Développement de la qualité de la vie et du patrimoine ADEQUA	ET	RUE DE L'AVENIR



BROU - CHELLES - COURTRY - VAIRES

ABORDS DES ECOLES MATERNELLES, ÉLÉMENTAIRES ET PRIMAIRES

INTRODUCTION

Alertée par quelques parents, extérieurs à l'association ou adhérents, l'association Adequa avait déjà posé quelques réflexions sur les possibles ou réels conflits entre la circulation automobile aux abords des écoles et le besoin ou l'intérêt de disposer devant l'école d'un espace d'attente/ accueil sécure.

Le résultat en est deux plans traitant de possibles aménagements des abords des écoles Jules Verne et Gasnier-Guy présentés lors des derniers Forums des Association à Chelles et sur le site de l'association (www.adequa-cadredevie.fr).

Il manquait un cadre conceptuel pour s'assurer de la légitimité pour l'association de s'intéresser aux abords des écoles et aller plus loin dans la réflexion. Le déclic a été la participation à un webinaire dédié au sujet, organisé conjointement par le CEREMA et l'association RUE de l'AVENIR le 23 mars 2021 et qui a réuni jusqu'à 1200 personnes : www.cerema.fr/system/files/documents/2021/04/mep-synthese.pdf dont une forte proportion de fonctionnaires territoriaux. Des lectures complémentaires ont enrichi ce cadre. Elles sont reproduites en annexe.

Ainsi s'est formé un corpus restreint mais argumenté sur lequel Adequa s'est appuyée pour élaborer cette enquête/étude qui a porté sur la totalité des écoles maternelles, élémentaires et primaires du périmètre de l'association, soit les quatre communes de l'ex-Communauté d'agglomération de Marne-et-Chantereine : Brou-sur-Chantereine, Chelles, Courtry et Vaires-sur-Marne.

Ce document reprend successivement :

1) Une analyse des situations des abords des écoles avec un essai de classification et des propositions ;

2) les textes de base et deux tableaux analytiques élaborés à partir de leurs développements ;

3) un recueil de fiches reprenant pour chaque école un panel de photos significatives et les observations de l'association.

Ce travail trouve ses limites en ce qu'il est celui d'amateurs sans autre qualification particulière sur le sujet que leur expérience parfois lointaine de parents et des contacts entretenus. La charge de travail représentée n'a pas permis de traiter de la protection des cheminements au-delà des abords proches, qui reste donc à examiner. Le cas particulier des PMR (stationnement, cheminement, attente, etc.) nécessite une réflexion complémentaire.

Son objectif est de déclencher une réflexion des personnes concernées, parents, associations, enseignants, élus qui les amènerait à se réunir et proposer des améliorations allant dans le sens souhaité d'avoir des « abords des écoles sûrs et agréables ».
Dans ce cas, les intéressés peuvent, s'ils le souhaitent, bénéficier de l'expertise de l'association Rue de l'Avenir www.ruedelavenir.com et de ses partenaires au sein du collectif « Rue aux Enfants »

TEXTES DE BASE ET TABLEAUX ANALYTIQUES

RUES SCOLAIRES, ON A TOUS UN RÔLE À JOUER

Pour des abords d'écoles sûrs et agréables

Guide à l'usage des parents d'élèves et de la communauté éducative
Association Rue de l'Avenir (www.ruedelavenir.com), 2021

Comprendre les enjeux

Les abords des écoles sont trop souvent sacrifiés à la circulation et à la dépose automobile. Ils sont Un lieu souvent chaotique de prise en charge ou de dépose, d'attente et de passage. En effet, arriver le plus près possible de la porte d'entrée de l'établissement (la « drop zone ») est l'objectif de certains parents qui déposent leurs enfants en voiture. En adoptant ce comportement incivil, ces parents génèrent des encombrements et une ambiance fébrile qui créent des situations à risque. Ces situations quotidiennes de désordre deviennent aujourd'hui dans beaucoup de villes et de villages une préoccupation récurrente des élus et des parents d'élèves.
Apaiser les abords d'une école vise à organiser et à sanctuariser un espace protégé devant une école pour y permettre un accès apaisé et y contenir sans difficulté le désordre des élèves lors de la sortie. Aux alentours, il doit aussi faciliter les trajets à pied ou à vélo et rendre possible un moment de convivialité pour les adultes qui accompagnent ou attendent les enfants.

