

## APAISER LA SORTIE ET LES ABORDS DE L'ÉCOLE



### La sortie de l'école n'est pas un champ de bataille

Arriver le plus près possible de la porte d'entrée, sur la « drop zone », est l'objectif des parents qui déposent leur enfant en voiture et endossent alors souvent un comportement incivil. En découlent 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 car elles sont très fréquentes et il est difficile de remettre en cause les habitudes et de lutter contre les incivilités.

La sortie de l'école qui permet aux enfants d'exprimer après la classe leur vitalité n'est pas seulement un lieu souvent chaotique de prise en charge ou de dépose, d'attente et de passage, c'est aussi un lieu de rencontre et d'échange qui doit être de qualité. C'est, quand on arrive dans une ville, souvent l'endroit où l'on fait ses premières connaissances avec les autres parents du quartier auxquels on livre ses questions de nouvel arrivant. C'est un espace public emblématique qui devrait articuler sécurité et convivialité.

C'est pourquoi il convient, d'une part, d'avoir une réflexion sur les conditions réglementaires, les aménagements et les contrôles pouvant assurer efficacement la sécurité des élèves qu'ils viennent à pied, à vélo ou en voiture et, d'autre part, quand cela est possible, de prévoir en amont lors de la conception ou de la rénovation de l'établissement un aménagement spécifique favorisant la décompression des élèves, l'accès de l'école à pied ou en vélo et la communication entre adultes

La régulation de l'entrée et de la sortie de l'école doit prendre d'abord en compte la sécurité des piétons et non le confort de l'automobiliste et prévenir ainsi un désordre facteur de danger. La « **rue scolaire** » qui existe dans le code de la route en Belgique et qui se développe en France avec soit une « piétonnisation temporaire » de la rue de l'école pendant les heures d'entrée et de sortie, soit une « interdiction aux véhicules » est une mesure simple qui, avec la zone de rencontre, peut assurer efficacement un apaisement des situations rencontrées et la sécurité des élèves. En complément une **dépose à distance peut être organisée** et l'**aménagement d'un parvis abrité** permet aux parents de profiter de la sortie de l'école pour faire connaissance et échanger. Dans la mesure du possible il convient en amont d'opérer un diagnostic partagé afin de mettre en place une démarche globale.

## 1. SÉCURITÉ : LES RUES SCOLAIRES

Les rues scolaires ne figurent pas en France dans le code de la route contrairement à la Belgique qui vient d'adopter par la loi du 2 septembre 2018 un article définissant et réglementant la Rue scolaire : 2.68 « Le terme de rue scolaire désigne une voie publique située à proximité d'un établissement scolaire qui est temporairement et à certaines heures pourvue à des accès d'une barrière déplaçable sur laquelle est apposé le signal C3 complété par un panneau additionnel portant la mention rue scolaire..... Dans les rues scolaires, la voie publique est réservée aux piétons et aux cyclistes. » **Article 2 de l'arrêté royal du 1 er septembre 1975.**



Bruxelles, Photo : Alain Rouiller

[Article polinfo.be](http://Article.polinfo.be) : La rue scolaire est désormais inscrite dans le code de la route

**En France** à défaut de mention dans le code de la route le Maire peut dans le cadre de ses pouvoirs de police utiliser différentes dispositions pour, par arrêté, obtenir un résultat équivalent. Il s'agit de « **l'aire piétonne temporaire** » ou de « **l'interdiction de circuler** » sur des horaires déterminés. Par ailleurs, certaines rues où se trouve une sortie d'école peuvent être aménagées en zone de rencontre.

Des éléments complémentaires ont pu être rassemblés grâce, en particulier, à la liste de discussion de la FUB, à Rue de l'Avenir, au Centre ressource en écomobilité de l'ADAV (Lille), à Vivacités Ile-de-France, à Partage ta rue 94 et à des correspondants dans quelques villes.

- À **Nantes** une école bénéficie de la fermeture aux motorisés de la rue d'accès, de 8h30 à 9h. Il s'agit de l'école Ledru-Rollin, la rue fermée étant la rue de la Ripossière. Sa dénomination est « **aire piétonne temporaire** ».



