on s'aperçoit du manque d'aménagement, de stationnement... Cette **prise de conscience** amène également l'organisation de conduites partagées vers l'école, comme le pédibus, initiatives qui peuvent devenir pérennes.

Annie-Claude Thiolat souligne que la mobilité scolaire à vélo est reconnue depuis une quinzaine d'années. La FUB forme 3000 jeunes nantais par an à la pratique.

La métropole de Lille a préparé une **bibliographie des ouvrages ayant pour sujet les modes doux**, à destination des enseignants et à disposition dans les médiathèques. Elle a également réalisé, en partenariat avec le CREM et l'inspection académique le livret pédagogique « **Sur la route de l'école** ».

Capitale du design en 2020, la métropole lilloise a saisi cette occasion pour **faire travailler des designers sur la problématique des abords des écoles** : piétonisation temporaire, marquage, mobilier urbain... Quatre communes aux contextes urbains différents ont été sélectionnées. L'objectif est de **proposer un guide méthodologique** qui pourra être partagé sur l'ensemble de la métropole.

L'autonomie des déplacements doit s'acquérir dès le plus jeune âge. L'Éducation nationale a engagé les écoles comme des acteurs majeurs dans cette transformation des pratiques. Cédric David souligne que « les élèves sont des praticiens du quotidien et ont un regard d'utilisateurs. **Ils sont d'excellents vecteurs de communication envers leurs parents !** » Dans les classes, les éco-délégués sont des élèves qui font valoir des évolutions souhaitables.



Ainsi, les Plans de Déplacement Établissements Scolaires (PDES) sont obligatoires pour le second degré et se mettent en place pour les grosses écoles. Il s'agit d'**imaginer des voies douces, des abords d'écoles plus agréables et plus inclusifs pour les élèves à besoins éducatifs particuliers...**

A Nantes, le dispositif d'éco-mobilité est mis en application sur une dizaine d'écoles par an. Un bureau d'études réalise un **diagnostic** en interrogeant les parents sur leurs pratiques en rapport avec la situation de l'école : desserte en transports en communs, stationnement, accidentologie, etc. Ce diagnostic est partagé entre les services de la métropole, des mairies et l'équipe enseignante.

Du diagnostic découle un **plan de préconisation complet**, allant de la signalétique au sol, à l'élargissement des trottoirs, à l'installation de potelets contre le stationnement anarchique, à la création de parvis, d'aire piétonne temporaire ou zones de rencontre. Un « flyer de communication » est distribué afin d'explicitier la démarche auprès des familles.

Une évaluation du dispositif concernant trois écoles est prévue. Annie-Claude Thiolat insiste justement sur la **nécessité d'avoir des bilans de ces démarches** : Les aménagements sont-ils réussis ou pas ? Peut-on mesurer leur impact ? Les parents ont-ils changé leurs habitudes ? Elle souligne aussi la **nécessité pour les acteurs de travailler transversalement**, à la manière de Lille et non au « coup par coup », sur des opérations cloisonnées entre-elles.

Au niveau de la **mise en application**, dans la métropole Nantaise, ce sont les villes qui décident d'engager les aménagements. Sur la voie publique, la métropole prend en charge les frais du diagnostic, du plan d'action, de la communication du dispositif, des animations et des petits travaux de proximité. Pour les plus gros aménagements, les communes disposent d'une enveloppe spécifique.



## 2.2 La sécurité : abords d'école ou chemin de l'école?

### De la rue scolaire à la ville à hauteur d'enfant

- Céline Royer-Pruvost, Directrice du Projet Éducatif Global, ville de Lille
- Antoine Plard, ville de Lille

La « rue scolaire » est une **fermeture temporaire de la rue**, effectuée aux horaires des entrées et sorties des enfants. C'est une solution à adopter quand la piétonisation définitive n'est pas possible.

Pour connaître les pratiques des parents et mesurer l'impact d'une telle fermeture, les services de la métropole effectuent une **enquête de mobilité**. Une campagne de communication est ensuite menée, afin d'expliquer la démarche à l'ensemble des personnes touchées. La métropole et la police municipale mettent à disposition un « référent barrière » qui fait de la médiation avec les usagers de l'école et les riverains.

