

## La sécurité sur le chemin et aux abords des établissements scolaires

Cette fiche est destinée à donner une information rapide.

La contrepartie est le risque d'approximation et la non exhaustivité.

Pour plus de précisions, il convient de consulter les ouvrages cités en référence.

Il existe une forte attente en terme de prise en compte de la sécurité routière autour des établissements scolaires et sur les trajets domicile-école.

Les enjeux et les moyens d'actions varient selon les différents types d'établissements scolaires (âge des élèves, apprentissage...) et leur localisation (urbain dense, petite agglomération...).

L'objectif de cette fiche est de montrer que plusieurs dimensions sont à prendre en compte lorsque l'on souhaite améliorer la sécurité autour des établissements scolaires.

Il convient de ne pas oublier également les lieux où les jeunes pratiquent des activités extra-scolaires (gymnases, écoles de musique, bibliothèques, centres de loisirs, espaces de jeux...) ainsi que les itinéraires y accédant. Cette fiche peut également y être appliquée.

Après avoir fourni quelques généralités et éléments de connaissance de la problématique, la présente fiche donne des pistes d'actions variées et développe la promotion de l'usage des modes de déplacements autres que les véhicules particuliers motorisés.

### Généralités

L'accident résulte d'une rupture d'équilibre du système composé des 3 éléments interdépendants que sont l'usager, le véhicule et l'infrastructure avec son environnement. La cause d'un accident est multifactorielle. Il suffit souvent qu'un seul des facteurs repérés dans l'analyse soit absent pour penser que l'accident aurait pu être moins grave, voire évité. Lorsque l'on souhaite améliorer la prise en compte de la sécurité routière sur le chemin et aux abords des établissements scolaires, il convient de travailler sur ces 3 champs.

Les accidents liés aux trajets scolaires se produisent plus souvent à proximité du domicile qu'autour des écoles. Ce phénomène est appelé le « syndrome du nid » :

- L'enfant était en sécurité chez lui et lorsqu'il sort, il est confronté aux dangers de la circulation. Trop confiant dans un environnement connu, il risque de ne pas être assez attentif ;
- Bien souvent, les aménagements sont concentrés aux abords de l'école, là où l'attention des usagers (conducteurs comme enfants piétons) est fortement sollicitée par

l'ambiance urbaine et la signalisation des lieux, alors que sur l'itinéraire ou à proximité du domicile, là où l'attention est moins sollicitée et se relâche, les aménagements sont plus rares.

Il ne faut donc pas oublier dans les réflexions le travail à mener sur les zones d'habitat concernées et les trajets scolaires les plus usités.

Les problèmes de sécurité routière devant les établissements scolaires sont plus importants en dehors des heures d'entrée et de sortie de cours, car dans ce cas le flux de circulation est fluide et permet la pratique de vitesses plus élevées.



Source : CERTU

A contrario, aux heures d'affluence, les phénomènes de saturation entraînent des vitesses réduites qui favorisent la sécurité. Ce paradoxe est rarement connu des parents d'élèves qui trop souvent assimilent les difficultés de stationnement et la congestion aux heures d'entrée et de sortie d'établissement scolaire à de l'insécurité routière, alors qu'il s'agit d'abord d'inconfort.

Même si les jeunes ne sont pas souvent victimes d'accidents de circulation à proximité immédiate des établissements scolaires qu'ils fréquentent, il est important de s'intéresser à leur mobilité :

- pour qu'ils prennent de bonnes habitudes le plus tôt possible ;
- car cela agit également sur le comportement des parents ;
- si le sentiment d'insécurité prédomine (insécurité subjective), les parents risquent d'empêcher leurs enfants d'aller à l'école à pied où à vélo et l'usage de la voiture sera ainsi prédominant.

L'amélioration de la sécurité routière n'est pas une thématique à prendre en compte de manière isolée. Si l'on souhaite apporter le plus de bénéfices possibles aux jeunes, il est nécessaire de travailler sur les 3 problématiques convergentes suivantes :

- la santé ;
- l'environnement (qualité de l'espace public, pollutions...) ;
- la sécurité routière.