### À l'école Ledru-Rollin de Nantes les habitudes ont changé

« Après une phase d'enquête sur les parts modales et un diagnostic des abords de l'école, la fermeture a été expérimentée de la rentrée de septembre 2017 aux vacances de la Toussaint, au moyen de barrières en plastique mises en place par un agent de Nantes Métropole.

L'expérimentation étant concluante, la fermeture a été actée pour toute l'année scolaire. À l'été 2018 des barrières pivotantes en métal ont été posées (quelques automobilistes déplaçaient les barrières auparavant) et le carrefour avec la route de Vertou refait. Du stationnement vélo et trottinette supplémentaire a été implanté dans l'école. Le phénomène d'évaporation du trafic a été clairement observé à l'entrée de la maternelle (en haut de la rue à l'entrée du double sens cyclable), où la situation était dangereuse. Le trafic route de Vertou est même devenu un peu plus fluide. Des familles qui habitaient à moins d'1 km ont renoncé à la voiture. Les dépose minute côté maternelle sont davantage disponibles pour les parents qui ne peuvent vraiment pas faire autrement (et aussi les véhicules PMR ou semi collectifs). Ce résultat n'a pu être obtenu que grâce à une mobilisation dans la durée des parents d'élèves dont je suis (mes premiers courriers à la ville de Nantes datent de 2012...). La norme s'est inversée : il est anormal de mal stationner son véhicule. Une automobiliste a récemment pris la rue en sens interdit : plusieurs parents ont réagi immédiatement, la police est venue. Des animations comme des fanfares éphémères ont eu lieu dans la rue au mois de juin. La cohabitation vélos (dont de nombreux cargos), qu'il s'agisse d'enfants ou d'adultes, piétons trottinettes, poussettes se passe très bien ». Samy Guyet

**Source :** Nantes, École Ledru-Rollin [samy.guyet@gmail.com](mailto:samy.guyet@gmail.com)

### Une aire piétonne temporaire fonctionne sur Nantes métropole dans la commune d'Orvault

« Aussi bien sur Orvault que sur Nantes, une concertation en amont avec les riverains s'est déroulée et les premiers retours d'expérience ont montré une satisfaction quasi générale de leur part, car cela a permis de mettre fin à des stationnements anarchiques aux heures d'entrées des écoles devant leurs maisons ou garages. Sur Nantes, il est même envisagé d'étendre cette aire piétonne temporaire le mercredi midi, à la demande des parents, du directeur de l'école et de l'élu de quartier. Si l'environnement de l'école le permet, notamment avec un sens de circulation unique, si les parents, l'équipe éducative et les riverains sont partants, l'aire piétonne temporaire est une solution simple avec effet immédiat d'apaisement autour de l'école.

Elle a enfin l'avantage de permettre aux parents d'échanger entre eux sur le chemin et à l'entrée de l'école, sans le stress du véhicule mal stationné et potentiellement verbalisable ! »

Jacques GARREAU Vice-Président de Nantes Métropole délégué aux déplacements doux, aux continuités piétonnes et aux personnes handicapées

**Contacts :** Philippe ROUXEL, Chargé de Coordination Administrative et Technique, Département Déplacements [philippe.rouxel@nantesmetropole.fr](mailto:philippe.rouxel@nantesmetropole.fr)

Pour Orvault, Thierry Vasse : [thierry.vasse@mairie-orvault.fr](mailto:thierry.vasse@mairie-orvault.fr)

- Cela peut être aussi une **interdiction de circuler** : « À **Amilly** (45200), la rue qui sépare l'école primaire de l'école maternelle est interdite à la circulation (sauf bus et taxi) aux horaires de rentrée et de sortie des enfants. Elle n'est donc pas véritablement piétonne, puisque les voitures peuvent toujours y accéder (pas de potelets ou de barrières pour les empêcher), un simple panneau indiquant les horaires d'interdiction à l'entrée de la rue l'indique.

