

**EXAMEN PROFESSIONNEL D'AVANCEMENT DE GRADE DE
TECHNICIEN PRINCIPAL TERRITORIAL DE 1^e CLASSE**

SESSION 2023

ÉPREUVE DE RAPPORT AVEC PROPOSITIONS OPÉRATIONNELLES

ÉPREUVE D'ADMISSIBILITÉ :

Rédaction d'un rapport technique portant sur la spécialité au titre de laquelle le candidat concourt. Ce rapport est assorti de propositions opérationnelles.

Durée : 3 heures

Coefficient : 1

SPÉCIALITÉ : RÉSEAUX, VOIRIE ET INFRASTRUCTURES

À LIRE ATTENTIVEMENT AVANT DE TRAITER LE SUJET :

- ♦ Vous ne devez faire apparaître aucun signe distinctif dans votre copie, ni votre nom ou un nom fictif, ni initiales, ni votre numéro de convocation, ni le nom de votre collectivité employeur, de la commune où vous résidez ou du lieu de la salle d'examen où vous composez, ni nom de collectivité fictif non indiqué dans le sujet, ni signature ou paraphe.
- ♦ Sauf consignes particulières figurant dans le sujet, vous devez impérativement utiliser une seule et même couleur non effaçable pour écrire et/ou souligner. Seule l'encre noire ou l'encre bleue est autorisée. L'utilisation de plus d'une couleur, d'une couleur non autorisée, d'un surligneur pourra être considérée comme un signe distinctif.
- ♦ Le non-respect des règles ci-dessus peut entraîner l'annulation de la copie par le jury.
- ♦ Les feuilles de brouillon ne seront en aucun cas prises en compte.

Ce sujet comprend 29 pages.

**Il appartient au candidat de vérifier que le document comprend
le nombre de pages indiqué.**

S'il est incomplet, en avertir le surveillant.

Vous êtes technicien principal territorial de 1^e classe, directeur de la voirie et des déplacements de la commune de Technville, 35 000 habitants. La maire a inscrit comme axe prioritaire de son mandat le réaménagement des accès des 12 groupes scolaires de la ville. Elle a récemment entendu parler du concept de « rue scolaire » et envisage de mobiliser un tel outil pour répondre à cet objectif.

Sollicitée récemment par les parents d'élèves, elle s'interroge notamment sur l'opportunité d'y recourir pour sécuriser la sortie de l'école des Bambins. Celle-ci se situe en bordure de la rue Anatole Paisée, voie supportant un trafic local de 1 500 véhicules/jour et qui comporte quelques commerces.

Dans un premier temps, la maire vous demande de rédiger à son attention, exclusivement à l'aide des documents joints, un rapport technique sur la reconquête des espaces publics devant les écoles.

10 points

Dans un second temps, elle vous demande d'élaborer un ensemble de propositions opérationnelles pour faire évoluer la rue Anatole Paisée en « rue scolaire ».

Pour traiter cette seconde partie, vous mobiliserez également vos connaissances.

10 points

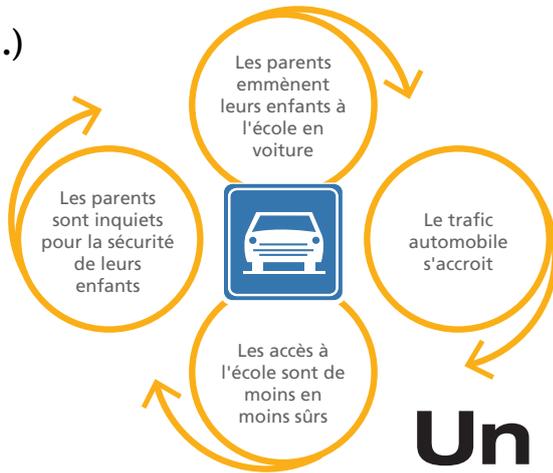
Liste des documents :

- Document 1 :** « Un nouveau concept » (extraits) - *CeMathèque* - septembre 2020 - 7 pages
- Document 2 :** « Qu'est-ce qu'une rue scolaire ? » - *lagazette.fr* - 30 avril 2021 - 2 pages
- Document 3 :** « La sécurité : abords d'école ou chemin de l'école » (extraits) - *Cerema - Rue de l'avenir* - 23 mars 2021 - 9 pages
- Document 4 :** « Ces villes qui redonnent une place aux enfants » - *La Gazette* - 23 novembre 2020 - 3 pages
- Document 5 :** « Strasbourg : Objectif rue-école pour interdire les voitures aux heures de rentrées devant les établissements scolaires » - *20minutes.fr* - 20 mars 2021 - 1 page
- Document 6 :** « Les rues scolaires, un concept aux résultats encourageants pour transformer la mobilité urbaine » - *The conversation* - 5 avril 2021 - 4 pages
- Document 7 :** « Les « rues aux écoles » ne font pas que des heureux » - *Le Parisien* - 15 septembre 2021 - 1 page

Documents reproduits avec l'autorisation du CFC

Certains documents peuvent comporter des renvois à des notes ou à des documents non fournis car non indispensables à la compréhension du sujet.

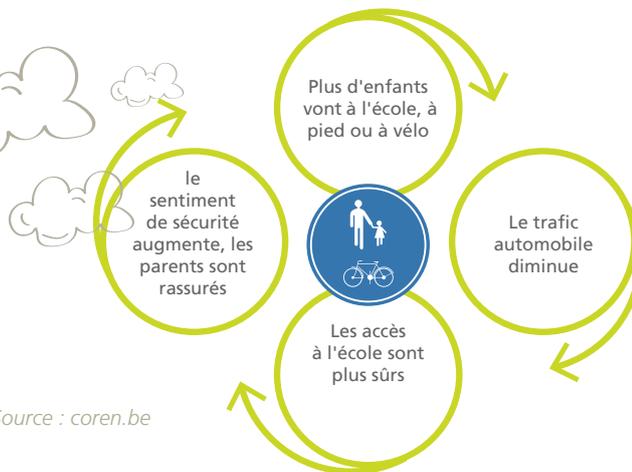
(...)



AVANT LA RUE SCOLAIRE



Source : coren.be



PENDANT LA RUE SCOLAIRE

Des fermetures temporaires de voirie aux heures d'entrée et de sortie d'écoles ont, il y a quelques années déjà, été initiées dans plusieurs villes et communes de Flandre, ensuite à Bruxelles, sans que ce type de mesure bénéficie d'un statut officiel dans la réglementation. Cette initiative est apparue dans plusieurs grandes villes, mais aussi dans des petites communes.

Ainsi, la Ville de Gand a testé ce concept dès 2012, Anvers depuis 2014. Si la demande y est a priori le fait de l'école, les communes sont évidemment parties prenantes de la réflexion, puis de la mise en œuvre. Des évaluations sont effectuées au terme de chaque expérience menée, avant de pérenniser la situation, car tous les sites et contextes ne conviennent pas. Deux mots d'ordre : sécurité routière et qualité de l'air.

Certaines communes¹ ont ainsi mis à la disposition des écoles des documents, dépliants, notes méthodologiques, voire les accompagnent, afin de mettre en place des conditions optimales pour la réussite du projet. Un site internet² fournit de multiples informations et outils à l'intention des communes et des écoles flamandes.

L'expérience de Gand a montré qu'une rue scolaire est durable lorsqu'elle répond à une insécurité aux abords de l'école, reconnue par les différentes parties prenantes (parents, école, commune, résidents). Car la gestion quotidienne demande beaucoup d'implication et de bonne volonté de chacun.

¹ Cfr. À titre d'exemple : <https://www.kortrijk.be/schoolstraat>, <https://www.mechelen.be/schoolstraten>.

² Cfr. <https://www.paraatvoordeschoolstraat.be>

DOCUMENT 1

Un nouveau concept (extraits)

CeMathèque - septembre 2020



INTRODUCTION

Un nouveau concept

À Bruxelles, plusieurs écoles ont adopté le concept, d'autres sont en phase test. Une importante mobilisation citoyenne – Filter Café Filtre – a joué un rôle de premier plan dans la dynamique, organisant des actions de protestation pour une meilleure qualité de l'air, avec l'objectif de ne plus autoriser l'accès aux voitures aux rues où se trouvent des écoles. Chacun est invité à boire un café pendant que les enfants jouent, en sécurité, dans la rue sans voiture.