Cette recherche d'apaisement repose :

- d'une part, sur les conditions réglementaires, les aménagements et les dispositifs pouvant assurer efficacement la sécurité des élèves qu'ils viennent à pied, à vélo ou en voiture ;

- d'autre part, sur la conception d'un aménagement spécifique jouant le rôle de « sas » devant l'école, notamment lors de la construction ou de la rénovation d'établissements.

Néanmoins, avoir une approche technique et réglementaire ne suffit pas. Une sensibilisation est nécessaire pour inciter les parents à changer leurs habitudes et lutter contre les incivilités.

Un espace à conquérir ou reconquérir

Les abords des écoles sont un espace public emblématique qui devrait articuler sécurité et convivialité.

L'abord de l'école : « zone de dépose » ou espace de transition ?

Les abords des écoles constituent un espace de transition important pour les jeunes élèves. Seuil entre la vie familiale et l'espace scolaire, l'entrée de l'école et son environnement proche sont souvent un des premiers repères des enfants pour se situer dans leur quartier. En adoptant des modes de déplacement variés dans cet environnement, où les âges, les genres et les cultures se mélangent, les enfants découvrent l'existence d'un espace public et la difficulté de son partage.

Un espace de convivialité entre les parents

Lorsque l'on arrive ou s'installe dans une ville, l'école est souvent l'endroit où l'on fait ses premières rencontres avec les autres parents du quartier. C'est un lieu de rencontres et d'échanges sur lequel on livre ses questions de nouvel arrivant et qui devrait être de qualité, les habitants déplorant souvent l'absence de lieux de rencontre conviviaux.

La rue scolaire, prélude d'un quartier apaisé.

En France, la rue scolaire n'est pas reconnue réglementairement. Néanmoins, il existe un panel de dispositifs d'apaisement (zone 30, zone de rencontre, etc.) qui peuvent être utilisés pour opérer une transformation des abords de l'école, voire à l'échelle d'un quartier. L'abaissement des vitesses est en effet un élément essentiel à avoir à l'esprit car c'est un préalable à la mise en place de déplacements sûrs à pied, en trottinette ou à vélo. Il permet de penser un espace public perméable entre l'espace de l'école, ses abords et ses alentours. On peut alors également travailler les articulations des cheminements/ trajets effectués à pied, en trottinette, à vélo ou en voiture. A ce titre, la crise sanitaire a fait prendre conscience de l'importance de notre environnement de proximité et souvent de son attractivité lorsque « l'excès automobile » s'estompe.

LES RUES SCOLAIRES, UN CONCEPT AUX RÉSULTATS ENCOURAGEANTS
La Gazette.fr, 08 avril 2021

Il s'agit de piétonniser temporairement les voies des écoles aux heures d'ouverture et de fermeture des classes, afin de les sécuriser mais également d'encourager les déplacements à pied, à trottinette ou à vélo plutôt qu'en voiture.

Ce dispositif en plein essor est en train d'être déployé en Belgique, au Royaume-Uni, en Espagne et même en France, où les choses se sont accélérées depuis la rentrée scolaire de septembre 2020.

La Belgique est sans doute le premier pays européen à s'être emparé du sujet. Dès 2004, une obligation de créer des zones 30 aux abords de toutes les écoles du pays a été introduite. Les retours d'expérience montrent que cette mesure a permis de réduire les vitesses pratiquées et d'améliorer la sécurité aux abords des écoles, mais n'a pas ou peu permis d'y diminuer le volume de trafic automobile. C'est pour cela que les premières expérimentations de rues scolaires ont vu le jour à partir de 2012, jusqu'à ce que ce concept entre dans le Code de la route en 2018, légalisant ainsi la mesure.