*Cette "pseudo-piétonnisation" temporaire semble cependant porter ses fruits puisque rare sont les voitures qui osent emprunter la rue aux heures concernées de peur d'affronter le regard foudroyant des autres parents ! Nous avons même remarqué une hausse du nombre de personnes se rendant à pied ou en vélo aux deux écoles depuis cette interdiction. » Guillaume SAMPE*

**Source** : Guillaume SAMPE Président fondateur [velovemontargis@gmail.com](mailto:velovemontargis@gmail.com)

- Pour **Halluin** (59) une fiche détaillée a été réalisée par le Centre de ressources sur l'écomobilité [PDF Fiche Halluin](#)

**Contact** : Thierry POLNECQ Mairie d'Halluin [thierrypolnecq@mairie-halluin.fr](mailto:thierrypolnecq@mairie-halluin.fr)

- À **Dunkerque** une démarche d'analyse et de fermeture de rues a été entreprise pour plusieurs groupes scolaires : école de la Mer et Hector Malot, école Kléber et Perrault, écoles porte d'eau 1 et 2, Ecole Coquelle, Ecole Sainte Claire d'Assise.

Pour ces écoles après toute la mise en œuvre méthodologique habituelle d'observation des habitudes de fonctionnement ou dysfonctionnement, questionnaires aux familles, élèves, équipes pédagogiques, administratives et techniques, les rencontres de concertation avec tous les acteurs des

collectivités (ville, cud, département parfois...) ont été mises en place un certains nombres d'actions : sensibilisation, réflexion et parfois modification des sens de circulation, changement d'entrée-sortie d'écoles sur des axes plus calmes ou plus propices aux aménagements escomptés comme la fermeture à la circulation aux heures d'entrée et sortie de l'établissement (généralement 15 mn avant et 15 mn après l'heure : fermeture de 8 h 15 à 8 h 45 pour le démarrage des cours à 8 h 30 et ainsi de suite.

La fermeture physique des rues est effectuée au moyen de barrières sur pivot verrouillées par un agent de la ville. Parallèlement pour chaque école accompagnée, est mis en place dans l'enceinte de la cour, un parc à vélos fermé et sécurisé.

**Source** : Thomas Annycke : [thomas.annycke@maison-environnement.org](mailto:thomas.annycke@maison-environnement.org)

Une journée d'échanges a été organisée dans la région Hauts de France par le Centre de ressources écomobilité (CREM) pour les acteurs à impliquer dans l'amélioration des conditions de circulation aux abords des écoles. [Cliquer ici pour voir un article résumant la rencontre](#)



- À **Chambray-les Tours** devant 2 écoles de la ville la circulation est interdite aux heures d'entrée sortie avec mise en place de barrières



École Chappe, rue Chappe



École Jean Moulin, rue des écoles

- À **La Riche** [Lire l'article FranceBleu.fr](#)



Rue Paul Bert

- À **Avignon**



Rue Pourquery de Boisserin

- **Strasbourg Ville et Eurométropole** ont initié en 2018 avec l'aide d'un bureau d'étude un programme concernant pour 5 établissements scolaires, la sécurité des abords, la qualité de l'air et le développement des modes actifs. La démarche repose sur plusieurs séquences : les enjeux, une enquête mobilité dans les classes, géolocalisation/cartographie des chemins de l'école, des exemples de bonnes pratiques. Voir l'exemple de l'École Boucheseche (cliquer sur les 3 liens suivants) : [École Boucheseche 1](#), [École Boucheseche 2](#), [École Boucheseche 3](#)

**Contact** : Serge ASECIO [Serge.ASECIO@strasbourg.eu](mailto:Serge.ASECIO@strasbourg.eu)

- En **Ile-de France** l'association Partage ta rue a commencé à recenser les initiatives dans le Val de Marne, l'Essonne et La Seine et Marne : [Voir ici le recensement](#)  
**Contact** : Vincent SADOT [partagetarue94@gmail.com](mailto:partagetarue94@gmail.com)