En septembre 2018, la rue scolaire est entrée dans le code de la route qui a défini le concept et les règles de circulation.

Fin 2019, la Région de Bruxelles-Capitale comptait une vingtaine de rues scolaires définitives et près d'une trentaine en test.

Le Gouvernement bruxellois met à disposition un fonds d'un million d'euros dédié à la création de rues scolaires en Région de Bruxelles-Capitale, ce qui représente un subside pour une cinquantaine d'écoles, soit en moyenne 20 000 euros par école.

En Wallonie, la première rue scolaire en test pour une période d'un an est apparue à Nivelles au printemps 2019. Ensuite, la Semaine de la Mobilité a servi de tremplin pour le démarrage de tests très courts : d'une semaine dans cinq communes à Braine-le-Comte, Couvin, Seneffe, Walcourt, et de six semaines à Mont-Saint-Guibert. Un nouveau test a commencé à Grâce-Hollogne en janvier dernier. Ces premières expériences sont présentées dans la deuxième partie – Bonnes pratiques en Wallonie – de cette Cemathèque.

(...)

PHASE 1 : PRÉLIMINAIRE

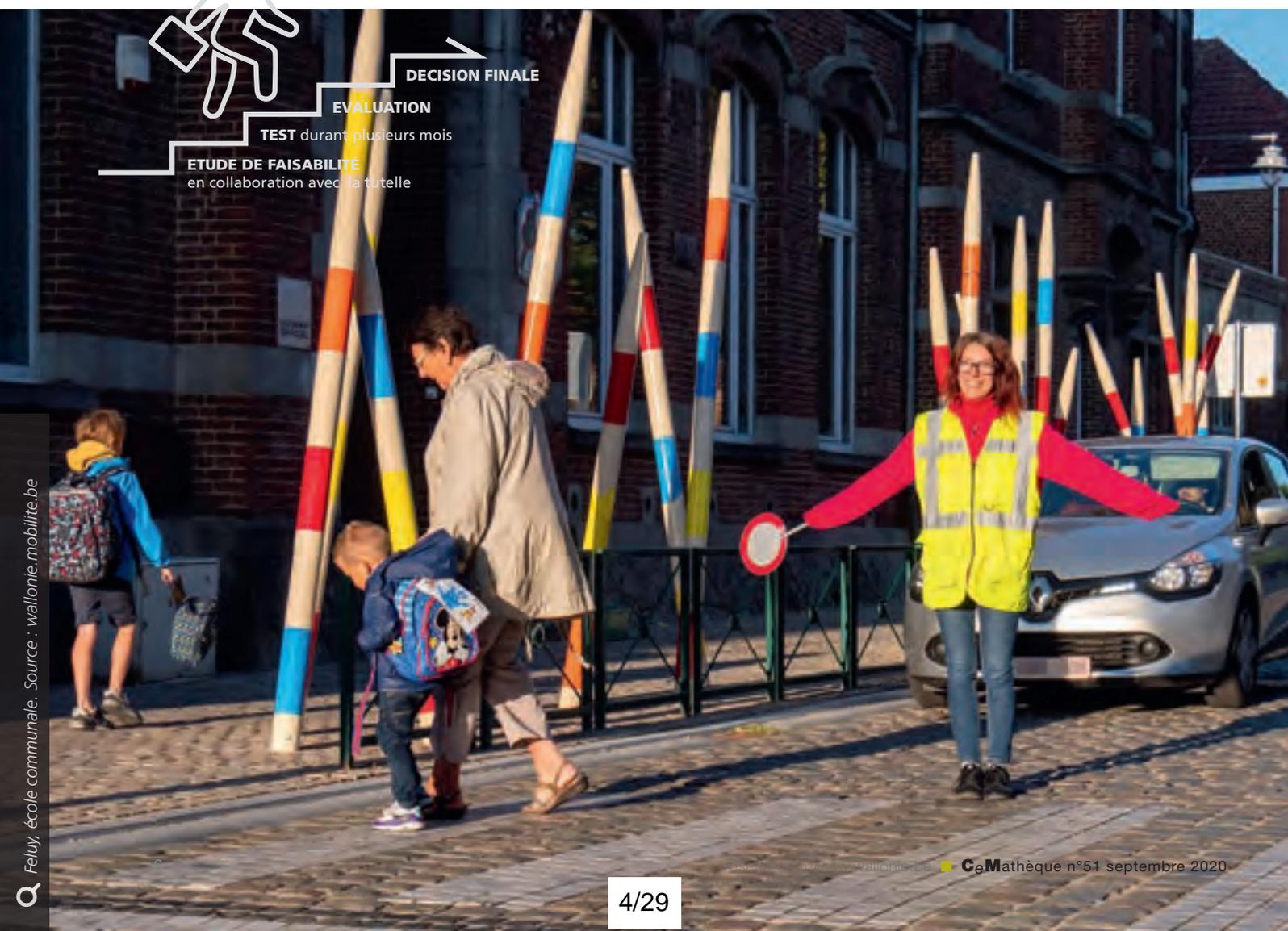
Une rue scolaire est-elle envisageable ?

La méthodologie s'inspire de divers documents flamands et bruxellois et de la feuille de route de la Région de Bruxelles-Capitale. Elle a été complétée et illustrée par différentes bonnes pratiques, notamment wallonnes.

Plusieurs communes, intéressées par le concept de rue scolaire, proposent sur leur site Internet des informations utiles : particulièrement en termes de marche à suivre et de communication. Une fiche synthétique est par ailleurs publiée sur le site securotheque.be du SPW MI.

On trouvera, en fin de publication, une liste de documents de référence.

Q Déroulement de la procédure d'élaboration d'une rue scolaire.
Source : securotheque.be



Avant tout, il faut bien analyser le problème ! Différents points doivent être vérifiés dans un certain ordre avant de lancer le processus. Ainsi, il faut d'abord savoir de quoi on parle, définir les objectifs et évaluer la faisabilité humaine et technique du projet.

Point de départ

Les objectifs

Pourquoi vouloir mettre en place une rue scolaire sur ce site en particulier ? Bien lister les objectifs poursuivis dans le cas précis est un point essentiel !

Des objectifs (sans hiérarchie)

- Une rue plus sûre ;
- Un air plus sain ;
- Un changement de comportement pour une mobilité plus durable ;
- Une meilleure convivialité ;
- Une valorisation de ceux qui utilisent des modes de déplacement plus durables ;
- Une plus grande autonomie des élèves ;
- Davantage d'exercice physique et de bien-être pour les enfants ;
- Moins de stationnement anarchique et dangereux ;
- Moins de bruit dû aux moteurs
- ...



Q Seneffe, action de sensibilisation des automobilistes. Source : wallonie.mobilite.be

Les critères / les conditions

Plusieurs critères doivent être satisfaits avant même d'entamer le projet. Certains de ces critères sont indispensables, sinon le projet ne pourra être mené à bien.

Des critères à examiner :

- 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 de trafic sur les rues voisines est gérable ;
- Des possibilités de parking/dépose-minute sont disponibles ou pourront être créées à une distance raisonnable¹ 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.

¹ Qu'entend-on par distance raisonnable? En Flandre, on considère une distance qui peut être parcourue en une dizaine de minutes. Néanmoins, il faut considérer chaque contexte et la qualité des cheminements piétons qui conduisent à l'école (largeur et état des trottoirs, grands axes à traverser...). Dans certains cas, ce temps de parcours sera plus court.

La question du passage des transports en commun peut s'avérer délicate et, le cas échéant, les TEC seront utilement associés à la démarche dès le début du processus afin de décider si le bus pourra ou non emprunter la rue scolaire, à faible vitesse, durant la période de fermeture des barrières.

Les acteurs

Dans tout projet de rue scolaire, l'école (la direction, les enseignants, les élèves et leurs parents), la commune, sans oublier la police, sont au centre du processus. Il faut alors s'interroger. Se trouve-t-on dans un contexte favorable, avec une bonne compréhension des enjeux et une véritable motivation de tous ?