Au Royaume-Uni : dans la seule ville de Londres, près de 350 rues scolaires ont été déployées depuis avril 2020, notamment en lien avec les problématiques de mobilité engendrées par la pandémie de Covid-19. Elles y ont fait l'objet d'un financement de la part de Transport for London, l'équivalent londonien d'Île-de-France Mobilités.

Une étude d'évaluation a été menée sur un échantillon de 35 des écoles concernées. Celle-ci fait ressortir les résultats suivants : parmi les parents automobilistes, 30% ont réduit leur utilisation de la voiture pour amener leurs enfants à l'école. Ces changements de mobilité sont plus fortement liés à l'aménagement de

la rue scolaire (-18%) qu'au contexte sanitaire (-12%). Les parents se sont reportés essentiellement sur la marche à pied.
Il a été observé, aux abords des écoles concernées, une diminution de la pollution aux oxydes d'azote, polluants principalement émis par le trafic routier : jusqu'à – 23 % pour les concentrations de NO_2 et jusqu'à – 34 % pour les concentrations de NO.
Cet effet est observé le matin, à l'heure de dépose des enfants. En revanche, il n'a pas été constaté d'évolution significative à l'heure de sortie des classes, ce qui s'explique par le fait que les parents viennent récupérer leurs enfants de manière plus étalée, avec une proportion plus importante d'élèves qui fréquentent la garderie.
En matière d'acceptabilité, les rues scolaires sont plébiscitées par les parents d'élèves : 81% des parents concernés considèrent que la rue scolaire est pertinente pour l'école de leurs enfants et 76% souhaitent que le concept soit déployé plus largement.
Autre fait intéressant, les parents dont les enfants sont dans une école ne faisant pas l'objet d'une rue scolaire (groupe contrôle) se prononcent également en faveur des rues scolaires, bien que dans une moindre mesure. Les principaux avantages mis en avant sont l'augmentation de la sécurité (39 %), la réduction du trafic et de la congestion (23 %) et la facilitation de la distanciation sociale (12 %).

En France, les premières initiatives conséquentes sont apparues récemment. Ainsi, depuis la rentrée 2020, Paris a piétonnisé ou apaisé les abords de 80 écoles, Lyon a fait de même pour 23 écoles, Lille a créé des rues scolaires aux abords de 7 écoles.
Les premiers résultats des évaluations sont très encourageants. Par exemple, 91,4% des parents de l'école Desbordes-Valmore de Lille s'en disent satisfaits.

QUAND L'ÉCOLE SE RÉAPPROPRIE SES ABORDS

Localtis, La Banque des Territoires, groupe Caisse des dépôts 26 mars 2021

Un colloque organisé par le **CEREMA** et l'association **Rue de l'Avenir** a permis de faire le point sur l'aménagement des abords des écoles. Au cœur des enjeux : lutte contre la sédentarité et réappropriation du quartier par ses habitants. Les clés de la réussite : une démarche progressive et beaucoup de communication.

Le constat est alarmant. Selon l'**ONAPS** (Observatoire national de l'activité physique et de la sédentarité), 60% des enfants de trois à dix ans se rendent actuellement à l'école en transport motorisé. Seuls 40% des élèves utilisent un mode de transport actif, très majoritairement la marche à pied. Trente ans plus tôt, une majorité d'enfants se rendaient à l'école à pied. Cette accélération de la sédentarité chez les enfants n'est pas sans poser des problèmes de santé.

Pour inverser la tendance, l'urbanisme est un levier essentiel dans les mains des collectivités locales. Et quand on parle d'école, c'est plus particulièrement l'aménagement des abords des établissements qu'il s'agit de repenser. Le but ? Donner envie aux enfants et à leurs parents de se déplacer à pied en sécurisant leurs parcours. "Agir pour des abords d'écoles sûrs et accueillants", c'est sur ce thème que le **CEREMA** (Centre d'études et d'expertise sur les risques, l'environnement, la mobilité et l'aménagement) a tenu un colloque en ligne, mardi 23 mars.

Piétonisation temporaire

Parmi les témoignages de nombreuses communes qui ont mis en place des mesures visant à aménager les abords des écoles, deux scénarios principaux émergent. On commence souvent par une piétonisation temporaire, en fermant la rue à la circulation durant une période limitée, aux heures d'entrée et de sortie des écoles.