Céline Royer-Pruvost constate qu'il faut deux à trois semaines pour faire changer les habitudes : « Au début, il y a une certaine tension, un report de la circulation, puis la régulation s'opère, **la prise de conscience se fait chez les parents, les mentalités évoluent.** » La rue peut continuer à être fermée un moment après l'école ou le dimanche. La rue scolaire fait des enfants les acteurs de leur environnement. **Un nouvel imaginaire se développe.** Il existe aujourd'hui cinq rues scolaires à Lille, trois sont en prévision, qui impacteront treize écoles.

Un quartier apaisé et à **hauteur d'enfants** peut aussi voir le jour. Il s'agit d'une expérimentation pour élargir le principe au quartier environnant. La métropole de Lille teste aussi des aménagements spécifiques élaborés avec les enfants sur un trajet piéton entre l'école et le restaurant scolaire situé à 10 minutes à pieds.





## Les ateliers d'écomobilité scolaire

- Alain Jund, Vice-Président Eurométropole de Strasbourg
- Ivana Kovacic, Chargée de mission management de la mobilité, Eurométropole de Strasbourg

La démarche d'ateliers participatifs sur l'éco-mobilité scolaire est mise en place dans cinq écoles en 2018-2019. A l'échelle du territoire de la métropole, soit 114 écoles, l'ambition est de créer dix rues scolaires et de végétaliser vingt cours d'école par an.

La métropole a choisi des contextes urbains très différents, de Strasbourg à la première couronne et un tissu urbain lâche. Il est recherché des **cas problématiques où il y a des conflits d'usage** et de l'accidentologie.

Dans l'Eurométropole, 18 % enfants sont déposés en voiture.... mais ce chiffre varie entre 5 et 95 % en fonction de la typologie de la commune souligne Alain Jund.

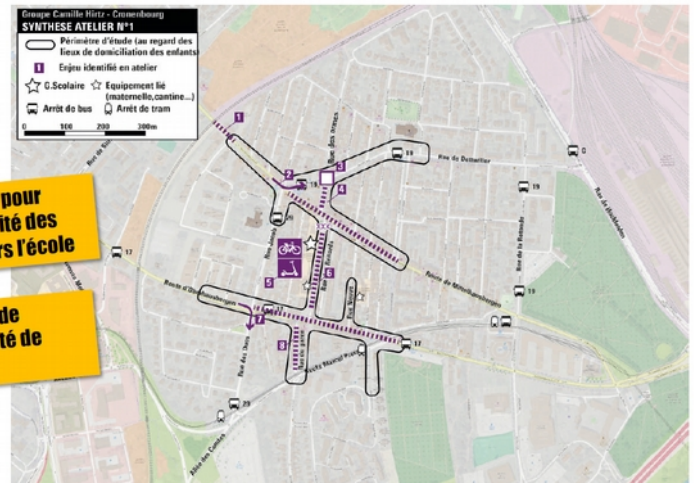


### Enjeux identifiés à l'atelier n°1

3

**8 enjeux identifiés pour améliorer la sécurité des cheminements vers l'école**

**Différents niveaux de priorité et de facilité de mise en œuvre**



Il faut donc faire attention à **ne pas réfléchir qu'en terme d'aménagements et usages de centre-ville** où l'usage de la voiture peut facilement être réduit. La métropole est composée d'écoles dans les petites communes qui reçoivent des parents venant de plusieurs endroits : c'est plus compliqué pour eux.

Comme pour la végétalisation, il y a des quartiers où il y a une demande sociale pour l'éco-mobilité et d'autres où il n'y en a pas... Pourtant la métropole doit **travailler sur l'égalité urbaine** et donc l'ensemble des quartiers.

Pour améliorer l'usage des modes doux, il faut de la pédagogie, de la concertation mais surtout **afficher un cap clair**. Il faut convaincre que faire 500 mètres en voiture pose problème : on peut se déplacer autrement ! La cartographie des parcours démontre que neuf fois sur dix les trajets en voiture peuvent être supprimés. Il faut **acculturer tout le monde** et passer de l'individuel – sujet à conflits – au collectif où l'on partage les problématiques.