- À **Grenoble**, les parents d'élèves de l'école primaire Nicolas Chorier ont obtenu la fermeture complète d'une rue transformée en impasse, la réfection d'un carrefour avec restauration du régime de priorité à droite, la réduction du stationnement automobile au profit de plus de 40 arceaux vélos. Deux articles sont disponibles dans la revue de l'ADTC-Grenoble :

- Sur l'école primaire Anthoard : [Cliquer ici](#)
- Avec une approche générale et quelques exemples : [Cliquer ici](#)

**Source** : Jean-Marc BOUCHE [Jean-marc.bouche@9online.fr](mailto:Jean-marc.bouche@9online.fr)

Par ailleurs la ville de Grenoble :

- a initié plusieurs chantiers concernant différents groupes scolaires :  
Elisée Chatin (fresque sur les difficultés de stationnement et développement des modes actifs), Ampère (fresque au sol et plan de circulation), Anatole France (Marquage au sol Meilleure identification de l'école), Houille Blanche (accès et sécurité : fresque et plan de circulation) [Cliquer ici pour en savoir plus](#)

- a inscrit dans son PDU : « *lancer un appel à projets pour faire émerger des « rues écoles » dans la métropole afin de donner une place prépondérante aux modes actifs aux entrées des écoles.* » [Cliquer ici pour en savoir plus](#)

**Contacts** : Service Espace public et citoyenneté : Céline CHOMAT [celine.chomat@grenoble.fr](mailto:celine.chomat@grenoble.fr)

Fabien MALBET [fabien.malbet@grenoble.fr](mailto:fabien.malbet@grenoble.fr)

- À **Chambéry** c'est la **zone de rencontre** qui a été le support d'un apaisement de l'abords de deux écoles primaires et d'un gain d'autonomie des enfants. Deux situations problématiques ont fait l'objet d'un projet d'aménagement : l'une dans un quartier politique de la ville et l'autre dans un quartier du centre-ville. Différentes actions ont été menées : aménagements, interventions pédagogiques, communication (banderoles, flyers, affiches...), sensibilisation des automobilistes avec la police municipale, radar pédagogique, comptage de vitesse....

L'évaluation a permis de constater une baisse des vitesses de 30 à 24 km/h, une forte visibilité du site et une amélioration de la prudence des élèves. 3 nouveaux sites d'intervention vont être choisis en 2019 et l'expérimentation se poursuivra sur les premiers sites. *FICHE Chambéry Savoie Expérimentation de deux zones de rencontre aux abords d'école* [Cliquer ici pour voir la fiche de Chambéry](#)

**Contact** : Gwenaél DODIER, Chargée de mission mobilité : [gwenael.dodier@agence-ecomobilite.fr](mailto:gwenael.dodier@agence-ecomobilite.fr)

- **Au niveau national**

Il existe différentes initiatives et une carte nationale a commencé le recensement.

[Cliquer ici pour voir la carte](#)

Pour le collectif vélo de Massy « *La rue scolaire permet de créer un large espace piéton devant l'école, et de diminuer localement la pollution de l'air, d'assurer une meilleure sécurité et d'augmenter les contacts entre les parents via un espace convivial aux abords de l'école* ». Collectif Vélo Massy



- **En Italie**

Ce concept de "rue d'école" est appliqué avec un certain succès en Italie à Bolzano (104 000 hab) originellement depuis 1989, à Pergine Valsugana (20 000 hab) depuis 2012 et à Reggio Emilia (170 000 hab) depuis 2014.

**Piétonnisation des abords des écoles liée aux mesures de la COVID-19**

L'exiguïté des trottoirs devant les écoles et leur encombrement rend trop souvent impossible de respecter la distanciation physique préconisée. Cela fait peser des risques de contagion lors de la dépose des enfants et à la sortie des classes : deux moments où les parents se rassemblent devant la porte des établissements...



© Christophe Belin - Ville de Paris

Il est donc proposé que, au moins pour la durée de la période d'urgence sanitaire, des dispositifs particuliers de piétonnisation aux abords des écoles soient mis en place afin d'élargir la zone dans laquelle prend place l'accueil et la sortie des enfants, afin de permettre à chacun de respecter les distances de sécurité, et donc de se protéger.