Lucie Bruyère, chef de projet en aménagement de l'espace public au **CEREMA**, raconte le cheminement progressif d'une petite commune du Rhône : "On a d'abord mis en place un panneau indiquant les horaires, pour un bilan mitigé, entraînant des tensions entre piétons et automobilistes. On est alors passé à la deuxième étape avec élargissement du trottoir et passage de la rue en sens unique, puis on a posé une barrière pour fermer la rue aux heures d'entrée et sortie de l'école." Une des clés de la réussite a été le temps consacré à sensibiliser parents et riverains à chaque rentrée scolaire.

Wilfried Schwartz, maire de La Riche et président de Tours métropole Val de Loire, confirme la nécessité de communiquer. Dans sa commune, un dispositif de fermeture des rues aux abords des écoles a été mis en place depuis 2015. Une date tout sauf anodine : il s'agissait de sécuriser les accès après les attentats terroristes qui venaient de frapper la France. Mais la question de la circulation des enfants entrait déjà dans l'équation. "L'enthousiasme a été assez général de la part des enfants et des parents, mais nous avons rencontré des difficultés avec les riverains, explique l'élu. Il a fallu les informer des horaires d'ouverture et de fermeture de la barrière. Au début, nous faisions preuve de souplesse, le gardien d'astreinte pouvait ouvrir et fermer la barrière aux riverains qui ne respectaient pas les horaires. Après quelques mois d'expérimentation, les habitudes étaient prises et la rue s'est apaisée".

Aménagements définitifs

Après la piétonisation temporaire, viennent les aménagements définitifs.

À L'Isle d'Abeau (Isère), on expérimente depuis 2020 la fermeture de la voie où se trouve l'école. Les parents venant en voiture doivent désormais se garer sur un parking à proximité avant de rejoindre l'établissement par un cheminement piétonnier. "L'immense majorité des personnes concernées se disent satisfaites, rapporte Céline Debes, élue communale. La municipalité va donc acter de manière définitive la fermeture de cette section de rue." Ce parti pris radical s'accompagne d'un projet plus vaste : les habitants sont invités, à travers des ateliers participatifs, à penser le futur du parvis de l'école afin d'en faire un lieu de séjour à part entière.

À Corpeau (Côte d'Or), le projet de requalification des abords de l'école, qui a débuté dès 2014, s'est également élargi à un aménagement arboré pour fournir de l'ombre et mieux profiter de la place.

À Fécamp (Seine-Maritime), l'aménagement des abords d'une école maternelle privée a aussi fait l'objet d'une concertation. Et là encore, le projet prévoyait plusieurs réalisations : réfection des trottoirs, chicanes avec bacs à fleurs pour ralentir la circulation et création d'un espace d'attente pour les parents d'élèves.

Que retenir de ces expériences ? Leur aspect progressif, par petites touches. Il s'agit de convaincre l'ensemble des parties prenantes – quitte à recourir à une présence "pédagogique" de la police municipale pour faire accepter les aménagements, comme à Lyon –, mais aussi de prendre le temps de mener des phases successives d'aménagements, qui vont de la sécurisation à l'embellissement, du cheminement piétonnier

pour les usagers de l'école à la réappropriation des lieux par l'ensemble des habitants du quartier. Pour preuve, la ville de Paris suit également ce schéma, l'aménagement des abords des écoles débouche, à terme, sur des projets urbains plus globaux. Ainsi la mairie s'est donnée pour objectif d'ouvrir aux habitants les cours Oasis – des cours d'école rafraîchies pour lutter contre les effets d'îlots de chaleur urbaine – en dehors des heures scolaires afin d'en faire des équipements tous publics à l'image des squares et jardins.

TABLEAUX ANALYTIQUES

Afin de diriger la réflexion, **deux tableaux analytiques** ont été créés à partir des documents de base et ont été remplis pour chaque école et complétés par des observations succinctes.