L'école et la commune vont convenir ensemble si elles sont intéressées par la création d'une rue scolaire, car cette décision aura un impact important pour les deux parties. Un engagement de l'école et de la commune est indispensable. L'école et le CeM et/ou l'échevin doivent se rencontrer, entamer un dialogue. À défaut, l'école peut adresser un courrier à la commune.

Plusieurs cas de figure :

- L'école s'adresse à la commune.
- La commune s'adresse à l'école.
- L'école et la commune avancent de concert.



Les implications humaines de la rue scolaire

L'instauration de la rue scolaire a des conséquences sur l'accès motorisé à l'école, qu'il faudra gérer. Les conséquences sur le trafic vont générer des changements d'habitude et, pour certains usagers, de nouveaux itinéraires. Des réactions positives, mais aussi négatives, des usagers concernés vont s'exprimer.

Le placement des barrières devra être pris en charge tous les jours, matin et soir, sauf si un système automatique est mis en place. Cette tâche nécessite, comme on le verra plus loin, d'être parfaitement organisée, afin de garantir la fiabilité et la qualité de la mise en œuvre ainsi que la sécurité des enfants.

Lorsqu'aucune concertation n'a commencé entre l'école et la commune, l'école peut adresser un courrier à la commune

MODÈLE DE COURRIER DE L'ÉCOLE À LA COMMUNE

À l'attention du Collège des Bourgmestre et Echevins

À l'attention de l'Echevin.e de la Mobilité

Concerne : test de rue scolaire [nom de la rue + nom de l'école]

Mesdames et Messieurs les membres du Collège,

Madame l'Echevine, Monsieur l'Echevin,

Notre école est préoccupée par la sécurité aux abords de l'école et par la santé des élèves, des parents et des enseignants. C'est pourquoi nous souhaiterions tester une rue scolaire. Des exemples en Flandre, à Bruxelles et en Wallonie montrent que ce dispositif peut constituer une solution intéressante.

Par la présente, nous introduisons une demande, pour l'aménagement d'une rue scolaire temporaire à la/au [nom de l'école] dans la [nom de la rue] à [commune], durant une période à déterminer.

Au terme de la période d'essai, une évaluation précise devra être réalisée avec la collaboration des parents, des élèves et des enseignants, ainsi qu'avec les riverains, qui auront été impliqués et informés tout au long du processus.

Si le test se révèle positif, nous souhaiterions réfléchir avec vous à une mise en place définitive.

Pourrions-nous vous rencontrer pour discuter de cette proposition et des modalités pratiques de ce test ?

En vous remerciant déjà pour l'attention que vous porterez à la présente.

Cordialement,

Directeur/trice de la/du [nom de l'école]

[+ e-mail - numéro de téléphone du/de la directeur/trice].

Courrier inspiré par : mobilite-mobiliteit.brussels/fr/diy-rue-scolaire.





Source : wallonie.mobilite.be

En pratique... vérifier la faisabilité technique

Le site

L'accès à l'école doit se trouver à l'intérieur du périmètre à définir. Une (ou des) rue(s) ou portion(s) de rue(s) du périmètre envisagé est a priori principalement à caractère résidentiel.

Il s'agit d'identifier, dès le départ, qui sont les riverains, s'il y a des lieux d'emploi à l'intérieur du périmètre, des professions libérales, un commerce de proximité, un accès à un parking d'entreprise, le passage d'agriculteurs qui doivent accéder à leurs champs... qui pourraient compliquer, voire réellement mettre à mal, la mise en œuvre du projet.

La circulation

Véhicules motorisés

La ou les rues concernées ne couperont pas un itinéraire de transit incontournable. L'impact de la circulation sur les itinéraires alternatifs sera évalué.

Si nécessaire, on réalisera une petite enquête de trafic dans la rue de l'école durant 1 à 2 semaines, en dehors des congés scolaires bien sûr :

- nombre de véhicules qui déposent les enfants devant l'école
- nombre de véhicules qui empruntent la rue sans s'arrêter
- nombre de camions qui empruntent la rue sans s'arrêter

- nombre de cyclistes qui empruntent la rue
- nombre de cyclistes qui se rendent à l'école
- nombre de piétons qui empruntent la rue
- nombre de piétons qui se rendent à l'école
- comportements de stationnement : où se garent les voitures ? Dans des zones autorisées ou non ?
- potentiel de stationnement dans les rues ou places proches à distance de marche (distance maximum à déterminer en fonction du contexte)

Chaque commune interprétera les données recueillies en fonction du contexte local. Il faut également évaluer l'impact d'un report de trafic sur les voiries proches.

La rue scolaire pourra être envisagée dans une rue de desserte locale, mais bien plus difficilement si la voirie joue un rôle de liaison à moins qu'une alternative crédible soit disponible.

Modes doux

Analyser les accès en mode doux pour rejoindre la rue scolaire :

- rechercher les éventuels sentiers piétons/cyclistes aux alentours
- examiner la qualité des trottoirs (entretien, nettoyage...)
- vérifier les marquages routiers (interdisant le stationnement à certains endroits, passages piétons...)

Le stationnement

Les emplacements de stationnement, hors périmètre de la rue scolaire et situés à une distance raisonnable de l'école, doivent permettre de faire face aux besoins des enseignants et des parents. Selon les contextes, cette distance variera, mais une distance de 300 mètres peut aisément être parcourue par des petits.

Différentes formules peuvent être envisagées telles qu'un dépose-minute le matin et l'organisation d'un rang à pied l'après-midi.

Les transports en commun

Idéalement, le périmètre envisagé ne se trouve pas sur un itinéraire de transport en commun régulier. Le bus scolaire peut être autorisé à y accéder, mais ce n'est pas l'idéal.

LA HIÉRARCHISATION DU RÉSEAU ROUTIER. QU'EST-CE QUE C'EST ?

Chaque rue joue un rôle dans le réseau routier. La catégorisation et la hiérarchisation du réseau routier résultent du croisement des fonctions de circulation et des fonctions de séjour. Dans certains cas, la fonction de circulation domine, dans d'autres c'est la fonction de séjour, dans d'autres encore, un équilibre doit être atteint entre les deux fonctions.



(...)



PHASE 5

Décision. Pour une mise en œuvre définitive ?

Tirer toutes les conclusions du test

Il est important de publier les résultats de l'évaluation, et de le faire en toute transparence.

Si le test est négatif, c'est-à-dire si la rue scolaire ne permet pas d'atteindre les objectifs fixés au départ, il est important de s'interroger, si cela n'a pas encore été fait, sur la pertinence éventuelle d'autres solutions : modification du plan de circulation, mise en rue piétonne, création d'une zone résidentielle, réalisation de nouveaux aménagements...

Les résultats seront analysés et discutés en interne, avec toutes les personnes ayant participé au projet : une belle occasion d'enrichir les résultats avec des exemples concrets.

Si cela n'a pas été fait en préalable au test et que celui-ci apparaît comme concluant, il est recommandé de contacter la Direction des Déplacements doux et de la Sécurité des Aménagements de Voirie du Service public de Wallonie (DDDSAV) pour demander un avis préalable.

Communiquer

Il est important de partager avec les différents publics-cibles les résultats des différentes évaluations réalisées lors de

la phase précédente : données chiffrées et perception, dans une perspective – avant – après, en faisant état du nombre et du taux de participation.

Pour cela, on pourra recourir au journal communal, aux réseaux sociaux, aux canaux d'information de l'école... Il est utile de garder le contact, de poursuivre l'information, au moins une fois par an sur la thématique de la mobilité aux abords de l'école, voire de l'exploiter dans le cadre d'activités de classe.

Si l'école dispose d'un Référent en éducation à la mobilité et sécurité routière (formation dispensée par le SPW, via l'Institut de formation en cours de carrière¹), celui-ci portera le projet et contribuera à sa dynamique.

Pérenniser la rue scolaire

Préciser

- Les horaires ;
- L'organisation de la gestion des barrières ;
- Qui sera responsable ;
- Certains éléments du projet de nature à optimiser son fonctionnement.

