

La sécurité des enfants aux abords des écoles primaires FICHE TECHNIQUE

Octobre 1985

Les écoles maternelles et primaires occupent une place toute particulière dans la vie du quartier: des enfants de 3 à 10 ans environ se déplacent accompagnés ou non de leurs parents. Devant l'école, les enfants jouent, courent, se bousculent; les parents discutent en attendant l'heure de la sortie.

De par leurs expériences quotidiennes, les parents connaissent les dangers potentiels aux abords de l'école: la circulation des voitures est importante, les accès sont quelquefois mal conçus, l'espace devant l'entrée y est réduit, se limitant le plus souvent à un trottoir étroit où l'on s'entasse, le stationnement n'est pas organisé et limite la visibilité du piéton et des voitures en circulation.

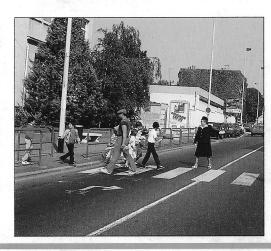
Les chiffres montrent combien les enfants sont victimes d'accidents de la circulation: dans la tranche de 5 à 10 ans, le nombre de piétons impliqués dans un accident s'élève à 7 000 chaque année, dont 150 tués et 2 000 blessés graves.

Depuis quelques années, les municipalités, davantage sensibilisées à ce problème, réalisent des aménagements spécifiques de voirie. Cependant, il reste encore de nombreux espaces à améliorer au voisinage des écoles

Pour aider à la conception de futurs projets, la présente fiche se propose de présenter des actions envisageables en matière d'équipements et d'exploitation de voirie afin que les chemins conduisant aux écoles soient aussi sûrs que possible.

Les problèmes à traiter sont liés à la circulation des véhicules (vitesse, stationnement, signalisation) et des piétons (traversées et trottoirs) se situant aux abords immédiats ou sur le trajet domicile-école.

Des aménagements ponctuels peuvent répondre à ces préoccupations mais il serait dommage, sur de tels sites, de ne pas aller au-delà pour y créer des espaces d'animation et d'échanges.





Comportement des différents usagers

Les enfants

Les écoliers se rendent à l'école le plus souvent à pied, les plus jeunes accompagnés de leurs parents.

La rue n'est pas conçue à l'échelle de l'enfant: face aux problèmes de sécurité liés aux déplacements, il a une morphologie et une compréhension bien particulières:

• il a un champ visuel réduit et ne voit qu'en face de lui. Il a des difficultés à localiser la provenance des sons, il différencie mal sa droite de sa gauche;

• sa visibilité est limitée par sa taille : il risque de ne pas voir et de ne pas être vu :

• le comportement naturellement joueur de l'enfant ne le prédispose pas à adopter une attitude de prudence et de sécurité;

• il ne peut réagir rapidement à chaque situation: la synthèse lui est difficile.

Les accidents impliquant un enfant piéton sont souvent imputables à ses propres erreurs, la plus fré-

[11205]

quente étant la traversée d'une voie de circulation en dehors des passages piétons (environ 75 % des cas); moins fréquent est l'accident qui survient lors de la traversée d'une voie dans un passage piéton, l'enfant n'ayant pas respecté la signalisation lumineuse (environ 10 % des cas).

Il est intéressant à ce titre de faire s'exprimer les enfants sur leur problème de circulation. Ils savent, à travers des dessins ou des rédactions, évoquer leurs difficultés à marcher sur les trottoirs encombrés ou à traverser la chaussée.

Certaines municipalités ont réalisé les aménagements pensés par les enfants, guidés par des enseignants motivés dans le cadre des activités créatrices de l'école.

Les parents

Beaucoup de parents accompagnent ou vont chercher leurs enfants à l'école. C'est un moment important de la journée: ils rencontrent d'autres parents; il est important de pouvoir alors s'asseoir, s'abriter, bavarder dans un espace agréable et en toute sécurité.

Les parents conduisant leurs enfants en voiture, particulièrement les jours de pluie, semblent de plus en plus nombreux malgré la proximité de l'école.

Ce va et vient de voitures est souvent source de conflits et de désordre. Il nuit à la sécurité et à la qualité de l'espace et en accentue l'inadaptation.

Les enseignants

Ils sont automobilistes et connaissent les problèmes. Ils ont la charge des élèves et la responsabilité de leur enseigner la sécurité. Cependant le trottoir devant la porte de l'école n'est plus l'école, du point de vue règlementaire: la surveillance des maîtres ne s'exerce que dans la limite de l'enceinte des locaux scolaires.

Les automobilistes

Outre les parents, ces usagers sont généralement des riverains, les accès de l'école donnant le plus souvent sur des voies peu importantes.

Parfois leur vitesse excessive, par rapport au lieu, est dénoncée. Elle l'est davantage lorsque l'entrée de l'école donne directement sur des rues à grande circulation où transitent des usagers connaissant mal le quartier et ignorant la présence de l'école. Mesures envisageables en matière d'équipement et d'exploitation



Identification de la présence de l'école

L'usage est d'avoir recours à la signalisation verticale (panneau A 13a endroit fréquenté par les enfants), encore faut-il qu'elle soit bien visible par les automobilistes en supprimant les masques (haies, arbustes, publicité) qui la rendent inopérante et en choisissant le panneau adapté (au moins 700 mm de cote).