## 2.3 Les abords d'école : la pollution, un vecteur de mobilisation

- Olivier Blond, directeur de l'association RESPIRE
- Sandra Cerqueira, Parente d'élèves Paris 20e
- Lore Vantomme, Bruxelles mobilités

En France, on estime que la mortalité prématurée due à la pollution de l'air atteint 100 000 morts par an, soit le même ordre que le COVID. C'est donc une **crise sanitaire majeure**, pourtant relativement silencieuse ! Les seuils légaux de pollution définis par l'Union Européenne ou l'OMS ne sont pas respectés par les États....or de nombreuses écoles se trouvent exposées à cette pollution atmosphérique.

En 2018, Greenpeace réalise une étude sur la qualité de l'air à proximité des écoles en Belgique. Les **résultats sont alarmants**. Des particules sont retrouvées dans l'urine des enfants. Devant ces preuves, les parents d'élèves, révoltés, demandent des actions concrètes pour un air plus propre. Un mouvement de protestation est lancé, jusqu'à 137 écoles seront bloquées !

Les **enfants sont les personnes les plus vulnérables**. Selon Olivier Blond, l'exposition aux polluants aura des conséquences sur leur vie d'adulte, avec des capacités respiratoires et un développement cognitif plus faibles.

L'association RESPIRE a créé une **carte de la pollution des écoles** à l'échelle de l'Île-de-France. Chaque parent peut donc maintenant s'informer. Les cartes d'Auvergne-Rhône-Alpes et des Haut de France sont en préparation. La pollution, très liée au trafic automobile, varie fortement d'une rue à l'autre.

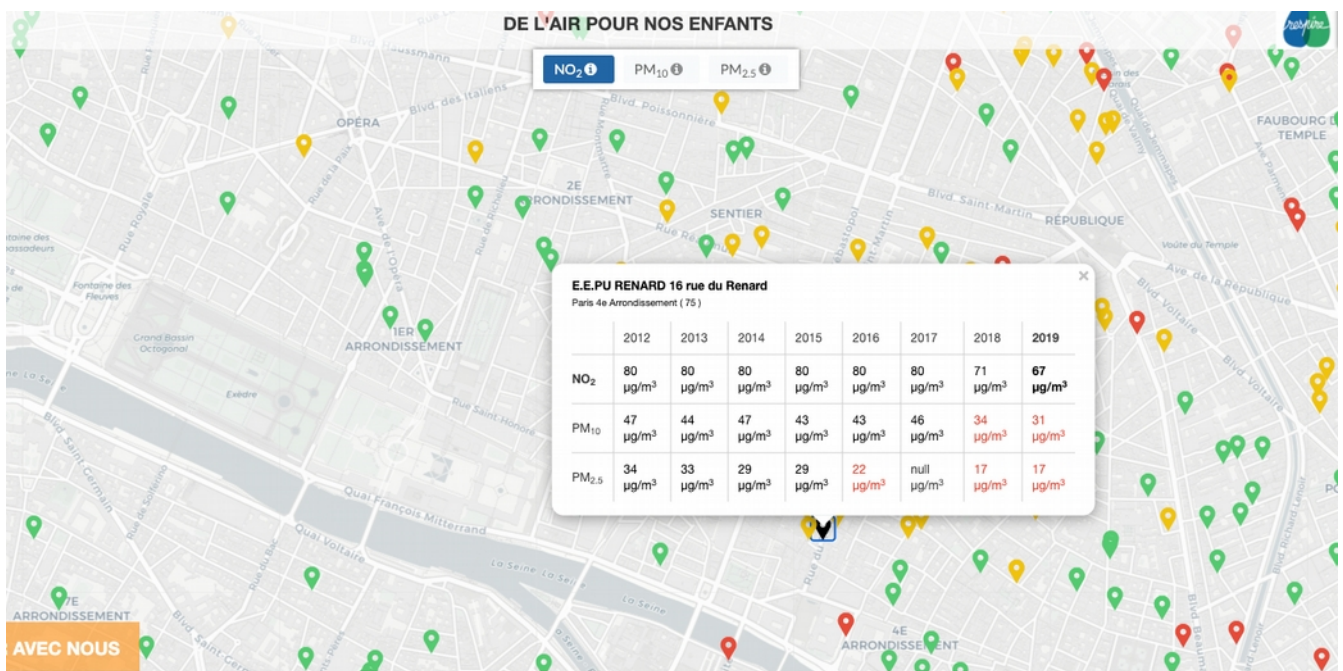
RESPIRE mène avec la FCPE des actions de pacification des abords d'école : apaisement de la circulation, piétonisation, végétalisation. Ces principes d'aménagement sont repris par la mairie de Paris : 300 rues devant des écoles seront réaménagées durant cette mandature.