¹ mobilite.wallonie.be/homelje-suis/un-etablissement-scolaire/education-mobilite-et-securite-routiere-emsr/se-former-en-emsr.html

Prendre un règlement complémentaire de circulation routière

L'adoption d'un règlement complémentaire est obligatoire pour attribuer à une rue, de manière permanente, le statut de rue scolaire.

Comme toujours pour cette étape, il est vivement recommandé de demander l'avis préalable de la tutelle wallonne (DDDSAV du Service public de Wallonie).

Installer des barrières mobiles mais permanentes

Aucune exception n'est permise : pendant la fermeture de la rue, personne ne peut entrer ou en sortir, sauf autorisation.

Potelets rétractables

Une solution très efficace. Attention, les potelets doivent être suffisamment visibles des véhicules motorisés ! S'ils sont rétractables manuellement : le système n'est pas trop cher et facile à utiliser, mais il faudra toujours quelqu'un en début et en fin de période pour les actionner. Le système auto-rétractable est cher mais pratique. Les horaires étant prédéfinis, les potelets sont télécommandés.



Barrières levantes

Cette solution prend peu de place et est assez pratique. La barrière doit être suffisamment visible lorsqu'elle est levée. Il faut bien réfléchir à l'endroit où la placer.

Barrières escamotables

Lorsque la barrière est « pliée », elle prend un espace raisonnable. Bien réfléchir à l'endroit où la placer afin de ne pas masquer la visibilité.

Panneaux à message variable (PMV)

L'expérience a montré que ce système ne fonctionne pas à Bruxelles. Il n'est pas respecté car il n'y a pas de barrière physique. Les automobilistes passent, ce qui le rend extrêmement dangereux.

Barrières tournantes

Elles tournent autour de leur axe et sont parallèles à la rue lorsqu'elles sont ouvertes, perpendiculaires à la rue lorsqu'elles ferment l'accès. C'est une solution intéressante. Il faut bien réfléchir à l'endroit où les placer.

Il faudra s'assurer que les cyclistes/vélos cargo ne seront pas gênés dans leur déplacement.

À l'avenir...

La rue scolaire peut s'inscrire dans une dynamique que l'école poursuit déjà depuis un certain temps et constituer un maillon important d'une politique de mobilité durable. Parfois il pourra s'agir du point de départ.



Source : publicspace.brussels

À BRUXELLES, L'EXEMPLE DE LA RUE DE LA BRAIE

... a préfiguré le concept de la rue scolaire. Ce qui est particulièrement intéressant dans ce cas de figure c'est, d'une part, la participation qui a conduit aux mesures prises et, d'autre part, l'évolution du projet.

En effet, cette petite rue, accueillant trois écoles et plusieurs centres d'activités et de loisirs, était traversée par un trafic de transit et de desserte, et par ailleurs fréquentée par de nombreux enfants et jeunes se rendant à l'école. Dès 2007, une collaboration avec les écoles, a finalement abouti à la création d'une zone de rencontre en 2014. À la suite d'une pétition et à la demande du conseil des écoliers, la rue est devenue exclusivement piétonne en 2015 entre 7h30 et 17h30.

En savoir plus : www.publicspace.brussels



(...)

Qu'est-ce qu'une rue scolaire ?

Publié le 30/04/2021 • Par Géraldine Bovi-Hosy



nuts9000 (Flickr)

Depuis quelques temps, des articles de presse régionale évoquent l'instauration de « rues scolaires » aux abords de certains établissements d'enseignement. En quoi cela consiste et comment les mettre en place ? Présentation par notre juriste Géraldine Bovi-Hosy.

Le principe

Il s'agit d'obtenir une **régulation de l'entrée et de la sortie d'une école**, afin d'assurer la sécurité des piétons et d'éviter tout danger lié à la circulation automobile. Ainsi on **va limiter l'accès des véhicules à moteur dans la rue de l'école principalement aux horaires d'entrée et de sortie scolaires**.

Il s'agit d'appréhender la proximité d'un établissement scolaire avec une logique un peu différente de ce qu'on a pu constater ces dernières années avec une zone de dépose-minute pour permettre aux véhicules d'approcher au plus près de l'établissement scolaire. Les automobilistes ont tendance à occuper l'espace, au détriment de la sécurité des parents et des élèves qui arrivent à pied ou à vélo. La sortie de l'école est souvent aussi un lieu d'attente, de passage et de rencontre.

Des considérations liées à la santé publique peuvent également être mises en avant. Entre les véhicules qui stationnent, moteur allumé, et les démarrages intempestifs, une pollution de l'air de même que des nuisances sonores supplémentaires peuvent être constatées aux abords des écoles. L'idée de rendre la rue de l'école aux piétons (et modes doux de déplacement) fait son chemin, y compris dans d'autres pays. Ainsi, le principe des rues scolaires a fait son entrée dans le code de la route en Belgique, en septembre 2018.

Réglementairement, en France, ce statut n'existe pas, cependant d'autres réglementations peuvent être utilisées afin d'arriver à cet objectif.

L'aire piétonne temporaire

Une première solution consiste en la mise en place d'une **aire piétonne** qui garantit la non-circulation des véhicules à moteur (sauf mention contraire) à la différence d'une zone de rencontre. Cette aire sera toutefois non permanente. Selon l'article R. 411-3 du code de la route, l'autorité détentrice du pouvoir de police de la circulation détermine le périmètre des aires piétonnes et fixe les règles de circulation à l'intérieur du périmètre. Il est donc nécessaire d'adopter un **arrêté municipal** (ou du président de l'EPCI compétent) en justifiant la mesure (sécurité des piétons, protection contre la pollution de l'air lors de la présence des enfants dans la rue...) et **en fixant les horaires** d'application (en principe des créneaux de 20 à 40 minutes, 2 ou 4 fois par jour, les jours d'école). Il faut ensuite mettre en place la **signalisation** adéquate (panneaux B54 et B55 avec panonceau indiquant les jours et horaires).

Il est rappelé que sur les aires piétonnes, les piétons peuvent circuler y compris sur la voie et pas uniquement sur les trottoirs. En outre, dans cette zone, selon l'article R.110-2 alinéa 3 du code de la route, seuls les **véhicules nécessaires à la desserte** interne de la zone sont autorisés à circuler à l'allure du pas (soit environ 6 km/h) et les **piétons** sont **prioritaires** sur ceux-ci (article R.415-11). C'est l'arrêté qui détermine la notion de « véhicule nécessaire à la desserte » : il peut limiter l'accès aux seuls riverains possédant un garage accessible uniquement par l'aire piétonne, aux véhicules effectuant des livraisons aux commerces ou entreprises ne pouvant être desservis que par la rue, aux cars scolaires ou à certains services à la personne. C'est sur ce point qu'il faudra être particulièrement vigilant en tenant compte des spécificités de la rue concernée et en n'étant, ni trop souple, ni peut-être trop restrictif.urs et horaires).

Les **cycles** peuvent circuler sur les aires piétonnes, à condition de conserver **l'allure du pas** et de ne pas occasionner de gêne aux piétons (article R.431-9 du code de la route).

L'interdiction temporaire de circuler

En l'espèce, on n'utilise pas un type de réglementation spécifique, mais **une interdiction de circuler temporaire** pour les véhicules essentiellement à moteur. Il faut un **arrêté municipal** (motivation, délimitation de la ou des rues, fixation des horaires, éventuelles dérogations comme la circulation des vélos...) ainsi qu'une **signalisation adéquate** (panneau B0 avec les panonceaux nécessaires – jours et horaires, exclusion des vélos et autres véhicules). La circulation sur la chaussée des piétons n'est pas autorisée dans le cadre de cette mesure.

La question de l'accès des riverains

Il faut également être attentif à la question des riverains de la voie en leur permettant éventuellement de disposer d'un accès, y compris dérogatoire, pendant la période de fermeture, ce qui peut être nécessaire selon le type d'établissements présents dans la rue. Même si l'interdiction est limitée dans le temps (en nombre d'heures, de jours et de périodes), elle est susceptible de constituer une atteinte illégale au libre accès des riverains à la voie publique qui constitue un accessoire du droit de propriété (voir Conseil d'Etat, juge des référés, 10/10/2018, 424417). Il est essentiel de travailler en amont avec les parents d'élèves, l'établissement scolaire ainsi que les riverains, afin d'éviter tout risque de contentieux.