Dans bien des cas, notamment dans les centres villes, ce panneau est, même s'il est bien implanté, mal vu. Afin de mieux attirer l'attention des automobilistes, il est important de renforcer ce panneau par:

• un système «triflash» fonctionnant uniquement aux heures d'entrées et de sorties; son déclenchement peut se faire par un système d'horloge ou par télécommande depuis l'école;

• un panneau sur potence;

• un panneau à message variable.

Le panneau A 13a peut aussi être renforcé par une inscription au sol, du type «ATTENTION ECOLE» ou simplement «ECOLE», qui peut être répétée. La perception de l'école est davantage accentuée lorsque le site le permet, par la réalisation d'aménagements réorganisant l'utilisation de la voirie type aires piétonnes et (ou) par l'utilisation de matériaux de revêtements différents de la chaussée.



La limitation de la vitesse des véhicules

Les maires, par leur pouvoir de police, prennent en général des mesures plus rigoureuses que la règlementation générale de la limitation de vitesse en ville. Une limitation à 30 km/h est généralement retenue. La difficulté est de la faire respecter, le panneau B 14 n'ayant qu'une faible influence sur le comportement des conducteurs en l'absence d'agents de la circula-

Selon l'environnement et en particulier la nature de la voie, il est possible de mettre en œuvre des dispositifs d'alerte (alarme-vitesse, bandes rugueuses...) ou des dispositifs ralentisseurs (chicane, rétrécissement de chaussée, dos d'âne...) ou de réaliser des aménagements plus globaux en réduisant l'espace roulable qui concilie également le souci de perception de l'école.



L'organisation du stationnement et de Les traversées piétons l'arrêt

L'organisation du stationnement et de l'arrêt aux abords des écoles est un problème difficile à résoudre. L'afflux momentané des voitures des parents venant chercher leurs enfants crée un sentiment d'insécurité. S'il perturbe la circulation et d'une certaine façon réduit la vitesse, il gêne la visibilité que l'on peut avoir des enfants surgissant entre les voitures.

Ce dernier point étant la cause principale d'accidents en ce lieu, il est souhaitable de dissuader l'arrêt des véhicules à proximié immédiate de l'école et de part et d'autre des passages piétons. Pour ce faire, on peut utiliser une signalisation horizontale à caractère règlementaire ligne jaune continue, éventuellement complétée de bordures de trottoirs hautes ou de dispositifs anti-stationnement (bacs à fleurs).

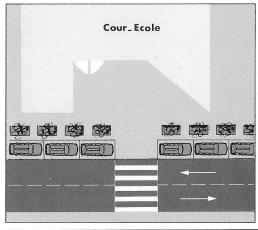
Ces mesures s'avèrent hélas souvent insuffisantes. Si le lieu le permet, il est préférable de créer des places de stationnement en réduisant la largeur de la chaussée.

On pourra se référer à là fiche technique n° 5 en ce qui concerne le traitement spécifique des traversées piétons. Il convient d'ajouter que, dans la pratique, les passages piétons doivent être élargis au-delà de 4 mètres pour faciliter le confort de traversée. Il n'est pas bon que ce passage soit directement dans l'axe de la sortie: bien que cela puisse raccourcir le parcours, on s'expose ainsi au contact direct, aux heures de sortie, entre le flux des véhicules et celui des écoliers. Les solutions répondant aux problèmes des traversées, movennant certaines précautions d'emploi, sont les feux à commande manuelle, les passages piétons surélevés, les éclairages additionnels.

Les mesures d'exploitation

Des mesures d'exploitation peuvent être mises en œuvre indépendamment ou complémentairement aux équipements décrits ci-dessus. Il peut s'agir de mise en sens unique, de neutralisation de la circulation aux heures d'entrées et de sorties. Ces dispositions prises par arrêté doivent être signalées par les panneaux appropriés.

De la même facon la voie desservant l'école peut être classée aire piétonne pour conférer une priorité aux piétons.







Le traitement des trottoirs

Le trajet qui conduit à l'école est souvent semé d'embûches: trottoirs étroits, mals entretenus, sur lesquels stationnent des véhicules. L'aménagement tiendra compte du facteur agrément et du facteur sécurité en redonnant davantage d'espace aux piétons. Il peut être envisagé de changer l'emplacement de la porte de sortie de l'école: la sortie peut se faire sur un chemin piétonnier longeant l'école.

On peut noter l'importance donnée généralement aux dispositifs de retenue, empêchant les enfants d'aller sur la chaussée et les guidant vers les passages piétons.

Dans ce cas le choix du matériel est important: une hauteur de 80 cm à 1 m semble nécessaire afin que le dispositif ne soit pas perçu comme un obstacle notamment pour les personnes handicapées. Le dispositif ne doit pas non plus être assimilé à des éléments de jeux et son franchissement difficile.