Ces dispositifs incluent une piétonnisation de la voirie devant l'école – au moins aux heures d'entrée et de sortie - ou la transformation en zone de rencontre.

<https://www.respire-asso.org/reouverture-des-ecoles-pour-protoger-les-familles-pietonisezles-abords-des-ecoles/>



© Régis Auriol – Ville d'Avignon

## Des images !

### • En Europe

Retrouver ici le lien vers la présentation d'Alain Rouiller (Rue de l'Avenir Suisse) lors de son intervention à les journées Rue de l'Avenir 2017 à Dunkerque. [Rues pour le jeu](#)

### • En Belgique

[Cliquez ici pour découvrir le concept de "rue scolaire" de la commune de Rebecq](#)

### • En Suisse

A Genève, ce sont principalement les rues autour des écoles ainsi que les parkings à proximité de celles-ci qui ont été rendus aux enfants le temps d'un jour de semaine. Ces fermetures se font en collaboration avec les écoles et les rues sont occupées toute la journée avec différents jeux de plein air mis à disposition par des ludothèques.

[Cliquez ici pour voir la fiche "La rue est aussi à nous" de l'ATE](#)

Et pour découvrir l'exemple du quartier de Conches à Genève : [Cliquez ici](#)

### • En Angleterre

A Londres, une rue étroite bordant l'école primaire Saint-Joseph sur Macklin Street à Camden a été fermée aux heures d'entrée et de sortie pour protéger les enfants du trafic et de la pollution. Voir la vidéo : [Camden school closes road for rush-hour drop-offs](#)

## 2. SÉCURITÉ : DÉPOSE À PROXIMITÉ DES ÉCOLES

### Les cheminements piétons

- La ville de **Caen** a mis en place des **cheminements piétons** sécurisés aux abords de plusieurs écoles. Vous trouverez toutes les infos sur le site de la ville de Caen : [Cliquez ici](#)

**Contact** : Mairie de Caen Direction développement durable, transition énergétique et Prévention des risques. Service développement durable (02 31 30 45 01).

- A **Orvault** un marquage au sol a permis d'imaginer le concept de Métropiéton qui permet depuis une dépose à distance de parcourir l'un des trois itinéraires piéton de 200 à 300 m balisés par des pas de couleur au sol. Sur l'école Bois Saint Louis, le Métropiéton est doublé par une aire piétonne temporaire sur la rue à sens unique pendant une trentaine de minutes. Le dispositif de Métropiéton sera généralisé à toutes les écoles de la commune petit à petit

Fiche Le métropiéton et l'aire piétonne temporaire de l'école Bois Saint Louis à Orvault : [Cliquez ici](#)

**Contact** : Thierry Vasse [thierry.vasse@mairie-orvault.fr](mailto:thierry.vasse@mairie-orvault.fr)



- **Tessin, Suisse**

Le canton du Tessin propose des actions « scendi e vivi » (arrêtez-vous et vivez) dans le cadre des Plans de mobilité scolaire PMS qui consistent à éloigner les lieux de dépose des enfants. [Cliquer ici pour en savoir plus](#)



### **Zone abords d'école pour déposer les enfants**

- **Schaerbeek, Belgique**

Par ailleurs, face au succès rencontré en 2017 par la délimitation de "Zones abords d'écoles" dans lesquelles les parents peuvent stationner le temps de prendre et déposer leurs enfants, le système a été étendu à 13 écoles supplémentaires depuis ce 1er septembre. Une dizaine d'écoles communales avaient déjà mis en œuvre cette facilité à la rentrée 2017. Des agents de contrôle assurent la bonne rotation des voitures et peuvent verbaliser un véhicule qui se serait stationné dans la zone de dépôt-minute.