Les autres points de vigilance

Matériellement, il faut envisager la mise en place d'un **obstacle à l'entrée de la rue** : barrières mobiles ou relevables, véhicule de police municipale, bornes rétractables... L'accès peut aussi ne pas être réellement obturé mais faire l'objet uniquement d'une signalisation, sachant que l'interdiction ne sera peut-être pas respectée.

Il peut être intéressant de réfléchir à la mise en place d'un parking avec des places « dépose-minute » limitées dans le temps, en amont de la zone interdite à la circulation afin de permettre aux parents de venir déposer leurs enfants à proximité de l'école, le reste du chemin se faisant à pied.

Seront également essentiels : une bonne **information de la population** via la presse ou le site internet de la ville, une **campagne de sensibilisation** élargie, la **présence de la police municipale** ou des forces de l'ordre étatiques lors de la mise en place et de manière régulière, une action d'information auprès des parents d'élèves et des élèves eux-mêmes, en particulier pour les sensibiliser au risque routier. Ce que les enfants pourront faire dans cette rue (marcher sur la route selon les cas, être moins attentifs...), ils ne pourront pas le faire ailleurs.

(...) 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.

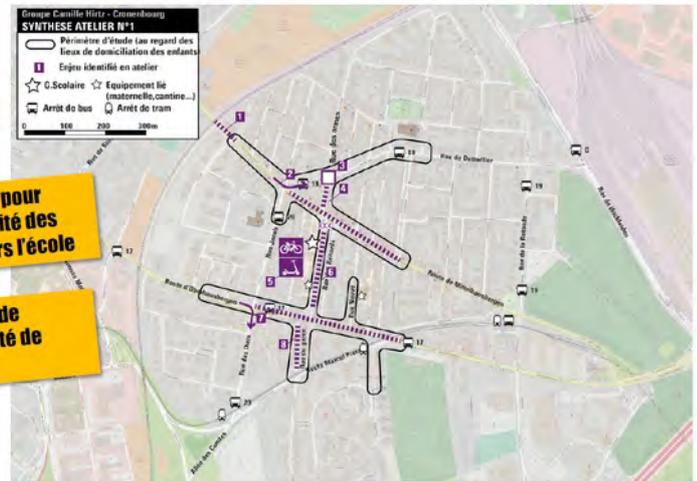


Enjeux identifiés à l'atelier n°1

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.

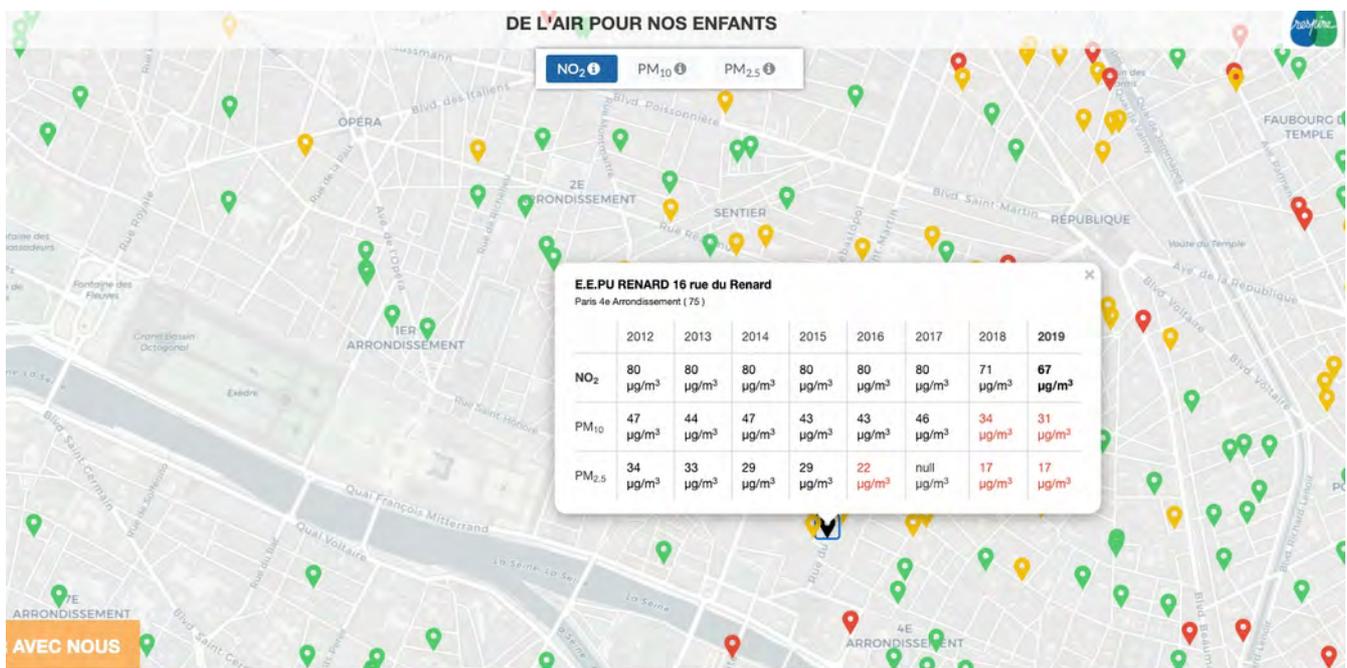
RESPIRE mène avec la FCPE des actions de pacification des abords d'école : apaisement de la circulation, piétonisation, végétalisation. Ces principes d'aménagement sont repris par la mairie de Paris : 300 rues devant des écoles seront réaménagées durant cette mandature.

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.

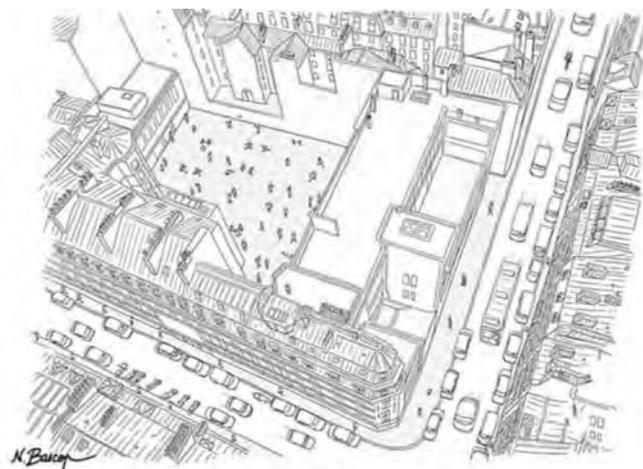
De l'expérimentation vers des rues aux écoles

- 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'abords 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'utilisateur, 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 !

(...)

POURQUOI?

Conçu par et pour des adultes, l'espace public laisse peu de place à l'enfant. L'importance accordée à la voiture et la valorisation foncière sont pointées du doigt.

POUR QUI?

Un mouvement s'opère dans quelques villes françaises afin de recréer un environnement favorable aux enfants, bénéfique pour leur développement et leur autonomie.

COMMENT?

Piétonisation des abords d'écoles, rues temporairement fermées, apparitions de délégations dédiées, l'enjeu est aussi d'intégrer les plus jeunes dans les concertations.

Urbanisme

Ces villes qui redonnent une place aux enfants



«Fais attention». «Arrête-toi». «Donne-moi la main»...

Entre danger ressenti et réel, le chemin vers l'école ou la simple sortie à la boulangerie du coin s'accompagne bien (trop) souvent d'une litanie d'injonctions parentales. Adultes stressés ou enfants insouciantes?

Alors que la journée mondiale de l'enfance était célébrée ce 20 novembre, l'urbaniste et paysagiste suisse Marcos Weil

(Urbaplan), tranche: «La ville est malheureusement devenue hostile à l'enfant, "non pensé" de l'aménagement des espaces publics.» Un «oublié», enchaîne l'architecte Béatrice Mariolle (lire p.55).