L'utilisation de mobilier urbain type bacs à fleurs est une solution intéressante.

Reste que les dispositifs de retenue ne répondent pas totalement aux besoins de confort des piétons. Une solution est l'élargissement des trottoirs réduisant de plus l'espace roulable au droit de l'école ou sur une partie de l'itinéraire.



Autres actions envisageables

La surveillance des abords de l'école

L'existence d'aménagements de qualité n'empêche pas la présence d'un personnel de surveillance compétent. L'agent de surveillance est souvent une personne connue des enfants qui a leur confiance: il assure la traversée des rues, surveille le stationnement, il incite les automobilistes à ralentir. Son travail est donc d'une grande efficacité dans le cadre de l'amélioration de la sécurité aux abords des écoles, et, ce, quatre fois par jour en vacations d'environ une demi-heure chacune. Les points de surveillance sont fixés au terme d'études qui tiennent compte, du nombre et de l'âge des enfants, du caractère plus ou moins dangereux du lieu, de la nature et de l'importance du trafic routier. Ces points sont situés à proximité immédiate de l'école ou sur le trajet «domicile/école»; ils sont reconsidérés chaque année en fonction de l'évolution des différents critères de choix: ils sont donc à surveiller en priorité.

Il convient de signaler que l'article R 250 du Code de la Route donne aux maires la possibilité de recruter du personnel habilité à la surveillance des écoles (retraités, parents...).

La prise en compte de l'école dans l'aménagement du quartier

Au-delà des aménagements de voirie qui ont un caractère ponctuel, il convient de considérer l'école en tant qu'équipement du quartier.

La conception et la vie du quartier conditionnent beaucoup la nature et l'importance des flux de déplacement des piétons et plus particulièrement des déplacements liés aux établissements scolaires. La localisation de l'école par rapport au domicile des enfants, peut être, pour ceux-ci la source de trajets «domicile/école» dangereux.

Souvent, les périmètres scolaires sont définis pour répartir au mieux la population scolaire dans les différents bâtiments existants. Il arrive que quelques écarts à une répartition géographique logique soient admis, cela peut se traduire par l'obligation, pour certains enfants, de traverser, sans protection réelle, une artère où le trafic est dense.

Les trajets «domicile/école» et le choix des accès (s'il existe) peuvent être également pris en compte dans les études de plans de déplacements urbains (PDU).

Ceux-ci devraient prendre aussi en compte les itinéraires menant aux équipements fréquentés dans le cadre des activités scolaires (piscine, gymnase). Ces déplacements en groupe se font généralement à pied, lorsqu'ils sont courts.



Les mesures envisagées dans la présente fiche peuvent être mises en œuvre immédiatement ou à court terme aux abords ou à proximité des écoles. Elles sont également envisageables pour les établissements secondaires; toutefois il conviendra de prendre en compte en plus les déplacements en 2 roues et de régler les conflits 2 roues-piétons et 2 roues-automobilistes.

Au-delà de ces mesures, d'autres actions sont à entreprendre: éduquer les enfants pour les inciter à plus de prudence dans leurs déplacements (opérations développées par le Comité de la Sécurité Routière), sensibiliser les adultes pour les inciter à redoubler d'attention lorsqu'ils circulent dans les secteurs où les enfants sont nombreux et à ne pas stationner inconsidérément, Dans tous les cas une large concertation est indispensable entre les élus, les services techniques, le personnel de surveillance, les parents d'élèves, les enseignants et les enfants eux-mêmes. La vie d'un enfant justifie de tous ces efforts à entreprendre.

5 PROPOSITIONS POUR LA RUE LOUIS CASTEL JAMES CON INCHES COSTORIO COSTORI

BIBLIOGRAPHIE

- «Sécurité des élèves fréquentant les établissements d'enseignement élémentaire», C.E.T.E. de Lyon 1980
- «Sécurité des enfants dans la circulation», O.C.D.E. 1983.
- «Sécurité des piétons lors de leurs traversées de chaussées». Dossier du CETUR nº 21. Octobre 1983.

OÙ SE RENSEIGNER?

Centre d'Etudes des Transports Urbains CETUR (Département Equipements - Exploitation) M. MACHU et Mme BAR 8, avenue Aristide-Briand, 92220 BAGNEUX Tél.: (1) 46.57.11.47.

Maquette: ARTONE (Paris)

Crédit photos: CETUR, E. Andreotta

[®]Ministère de l'Urbanisme, du Logement et des

Transports. CETUR Prix de vente: 10 F

DANS LA MÊME SÉRIE

Fiche 01: Eclairage public et sécurité routière

Fiche 02: La mise en œuvre de la signalisation de direction en milieu urbain

Fiche 03: P.I.A.F., le Pilote Informatique d'Armoire

Fiche 04: Affectation variable des voies de circulation

Fiche 05: Sécurité des piétons en milieu urbain

Fiche 06: Les miroirs

Fiche 07: Les deux roues légers: aménagements simples et sécurité en milieu urbain

Fiche 08: Aménagements de voirie en faveur des personnes à mobilité réduite