Pour en savoir plus : [www.rtl.be/info/regions/bruxelles/schaerbeek-teste-la-mise-en-place-de-rues-scolaires-quel-est-le-principe--1060684.aspx?dt=14:38](http://www.rtl.be/info/regions/bruxelles/schaerbeek-teste-la-mise-en-place-de-rues-scolaires-quel-est-le-principe--1060684.aspx?dt=14:38)

## **3. SANTÉ : LA POLLUTION AUX ABORDS DES ÉCOLES**

Rubrique rédigée par *Respire Asso*

### **Pollution de l'air autour des écoles**

Les études de l'association Respire montrent qu'une partie importante des écoles et établissements scolaires sont exposés à des niveaux de pollution dépassant les normes légales, même si la situation s'améliore. C'est tout particulièrement vrai pour le dioxyde d'azote (NO<sub>2</sub>) dans les grandes métropoles. Plus de 400 établissements sont dans ce cas en région parisienne. Si l'on considère les valeurs recommandées par l'Organisation mondiale de la santé et non plus seulement les normes légales, la quasi-totalité des établissements en zone urbaine sont concernés par des dépassements pour ce qui est de la pollution aux particules fines (PM<sub>2.5</sub>).

<https://www.respire-asso.org/ecoles-polluees-en-ile-de-france-le-communique-de-presse/>

Tout un ensemble de mesures sont recommandées par les scientifiques pour lutter diminuer la pollution de l'air dans les écoles. Une partie concerne la qualité de l'air intérieur avec des mesures favorisant l'aération des salles et un choix des matériaux et des produits utilisés.

Une autre partie porte sur la qualité de l'air extérieur et concerne donc principalement, en zone urbaine dense, la réduction du trafic automobile polluant à proximité immédiate des écoles.

<https://www.respire-asso.org/protger-les-enfants-dans-les-ecoles-scientifiques/>



#### 4. CONVIVIALITÉ

Les municipalités ne sont pas, en règle générale, suffisamment attentives à l'environnement des sorties d'écoles qui pourraient souvent, sans investissement coûteux, offrir des conditions d'accueil permettant aux parents ou aux accompagnants d'avoir un minimum de confort en attendant les enfants et de pouvoir ainsi échanger dans de bonnes conditions avec les autres personnes présentes (parvis, assises, auvent...). La sortie d'une école est un lieu important de rencontres et doit, à cet égard, être travaillée. Quelques rares exemples ont été, en l'état, recensés.

- L'école de Saint Sauveur (70 300) : [Cliquer ici](#) (source observation CAUE, inscrire Saint-Sauveur dans le moteur de recherche)
- École Bernard Clavel Lons le Saulnier : [Cliquer ici](#) (Source : UR Bourgogne franche comté)

Réalisations recensées par l'UR des CAUE de Lorraine : [Cliquer ici](#)

- **Initiative** : WORKSHOP Re-dessiner les parvis d'école : [Cliquer ici](#)  
Comment aménager un espace public du quotidien pour les enfants ?  
Plan M Marseille : Groupe scolaire des Abeilles Groupe scolaire François Moisson

*« En règle générale l'entrée de l'école donne directement sur l'espace public, qu'il s'agisse d'une rue ou d'une place. A Marseille, les écoles du centre-ville débouchent toutes sur la rue, le trottoir faisant office de parvis où attendent les parents. Dans notre cas, habitants du centre-ville marseillais, nous constatons chaque jour les résultats d'une stratégie d'aménagement peu concernée par les circulations douces et les piétons. Cette situation contribue à la déqualification de nombreux espaces publics, car y circuler à pied ou à vélo devient une véritable gageure. L'accessibilité, la praticité et l'esthétisme d'un parvis d'école sont donc entièrement conditionnés par la politique urbaine d'une municipalité. Le parvis d'école devient de fait un indicateur pertinent en ce qui concerne les aménagements à destination des habitants. Ces problématiques sont un excellent point de départ pour mener un projet urbain à l'échelle d'un quartier »*

- **Gentilly (94)**



Photo, Guy Soubillard

Il est possible ainsi d'améliorer la situation à partir d'un élargissement du dégagement sur le trottoir et la mise en place d'un auvent et de quelques assises.