Sandra Cerqueira relativise la portée de ces aménagements, très limités dans l'espace et ne pouvant à eux-seuls résoudre les problèmes de pollution et de sécurité : « A Paris, les piétonisations se développent sur des axes souvent faciles à réaliser – la rue de l'école – mais **le problème reste entier pour les abords**. Pour accéder à l'école, on arrive par des rues qui cumulent les difficultés : trottoirs étroits, double-sens de circulation, embouteillages, pollution, danger.... »

A Bruxelles, la **prise de conscience du problème accélère** l'aménagement de rues scolaires. Elles se développent rapidement puisque d'une seule réalisation en 2018, il y en a aujourd'hui une quarantaine sur un total de 750 écoles. Et le principe de rues scolaires est inscrit dans le code de la route belge. La Région de Bruxelles subventionne la réalisation des aménagements et sa gestion au quotidien. Lore Vantomme confirme que **l'accueil est très positif** puisque à la fin des phases test, il n'y a plus que 10 % de parents réfractaires, alors qu'ils étaient 70 % lors du démarrage du projet. Tous les aménagements sont pérennisés.

Au niveau légal, en France, depuis 2018, les Établissements recevant du public comme les écoles maternelles doivent mesurer la qualité de leur air. L'installation de « capteurs citoyens » est demandée par les fédérations de parents d'élèves.

Sandra Cerqueira constate que les questions de santé mobilisent les parents mais il y a aussi les enjeux de sécurité : « On ne sait pas trop par quel bout attaquer les problèmes ! L'usage de la voiture en centre-ville est moins forte à Paris et dans les grandes métropoles mais le trafic reste intense et, pour des raisons évidentes de sécurité, beaucoup de parents ne veulent pas laisser aller seuls leurs enfants à l'école ». Des aménagements cyclables à proximité des écoles pourraient limiter le trafic automobile, la pollution et donc faciliter l'accès piéton par les enfants.



## 3 AMENAGEMENTS ET RECONQUETE DES ABORDS D'ECOLES

Après une première partie sur les enjeux, montrant la nécessité d'agir aux abords des écoles. Cette seconde partie est axée sur la diversité des aménagements de rues devant des écoles : dans des très petites villes comme des métropoles, en plein centre-ville et en péri-urbain, des aménagements très simples et frugaux et d'autres très élaborés et qualitatifs, des piétonisations temporelles ou permanentes ou des aménagements de parvis. De plus, les abords d'école ne sont pas les seuls lieux à étudier pour donner de la place aux enfants en ville. Inclure les enfants dans les décisions et les aménagements est une étape vers une reconquête plus globale des espaces publics, vers une ville agréable et inclusive.

### 3.1 Aménagements devant les écoles : retours d'expériences

Aires piétonnes temporaires ou définitives, zones de rencontres : panorama d'exemples en petites et moyennes villes

- Lucie Bruyère, Cheffe de projet Aménagement de l'espace public, Cerema
- Cédric Boussuge, Chef de projet Espace public et piétons, Cerema

Un panorama des différentes possibilités d'aménager une rue devant une école a été présenté par le Cerema : piétonisations temporaires ou définitives, zones de rencontre, élargissements d'espaces d'attente devant les écoles. Ces exemples et témoignages issus des petites villes, de 1000 à 20000 habitants montrent des aménagements réalisés et très appréciés des usagers : enfants, parents, enseignants.

La **fermeture temporaire** interrompt la circulation pour une période limitée, aux heures des entrées-sorties des écoles. C'est **un premier pas** même si ce dispositif peut engendrer des tensions. Les actions sont souvent progressives, comme à Bessenay avec : tout d'abord mise en place d'un panneau, puis élargissement du trottoir, passage de la rue à sens unique, pose d'une barrière.

A *la Riche*, près de Tours, l'enthousiasme des parents et des enfants est général. Une ambiance sympathique s'est créée depuis la fermeture temporaire de la rue. L'espace est devenu sécurisé et agréable pour les parents et les enfants. C'est un succès : une fois les habitudes prises, les riverains ont adopté le dispositif.



La **piétonisation pérenne** modifie la rue en **espace de calme**, de transition, profitable à l'apprentissage.