Le premier, « conditions », liste plusieurs critères qui doivent être satisfaits avant même d'entamer le projet :

- L'école doit être demandeuse, motivée et marquer une forme d'engagement ;
- La rue a un caractère principalement résidentiel (peu ou pas de commerces) ;
- L'entrée de l'école se trouve dans une rue locale, qui n'est pas empruntée par du trafic de transit, sauf itinéraire alternatif possible ;
- Le report sur les rues voisines est gérable ;
- Des possibilités de parking/dépose-minute sont disponibles ou pourront être créées à une distance raisonnable de l'école ;
- L'impact sur la circulation des riverains est acceptable ;
- Idéalement, la rue n'est pas traversée par un itinéraire régulier des transports en commun (dérogations possibles sous conditions de sécurité)

Conditions

	Oui	Non	Observations
Ecole demandeuse et motivée			
Rue résidentielle sans transit (*)			
Report trafic gérable			
Pas de bus			
Parking proche			

Tableau extrait de Concevoir une rue scolaire – Méthodologie et bonnes pratiques – Phase 1 : préliminaire. Une rue scolaire est-elle envisageable ? – La **CeM**athèque n°51, sept. 2020, SPW/Editions – Wallonie
(*) Pour la France, il est utile de préciser que la rue doit être « à circulation apaisée », c'est-à-dire que la vitesse y est limitée, au moins à 30 km/h ou bien est sous statut de zone 30 ou zone de rencontre.

Le second, « étapes », décline les mesures qu'il est possible/envisageable de mettre en place, depuis la plus simple et locale, jusqu'à la plus radicale et sa généralisation.

Etapes

1	Piétonnisation aux heures entrée/sortie	
2	Elargissement trottoirs et mise en sens unique	
3	Fermeture définitive + parking + cheminement	
4	Requalification des abords de l'école	
5	Duplication à l'échelle de la ville	

Tableau établi à partir de l'article « Quand l'école se réapproprie ses abords » – Localtis, l'Hebdo de La banque des Territoires – publié le 26 mars 2021

ANALYSE GLOBALE ET PROPOSITIONS

Une première analyse, à partir d'observations qui restent à vérifier et compléter permet de proposer un classement, évidemment provisoire, des écoles.

Il permet d'établir un tableau croisant les éléments structurants des abords de l'école : l'école est-elle au bord d'une rue ? des aménagements ont-ils été entrepris afin d'assurer confort et sécurité de la zone d'attente des parents et enfants ?

Aménagement des abords⇨ ⇩Au bord d'une rue⇩	OUI et plutôt oui	NON ou plutôt non
NON	A l'écart de la rue de circulation, par l'espace d'une place, par situation en retrait conséquent ou par fermeture permanente de la partie de rue donnant accès	Une sortie sur une rue sans « sas » (Chappe) ou une voie de circulation entre le parking et l'entrée, ainsi que des déposes « sauvages » (Fournier)
OUI	Le long d'une rue circulée, mais avec cumul d'aménagements ralentisseurs et de trottoirs élargis, ou en impasse avec desserte locale, ou fermeture aux heures d'entrée/sortie	Le long d'une rue circulée, avec des aménagements réels mais insuffisants et/ou dont l'environnement va évoluer +/- défavorablement (Jules Ferry)

Interprétation

Aménagements/dispositifs aux abords Au bord d'une rue circulée	OUI et plutôt OUI	NON ou plutôt NON
NON	Tout est parfait	Améliorable
OUI	Améliorable	Tout est à faire

Adaptation

Aménagement des abords⇨ ⇩Au bord d'une rue⇩	OUI et plutôt oui	NON ou plutôt non
NON	Pêcheurs – Parc de l'Aulnay – du Bois – Romain Rolland Michel Lefèvre – Monts Chalats – Vieux Colombier – du Parc –Tournelles – Bickart 1 et 2 – Grande Prairie – Pont du Forest	Chappe – Fournier 1 et 2
OUI	Paul Bert –Georges Brassens – Jacques Brel – Calmette – Delambre –Lise London –Arcades	Marie Jorand – Suzanne Demetz – Jean Jaurès – Les Aulnes – Gasnier-Guy – Chantereine – Curie – Jules Verne – Docteur Roux – Pasteur – Jules Ferry