Loin d'être un espace ludique, de découvertes et autre socialisation, la rue reste donc pour ces jeunes un lieu essentiellement de déplacement... sous escorte rapprochée. Le constat est connu; le diagnostic largement partagé. Entre les voies routières et les espaces de stationnement, la place laissée à la voiture est pointée du doigt. Selon la formule du médecin suisse Marco Hüttenmoser, «laisser les voitures en liberté, c'est mettre les enfants en cage! Résultat, l'espace qu'ils peuvent explorer de manière indépendante a connu une diminution drastique. De ce fait, ils restent dans une situation de dépendance.» Un



AVANTAGE

Un espace public ludique et apaisé apparaît bénéfique au développement de l'enfant.



INCONVÉNIENT

La place laissée à la voiture et à l'urbanisation réduit le champ d'action des enfants et leurs possibilités d'exploration de la ville.

constat d'autant plus préoccupant que «l'exclusion des enfants de la rue peut avoir des répercussions sur leur développement, complète Florence Huguenin-Richard, maîtresse de conférences en géographie urbaine et sociale à l'université de Paris-Sorbonne. Un fait qui peut affecter leur comportement en général et leur autonomie de déplacement en particulier».

Fondateur, en 1988, de l'association La Rue de l'avenir, Denis Moreau appuie ce propos: «Non seulement la ville constitue un terrain

d'expérimentations essentiel à l'enfant, mais il en a aussi besoin pour bouger, tout simplement.»

GÉNÉRATION VÉLO

Sur l'espace public, les jeux et autres relations sociales sont donc circonscrits à des sites dédiés. «Aires de jeux, squares, parcs... on a effectivement considéré qu'il fallait des lieux spécifiques pour les enfants, en fonction de leur âge. Mais non, tonne Béatrice Mariolle, il faut travailler sur les espaces des centres-villes, comme ceux des quartiers pavillonnaires périurbains et même des campagnes: les sécuriser pour que l'enfant puisse s'y balader, jouer, faire du



Une ville mieux adaptée aux enfants permet leur sécurisation et leur épanouissement. Un nouveau défi pour les collectivités!

L. HAZGUI/DIVERGENCE

vélo, aller à l'école seul.» Les apaiser donc, à travers une politique qui fait reculer la voiture. Puis qui «valorise et renforce les modes de déplacement doux, notamment pour se rendre à l'école», explique Tristan Debray, nouvel élu lyonnais, délégué à la ville des enfants, qui cite le pédibus et bien sûr le vélo. Même son de cloche à Rennes (216800 hab.), où la volonté est de «créer une génération vélo», insiste Lucile Koch, adjointe chargée de la... ville à

taille d'enfant (lire p.56). Ces intitulés de délégations sont apparus aux dernières élections municipales. Signe d'un changement amorcé? «L'apaisement de la ville constitue certes une tendance qui n'est pas nouvelle», note Denis Moreau, dont l'association fait partie du collectif Rues aux enfants, rues pour tous! (*). Depuis 2015, celui-ci a réalisé trois appels à projets pour mobiliser les collectivités sur l'importance de pacifier l'espace public. «Mais oui, peut-être que sous l'effet de la crise sanitaire, les municipales ont enclenché un mouvement», poursuit-il.



L'EXPERTE

BÉATRICE MARIOLLE, architecte, professeure à l'école d'architecture et de paysage de Lille

«Il faut concevoir un lieu vivable pour tous et toutes»

«La crise sanitaire a contribué à une meilleure prise en compte de l'enfant dans l'espace public. Lorsque l'on a vécu en ville, sans voiture et sans pollution, les représentations changent.

Il faut que les élus réagissent et comprennent que prendre en compte l'intégration des

enfants dans l'espace public, c'est concevoir un lieu vivable pour tous et toutes. Je crois que c'est le grand chantier qui nous attend: réparer, adapter l'urbanisme du siècle passé. Les grands projets urbains et les nouveaux écoquartiers? Nous n'en sommes plus à concevoir la ville idéale mais à rendre vivable l'espace qui existe.»

RUES SCOLAIRES

A Lyon (516000 hab.), la feuille de route de Tristan Debray distingue deux axes de travail: «Un, l'enfant "acteur de la ville", avec la question de la prise en compte de son opinion et sa participation aux décisions, à travers la création de conseils d'arrondissement et d'un conseil municipal des enfants. Le second axe concerne la ville "à hauteur d'enfant", pour des aménagements concertés avec eux et adaptés à leur taille et à leurs usages.» A l'image de Bâle (Suisse), qui a réalisé un guide, «Les yeux à 1,20 mètre», pour voir l'espace public depuis la position d'un enfant d'environ 9 ans: observer, par exemple, combien certains mobiliers urbains pensés par et pour les adultes obstruent leur champ de vision ou les masquent. «Les enfants sont invisibles», reprend Tristan Debray, qui ambitionne aussi d'élargir certains trottoirs pour faciliter le passage de poussettes. Et rendre ☺●

●○○ «moins anxiogènes» certaines parties de l'espace public sur lesquelles un enfant en bas âge ne peut marcher seul. Outre les aires de jeux que les élus souhaitent aussi «plus végétalisées et moins stéréotypées», selon Lucile Koch, «le secteur où les villes ont le plus avancé en la matière concerne la piétonisation des abords des écoles», constate Denis Moreau. «Une priorité» pour Tristan Debray, qui a recensé les 206 écoles publiques lyonnaises dans l'idée de sécuriser et d'apaiser leur environnement.

Champigny-sur-Marne, Paris 10^e, Lille, Rouen... Plusieurs villes proposent déjà des «rues scolaires», ces voies d'écoles fermées le plus souvent de façon temporaire aux heures d'entrées et de sorties, sur la base d'un arrêté municipal.

DES CRAIES ET DES CARTONS

Certaines villes redonnent aussi, le temps d'une journée, un peu d'espace public aux enfants. Le 26 août, Elbeuf (16200 hab., Seine-Maritime) a vu sa rue de la République totalement décorée par des petits. «Il s'agit de choses simples, note Denis Moreau, l'un des initiateurs de la dynamique "La rue aux enfants". Nous donnons des craies et des cartons aux enfants, et c'est parti. Des animations sont aussi organisées sur la chaussée, comme des parcours à vélo ou à draisiennne. C'est l'occasion d'inviter les habitants à se rencontrer, à imaginer de nouveaux usages, voire à repenser l'aménagement de la rue.» Et ce, autour d'un projet au portage divers: services de la ville, collectif d'habitants, association de quartier...

«Zoné et fonctionnaliste, l'espace public reste assez peu ouvert aux rencontres et aux arrêts», pointe Béatrice Mariolle, qui dénonce également l'urbanisation et la valorisation foncière: «Dès qu'il y a un espace libre, on construit. Pourquoi ne pas y installer parfois des lieux apaisés, végétalisés, où les enfants se sentiraient libres de se retrouver?» Des endroits qui seraient conçus avec eux. «Récemment, j'ai interrogé des jeunes filles de 14-15 ans dans le cadre d'un aménagement. A ma grande surprise, elles m'ont demandé des balançoires! Elles adorent discuter ainsi à deux, côte à côte. Si nous interrogeons les jeunes davantage sur leur conception de l'espace public, ils nous apporteraient beaucoup d'idées pour le rendre plus ludique et accessible à tous et à toutes», observe-t-elle. Mais ils ne font pas vraiment partie des experts d'usage

29 min/jour

C'est le temps moyen durant lequel un enfant joue sans surveillance d'un adulte. Une durée réduite à 4 minutes lorsque la qualité de l'espace d'action est considérée comme «très mauvaise».