A *l'Isle d'Abeau*, en Isère, la fermeture partielle de la rue, mise en place en septembre 2020, se transforme en fermeture définitive. L'espace va être repensé : végétalisation, mobilier urbain, etc. pour qu'il devienne un lieu de séjour à part entière. Les parents sont très satisfaits de cette réalisation, ils se garent sur un parking à proximité.

A *Corpeau*, en Côte d'Or, la voie desservant le groupe scolaire est condamnée pour des raisons de sécurité. L'espace devant l'école est mis aux normes et profondément transformé en place de qualité par du mobilier, un verger conservatoire. L'espace est approprié par les enfants et par l'ensemble de la population qui pratique les modes doux.



L'**aire piétonne** est un espace réservé à la déambulation. Elle peut être permanente ou temporaire. Le stationnement de véhicules motorisés est interdit mais la desserte locale permise. La circulation à double sens pour les cyclistes est possible. Du marquage d'animation peut être utilisé.

La **zone de rencontre** allie la priorité aux piétons tout en conservant la circulation motorisée. Il faudra veiller aux priorités et aux équilibres. La vitesse est limitée à 20 km/h. Ce type de zone peut également être utilisé sur le chemin de l'école. Il faut retravailler l'espace pour lui amener de la convivialité, faire une transition entre l'école et la rue qui devient, par un apaisement des vitesses, **un espace de rencontre**.

A *Fécamp*, en Seine-Maritime, la commune a transformé une sortie d'école donnant directement sur la rue en un espace plus convivial. Les améliorations sont progressives. Elles engendrent plusieurs phases de test, rétrécissement de la chaussée, plateaux surélevés, chicanes, jardinières, espace d'attente pour les parents. On peut juger de l'efficacité des aménagements et les améliorer si les tests s'avèrent concluants.

Deux critères de réussite ressortent de ces exemples : la nécessité d'engager un **processus de sensibilisation** avec les parents et les habitants, et la présence d'un parking à proximité dans les contextes péri-urbains ou ruraux, où le véhicule personnel reste prépondérant. Ces exemples très différents montrent aussi l'intérêt d'aménager de façon progressive : test, piétonisation temporaire, ajout de mobilier.

## Processus pour réaménager des rues aux abords d'écoles, de crèches et de collèges

- Sylvie Giagnorio, Cheffe de projet Transformation de l'espace public, Métropole de Lyon
- Jean-Christophe Ballet, Chef de projet Rue aux Enfants – Apaisement et reconquête de l'espace public aux abords des écoles et des crèches, ville de Lyon

Le projet « Rue aux Enfants » est une démarche multipartenariale portée par la Ville de Lyon et la métropole qui mobilise 16 directions de la municipalité. **Toutes les compétences et composantes de la ville** sont prises en compte pour aboutir à un diagnostic précis. L'objectif est **d'apaiser et de reconquérir de l'espace public** aux abords des écoles et des crèches.

Les mairies d'arrondissement font leur proposition pour prioriser les espaces publics les plus problématiques. Pour Jean-Christophe Ballet, il s'agit d'établir un **diagnostic personnalisé sur chaque cas** : trafic, vitesse, riverains, points de vigilance. La métropole fait le chiffrage des opérations, conçoit les plans définissant le type d'aménagement : piétonisation, apaisement, etc. Les travaux sont réalisés pendant les périodes de vacances scolaires. L'étape de la concertation est évidemment primordiale pour l'acceptabilité et l'appropriation du projet. Une trentaine d'établissements sur 500 ont fait l'objet de réaménagements compatibles avec les arrêtés « Vigipirate ».

Sylvie Giagnorio tient à faire une distinction entre l'école, où les déplacements sont accompagnés, et **le collège où les élèves sont autonomes**. L'effectif de ce dernier est beaucoup plus important, entre 300 et 700 jeunes qui se déplacent en groupe. Cette problématique impose des aménagements très différents de ceux des écoles. **Les attroupements sur la chaussée posent des problèmes**, les parvis peuvent être les lieux des premiers harcèlements, de deals, d'appropriation de l'espace par âge, par genre...





Les objectifs sont avant tout la sécurisation, la « marchabilité » ainsi que le développement de la pratique du cycle, de trottinettes, qui implique des nouveaux équipements de parking. **La gestion du flux est primordiale**, nous devons éviter les voies en impasse et les attroupements. Les raisons qui empêchent la piétonisation complète sont souvent les nécessités de passage des services publics et des ayants droit.