Source: Fondation Pro Juventute et université de Fribourg, 2016.
A retrouver sur bit.ly/3oz5C4G

TÉMOIGNAGE

«Notre première réalisation sera une grande aire inclusive et nature»



LUCILE KOCH, conseillère municipale de Rennes, déléguée à la ville à taille d'enfant

«L'intitulé de ma délégation exprime notre volonté d'aménager la ville à travers les yeux des enfants. Au-delà des cours d'école, notre première réalisation prendra la forme d'une grande aire inclusive et nature, implantée idéalement dans un secteur relevant de la politique de la ville. Pour les projets urbains, il s'agit de réfléchir à la façon dont on va concevoir les déplacements à l'échelle du quartier, pour favoriser ceux des enfants. Sur le plan de l'organisation, je ne bénéficie pas de service dédié. Cela requiert donc de la transversalité entre les services. L'idée est de nommer des personnes ressources dans chacun d'entre eux, puis de constituer un groupe de travail chargé de remettre l'enfant au centre de la ville. Notre défi: lui proposer des situations où il expérimente un peu le risque et qu'il gagne ainsi en autonomie et en confiance.»

reconnus dans les concertations relatives aux projets urbains. A l'exception, peut-être, de cette initiative de la ville de Strasbourg (281000 hab.) qui a donné la parole aux grands comme aux petits, dans le cadre de la réhabilitation de la place de l'Île-de-France, dans le quartier de la Meinau, en 2016-2017. «Cela exige du temps, de l'écoute, mais c'est toujours bénéfique», insiste Marie-Pierre Pernet, déléguée générale adjointe au sein de l'Association nationale des conseils d'enfants et de jeunes. ● David Picot

(*) Comprenant l'Association nationale des conseils d'enfants et de jeunes (Anacej), Cafézoïde, Rue de l'avenir et Vivacités Ile-de-France.

Strasbourg : Objectif rue-école pour interdire les voitures aux heures de rentrées devant les établissements scolaires

Gilles Varela - Publié le 20/03/21 à 10h32 - Mis à jour le 20/03/21 à 10h32



La route devant le groupe scolaire Saint Jean à Strasbourg est fermée à la circulation des voitures aux heures de rentrées le matin. Strasbourg le 19 mars 2021. — G. Varela / 20 Minutes

- La ville de Strasbourg met en place un dispositif pour sécuriser les abords des écoles.
- L'objectif est d'encourager la pratique du vélo et de la marche chez les plus jeunes mais aussi environnemental, les enfants étant très réceptifs à la pollution atmosphérique.
- L'expérimentation d'une rue-école, c'est-à-dire fermée à la circulation des voitures aux heures de rentrées le matin, est menée jusqu'à juillet devant l'école Saint-Jean.

Voitures, vélos, piétons, le partage de la voie publique n'a pas fini de diviser. Même si ce vendredi matin, devant le groupe scolaire Saint-Jean à Strasbourg, la grande majorité des parents rencontrés par *20 Minutes* se réjouissaient de l'expérimentation d'une rue-école. Un nouveau dispositif qui interdit l'accès aux voitures, physiquement par des barrières et la présence d'agents de la police municipale, de la rue des Bonnes Gens. Rue qui permet d'accéder et longe le groupe scolaire. La circulation des voitures y est interdite de 8h10 à 8h50, en période scolaire et hors mercredis.

L'objectif, rappelle la maire de Strasbourg Jeanne Barseghian est de « sécuriser les abords des écoles » et d'encourager la marche, le vélo et tous les modes actifs de déplacement chez les plus jeunes. Mais c'est aussi « un enjeu environnemental et de santé publique car il vise à améliorer la qualité de l'air ». Une expérimentation qui s'étendra jusqu'à début juillet, avec un premier bilan. « C'était une demande forte des parents, depuis très longtemps » précise la maire qui rappelle que « son équipe s'est engagée à créer dix rues-écoles par an d'ici 2026. »

Aux autres moments de la journée

Ce plan de circulation pourrait-il être mis en place à midi et en fin de journée comme souvent demandé ? « C'est une première étape. On y va vraiment progressivement, précise Jeanne Barseghian. L'objectif n'est pas d'imposer quoi que ce soit et d'éviter de mettre les gens en difficulté... Si toutes les parties prenantes de cette rue se sont bien approprié ce plan de circulation et souhaite aller plus loin, on pourra peut-être le faire. Et aller même vers des dispositions pérennes si c'est possible et souhaité par les différents acteurs. »

Pour Mara, une cycliste du quartier qui vient de déposer son enfant à vélo, « c'est une très bonne chose. Ça a tout changé, sourit la jeune femme. C'était trop dangereux et la circulation créait des tensions. » Même son de cloche chez Alexia, qui habite le secteur. « C'était impossible de traverser avec la poussette, même aux passages piétons et parfois même de circuler sur les trottoirs. On ne pouvait plus marcher car les voitures étaient parechoc contre parechoc devant l'école. »

Un avis que ne partage pas du tout Noémie. Elle marche en direction de l'établissement avec ses deux enfants et a laissé sa voiture mal garée, dans une rue adjacente. « Je n'ai pas le choix, je viens d'assez loin et je dois prendre ma voiture pour aller travailler. Il faut venir bien avant l'heure pour essayer de trouver une place à côté, mais il n'y en a pas. Et je ne vais pas venir à vélo avec les enfants, sous la pluie. » Un peu plus loin toujours dans la rue des Bonnes Gens, devant le lycée Notre Dame et qui n'est pas fermée à la circulation, ça bouchonne. « C'est pire qu'avant car on est tous obligé de passer par là » râle un père de famille.

Un enfer pour les automobilistes ? « Ils peuvent contourner le tronçon fermé par plusieurs rues, deux déposes minute permettent dans une rue très proche de s'arrêter et un dépliant a été distribué pour les informer » explique Sophie Dupressoir, conseillère municipale déléguée à la ville cyclable et marchable. « C'est un nouveau plan de circulation discuté longuement avec les habitants, les parents, l'école. Il y aura des adaptations » souligne la conseillère municipale qui n'oublie pas de préciser qu'au moins deux rues bénéficient déjà de ce dispositif, mais dans d'autres quartiers de l'Eurométropole. Quant à Strasbourg, il faudra attendre le début de l'été pour savoir quelles autres écoles sont concernées.

Les rues scolaires, un concept aux résultats encourageants pour transformer la mobilité urbaine

Publié: 5 avril 2021 –

Mathieu Chassignet, Ingénieur mobilité, qualité de l'air et transition numérique, Ademe



L'entrée d'une rue scolaire mise en place à Lille. Guilhem Fouques/DICOM-Ville de Lille, CC BY-NC

Alors qu'il y a, en France, plus de 12 millions d'élèves dans nos écoles, collèges et lycées, la mobilité scolaire reste trop souvent un angle mort des politiques publiques.

Ces derniers mois, plusieurs pays européens ont déployé à plus ou moins grande échelle le concept de rues scolaires. Qu'est-ce qu'une rue scolaire ? 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.

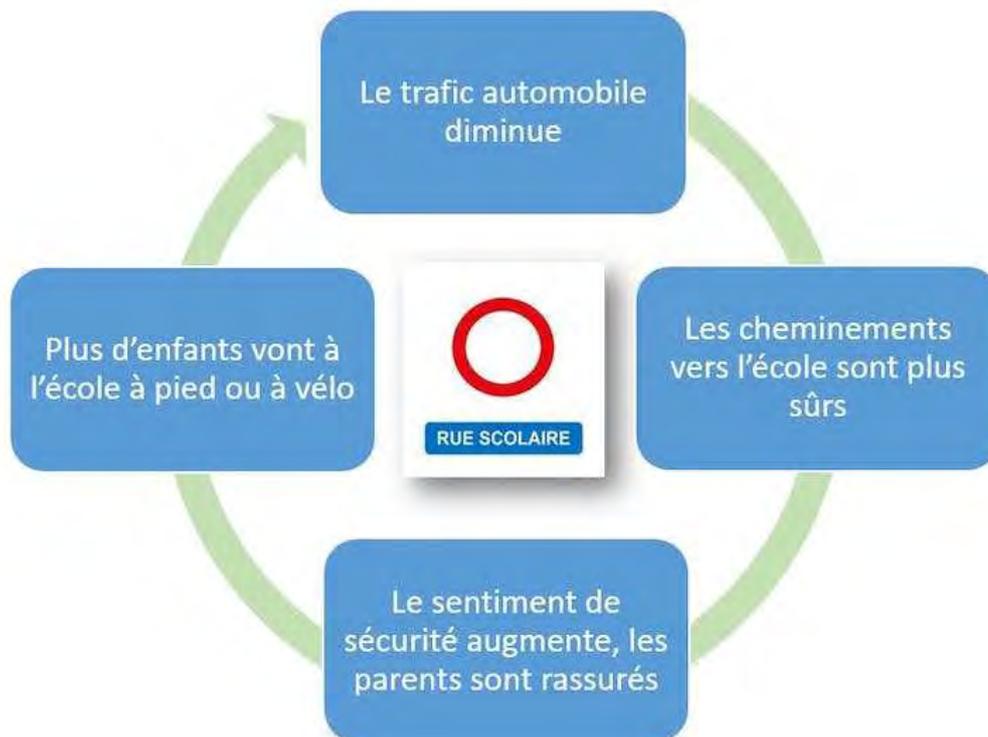
Ce dispositif en plein essor est en train d'être déployé en Belgique, au Royaume-Uni, en Espagne et même en France, où les choses se sont accélérées depuis la rentrée scolaire de septembre 2020.

La Belgique, pionnier européen

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, visant à améliorer la sécurité des enfants. 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.

Le Code de la route belge définit la rue scolaire comme « une voie publique située à proximité d'un établissement scolaire où, temporairement et à certaines heures, l'accès de véhicules à moteur est interdit [...]. Dans les rues scolaires, la voie publique est réservée aux piétons et aux cycles ainsi qu'aux vélos électriques. Seuls les véhicules prioritaires [...] ont accès à la rue scolaire. Les conducteurs qui circulent dans la rue scolaire le font au pas ; ils cèdent le passage aux piétons et aux cyclistes, leur cèdent la priorité et, au besoin, s'arrêtent. Les conducteurs ne mettent en danger ni les piétons ni les cyclistes et ne les gênent pas. »



Cercle vertueux des rues scolaires. Mathieu Chassignet, adapté du guide « Concevoir une rue scolaire : méthodologie et bonnes pratiques », CC BY-NC-SA

En 2019, le gouvernement bruxellois a mis à disposition un fonds d'un million d'euros dédié à la création de rues scolaires dans la Région de Bruxelles-Capitale.

L'organisme Wallonie Mobilité a publié un guide méthodologique en novembre 2020. Plusieurs conditions sont proposées pour valider l'opportunité de créer une rue scolaire :

- L'école doit être demandeuse et motivée
- La rue a un caractère résidentiel et n'est pas empruntée par un trafic de transit
- Le report de trafic sur les rues voisines est gérable
- Des possibilités de parking ou dépose-minute sont disponibles à proximité de l'école
- La rue n'est pas traversée par une ligne de bus.

Compte tenu de ces conditions, quelle serait la proportion d'écoles compatibles avec la mise en place d'une rue scolaire ?

En reprenant des critères similaires, il a été calculé que la mise en place d'une rue scolaire était possible pour près de la moitié des écoles des villes de Londres, Birmingham, Bristol et Leeds.

De premiers résultats venus du Royaume-Uni

Cet objet étant relativement nouveau dans les politiques publiques, on dispose encore de peu d'éléments chiffrés sur les changements qui s'opèrent suite à la mise en place d'une rue scolaire. Les éléments d'évaluation les plus complets nous viennent du Royaume-Uni, qui est probablement le pays le plus avancé sur le sujet.

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.

À noter que l'utilisation des transports collectifs a également diminué (en lien avec le contexte sanitaire), ainsi que, plus étonnant, le recours à la trottinette (« scoot »).

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 NO₂ 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 %).

Et en France ?

Dans nos villes, les premières initiatives conséquentes sont apparues récemment, notamment dans la période qui a vu s'enchaîner le déconfinement en mai 2020 puis les élections municipales en juin. Certains exécutifs élus ou réélus ont alors donné une bonne place à ce sujet dans leur programme municipal.

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.

Des évaluations sont en cours dans ces villes, sur le modèle de ce qui a été fait à Londres, afin de déterminer les impacts de ces politiques sur les moyens de déplacement des parents, la pollution locale et le niveau d'acceptabilité de cette politique.

Les premiers résultats sont très encourageants. Par exemple, 91,4 % des parents de l'école Desbordes-Valmore de Lille s'en disent satisfaits.

Fort de ces premiers résultats et des évaluations plus complètes qui sont en préparation, nul doute que le concept de rues scolaires a de beaux jours devant lui et devrait se déployer largement sur le territoire.

Cela permettra de répondre à une forte attente des parents, attestée par un récent sondage de l'Unicef qui a montré que 87 % des parents d'élèves y sont favorables.

Les « rues aux écoles » ne font pas que des heureux

Bastien Sérini, Élodie Soulié
Paru le 15/09/2021



En marge du succès global du programme « rues aux écoles », de piétonisation et d'aménagements de 185 voies, la colère gronde dans certains quartiers. Dans le XIII^{ème}, rue Ricaut, des riverains attaquent le dispositif en justice et le jugent discriminatoire, notamment pour les handicapés.

C'est le revers de la médaille, qui pourrait aboutir à la réouverture ou à l'allègement des dispositifs dans quelques « rues aux écoles » dont les barrières, potelets et autres sens interdits n'ont pas seulement neutralisé la circulation, son bruit et ses dangers, mais aussi... les habitants. C'est du moins leur sentiment.

Rue Ricaut (XIII^e), à quelques mètres du parc de Choisy, la colère gronde dans le grand bâtiment qui court le long de cette rue large et réputée « paisible ». Bon nombre d'habitants de cet ensemble historique de 53 ateliers-logements d'artistes ont découvert les aménagements du programme « rues aux écoles » en plein mois d'août, certains au retour de vacances. Et c'est tout un quartier qui se trouve transformé, selon eux, en un « bunker sans vie », ainsi qu'ils le dénoncent dans une pétition, et dans deux recours déposés cette semaine.

Les personnes handicapées révoltées

« Il n'y a eu aucune concertation pour mener ce programme que nous estimons discriminatoire, brutal, inapproprié et purement politique », lâche Nadine, artiste et habitante depuis près de quarante ans, dont le mari, gravement malade, reçoit trois fois par jour les soins du service d'hospitalisation à domicile (HAD). Désormais, ces derniers ne peuvent stationner rue Ricaut, où toute circulation est interdite, et les 25 places de stationnement déjà neutralisées.

C'est pour ce type de situation et celles de plusieurs riverains handicapés qu'un premier recours, en référé, espère bloquer le dispositif... Pour Daniela, dont la fille adolescente, polyhandicapée, est emmenée chaque matin à son institut médico-social et ramenée le soir par le service de Paris Accompagnement Mobilité (PAM), le dispositif a eu des conséquences sur le quotidien, puisque celle-ci doit désormais aller attendre la PAM dans la rue du Château-des-Rentiers, avec un fauteuil roulant.

« Comment fera-t-on en plein hiver, avec la nuit, la pluie... ? s'inquiète Daniela. Les véhicules d'urgence doivent pouvoir s'arrêter devant l'immeuble. » Or, le dispositif prévoit de confier les clés des barrières d'accès à l'école à un régisseur de quartier. « C'est-à-dire personne à proximité en cas d'urgence ! » pointent les résidents.

De futurs projets en réflexion

Assise devant l'entrée de l'immeuble, Éliane ne décolère pas non plus. Également handicapée, celle qui vit ici depuis cinquante ans ne veut pas se « laisser confiner à nouveau ». « Ma voiture, ce sont mes jambes, et je sortais tous les jours, mais depuis cette mesure je ne sors plus qu'une fois par semaine, et j'en suis venue à payer quelqu'un pour m'emmener jusqu'à ma voiture, dans une rue voisine. »

Au-delà de ces situations dramatiques, les peintres, sculpteurs et photographes s'estiment aussi lésés, gommés du paysage. « Nous ne pouvons plus stationner pour charger ou décharger nos matériaux et nos œuvres, souvent fragiles », déplorent-ils.

De son côté, le maire du XIII^e n'entend pas renoncer. « Nous ne sommes pas encore dans les aménagements définitifs, tempère Jérôme Coumet. Ce n'est pas figé et nous regardons ce qu'il est possible d'améliorer. Je ne conteste pas les problèmes posés pour ces habitants, mais ce n'est pas la première rue que l'on piétonnise, cela implique toujours des aménagements, et l'expérience est très positive dans les autres rues. » L'édile attend « des propositions du service de la voirie ».