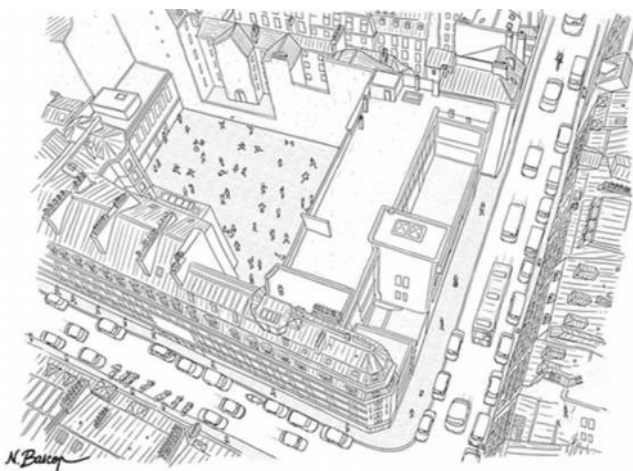
## De l'expérimentation vers des rues aux écoles

- Alice Perrin, Chargée d'étude Conception de l'espace public et accessibilité, Agence de la Mobilité de la Ville de Paris

A Paris, le projet de sécurisation des « rues aux écoles » connaît une accélération depuis l'été 2020. 57 nouvelles rues ont été réalisées sur un objectif de 300 durant le mandat. Il s'agit en général de dispositifs temporaires, de suppression des places de stationnement, de protection, etc. Dans certains cas, la ville a pérennisé les aménagements en installant du mobilier urbain définitif. Les réaménagements peuvent être encore plus importants avec de la végétalisation tout en laissant l'espace nécessaire pour la circulation des véhicules de secours.

Alice Perrin explique que la Ville de Paris a lancé un marché de conception et prototypage pour six « rues aux écoles » afin d'**imaginer de nouveaux usages pour l'école et le quartier**, avec la création d'une homogénéité esthétique qui pourra être répliquable et donc intégrée au catalogue de la ville.

L'ambition est de créer des espaces communs de haute qualité, qui deviennent des espaces accueillants, des « capitales du quartier », intégrés dans la « ville du quart d'heure » autour d'un rayon de un à trois kilomètres.





Les rues école répondent aux problématiques de sécurisation de traversée, de stationnements anarchiques... Une quinzaine d'écoles sur « voirie difficile » sont accompagnées.



Outre la rue-école, la municipalité de Grenoble porte une réflexion sur **la place de l'enfant dans l'espace public hors aire de jeux**. L'école d'architecture a réalisé des objets de mobilier urbains adaptés. Trois prototypes ont été sélectionnés et seront fabriqués en petite série. La ville et la métropole ont passé un marché avec un artiste pour créer du street-art au sol, à la fois pour les enfants mais pas seulement.

Par ailleurs, Virginie Chirez explique que la cour d'école et l'école elle-même sont des opportunités pour créer une centralité de qualité pour le quartier. En libérant le trafic, on supprime une voirie... mais il faut anticiper les usages futurs

et **préparer l'appropriation de l'espace public** par des équipements comme le mobilier, une végétalisation, des animations, etc.

L'espace public doit devenir pleinement celui de la **citoyenneté**. Franck Quéré assure que **l'envie de s'approprier l'espace public existe**, avec des résultats sont souvent très pertinents. Il faut seulement s'en donner les moyens. Trois dispositifs sont mis en place : la rue aux enfants – la rue pour tous ; les chantiers ouverts au public avec des chantiers participatifs et le « ludic-street » afin de révéler l'âme joueuse des habitants.

## Comment travailler avec les enfants dans des projets d'aménagements ?

- Elise Dehédin, Chargée de mission, Association Robins des Villes

Les espaces publics sont couramment aménagés pour les enfants. Mais peut-on envisager d'aménager les espaces avec eux ? Quelles sont les marges de manœuvre, les méthodes et outils à mettre en place pour travailler avec les enfants ?

La **sensibilisation** permet aux enfants de découvrir les notions, le contexte urbain, l'histoire du territoire et les transformations en cours. Les outils utilisés sont les jeux pédagogiques, la cartographie, les rencontres avec les acteurs. Un lien peut être établi avec leur programme scolaire.

Dans la **participation active directe** aux projets, l'enfant n'est pas seulement observateur mais s'implique concrètement. Il devient acteur et participe à un diagnostic, s'investit par des marches urbaines ou des plantations. C'est symbolique mais il y a une réelle appropriation du projet.



Avec la **concertation**, on considère l'expertise d'usage des enfants à sa juste valeur. Ils peuvent s'emparer d'un projet et co-construire une partie du diagnostic ou du pré-programme par exemple. On aime utiliser l'utopie avec les enfants pour les aider à imaginer les nouveaux usages d'un espace...

Selon Elise Dehédin, **les enfants peuvent avoir un regard et un avis pertinent sur l'ensemble de l'espace public et pas seulement sur les aires de jeux.**

## GRAND TEMOIN : LA PLACE DES ENFANTS DANS L'ESPACE PUBLIC

- Stéphanie Cagni, co-gérante de l'Atelier pop-corn

La question de la place de l'enfant dans l'espace public concerne aussi bien la ville que des milieux moins denses ou ruraux. Comme l'a dit Yannick Prebay, on a tous été enfant et il y a pourtant paradoxalement beaucoup d'abord d'écoles inadaptés ! L'adulte a tendance à penser avec des normes et des contraintes en mettant de côté cet imaginaire, cet enthousiasme et cette joie de créer propres à l'enfance. Il est peut être nécessaire de réveiller cet enfant qui est en nous !

**Au lieu de penser avec l'usager, le technicien pense encore souvent à sa place.** Les enfants ont une vision très pragmatique et ils sont capables d'avoir des propositions concrètes et adaptées au programme. Il serait donc pertinent de leur redonner la parole, et pas seulement sur les espaces attendus que sont les écoles, leurs abords ou les parcs mais sur l'espace public en général. Anne Faure nous a convaincu que « **penser la place de l'enfant dans la ville c'est créer une ville apaisée pour tous** ». Cet enjeu est majeur et doit guider nos réflexions dans l'aménagement des espaces publics, dans l'intérêt général.

L'enjeu de « marchabilité » est très fort dans l'espace public. L'autonomie des enfants a fondu. On est arrivé à un seuil d'alerte ! Il devient urgent de **lutter contre la sédentarisation en redonnant envie de marcher**. Il faut donc se réapproprier le risque, ré-ensauvager les territoires, créer des terrains d'aventures....des espaces publics de confiance et de liberté !

Après 40 ans d'éloignement de la nature, les enfants doivent remettre les mains dans la terre...La végétalisation est un enjeu essentiel. Donner un **accès à la nature** pour tous et dans l'ensemble de l'espace urbain - pas seulement dans les cours d'écoles - est une manière d'apaiser l'espace public.

Enfin, **redonner du temps** est l'une des clés du temps du projet urbain : la concertation n'est pas de faire passer le projet à tout prix mais accepter qu'il soit bousculé, réinterrogé, ne pas avoir peur de faire des essais, de se tromper...d'où l'importance de bien diagnostiquer et de comprendre les usages. Les enfants sont des atouts et nous ré-autorisent à poser des bonnes questions. Il faut qu'ils bousculent nos manières de voir et de faire les territoires !



## Remerciements:

L'équipe d'organisation tient à remercier l'ensemble des participants et des intervenants à cette journée. Elle remercie également toutes les personnes ayant participé au montage et la bonne organisation de ce webinaire :

CEREMA : Cédric Boussuge et Lucie Bruyère (pilotage), Marion Ailloud, Céline Debès, Aurélie Duboudin, Carine Flahaut, Cyril Pouvesle, Catia Rennesson, Marion Torterotot, Sébastien Trejbal, Anne Vial

CREM Hauts de France : Judicaël Potonnec

RUE DE L'AVENIR : Denis Moreau et Anne Faure (pilotage), Antoine Bennahmias, Maryvonne Dejeammes, Christian Germain, Stéphanie Le Dantec, Christian Machu, Laurence Picado, Philippe Zanolla

Patrice Bouillot (animation)

Stéphane Autran (textes de la synthèse)

Un webinaire réalisé en partenariat avec :



Association Nationale  
pour l'Amélioration  
de la Qualité de l'Air

avec le soutien de :





**Cerema**

CLIMAT & TERRITOIRES DE DEMAIN