La mobilité durable prend en considération ces 3 thèmes.

Les établissements scolaires présentent les spécificités suivantes :

- une affluence très forte dans un laps de temps très court crée une confusion qui contraint les usagers à être vigilants et à modérer leur vitesse, ce qui n'est pas nuisible à la sécurité routière ;



Source : CETE Normandie Centre

- de nombreuses heures creuses à contraintes réduites qui augmentent les risques d'accidents et leur gravité ;
- une multiplicité des usagers (piétons, cyclistes, voitures, transports collectifs, deux-roues motorisés) ;
- des usagers d'âges variés induisant des perceptions, des comportements divers et pas toujours adaptés aux situations ;
- des usages de la voirie différents (par exemple, les usagers en transit ont parfois du mal à accepter les contraintes de ralentissement de la circulation...).

### L'enfant dans la rue : des comportements, une physiologie qui varient suivant l'âge

- il peut penser que parce qu'il voit les véhicules, les conducteurs en retour le perçoivent correctement (problèmes de masques à la visibilité dus à leur petite taille) ;
- la vision : un enfant a tendance à focaliser son attention sur ce qui se trouve en face de lui ;
- l'audition : il ne sait pas encore différencier correctement les bruits des véhicules s'approchant ou s'éloignant ;
- distances, temps, vitesses : il a du mal à évaluer les vitesses et se focalise sur les distances ;
- il n'a pas assez d'expérience de piéton pour prendre des décisions rapides, ni pour analyser les informations utiles à la traversée ;

⇒ **manque d'expérience - capacité physique (évaluation des distances, des vitesses et traitement de l'information).**

- leur attention peut être facilement mobilisée par autre chose ;
- l'environnement sécurisant : comme l'adulte, il est moins vigilant sur des trajets qu'il connaît bien... ;
- il imite les adultes, d'où l'importance de l'éducation, l'apprentissage, l'exemplarité... ;
- il n'a pas assez d'expérience pour comprendre et gérer la complexité de certaines situations de trafic (par ex. les carrefours) ;

⇒ **absence ou prise d'information incomplète des jeunes piétons.**

(d'après un document CG67 / DDE)

Malgré tout, l'INRETS a montré que dès 5 ans, l'enfant est capable d'apprendre à maîtriser des notions indispensables à son déplacement.

L'enfant est très tôt apte à comprendre les règles qu'on lui impose du moment que celles-ci sont systématiquement expliquées et justifiées. La priorité est donc d'apprendre à l'enfant, par l'expérience, à se déplacer dans la rue.

(INRETS - MA Granié)

## Connaissance de la problématique

Pour que les actions envisagées soient correctement ciblées et que les moyens d'actions les plus variés possibles soient utilisés, il est préférable d'organiser un recueil de données minimal :

- **les enjeux**
  - connaissance des accidents (ils sont généralement rares) avec leur localisation ;
  - données sur les vitesses pratiquées, surtout hors des heures d'entrées et de sorties.

## • les établissements scolaires

- âge des élèves ;
- leur nombre ;
- les heures d'entrées et de sorties.

## • les déplacements

- d'où viennent les élèves : notion de chaîne de déplacements du domicile à l'école ;
- le comportement des élèves dans l'espace public (dans les zones d'attente des TC, où traversent-ils la chaussée ?...);
- quels modes de déplacements sont utilisés ;
- les lignes de TC et leur fréquence ainsi que la localisation des arrêts ;
- les aménagements modes doux ;
- quels problèmes sont rencontrés ? (pas de TC, VL et stationnement, VL et pollution, prise en compte des piétons incomplète, vélos pris en compte dans l'infrastructure mais pas dans l'école...);
- les types de voies et les trafics alentour ;
- quelles sont les pratiques modales des enseignants ?

## • l'urbanisme

- comment est positionné l'établissement par rapport aux quartiers d'habitation ?
- repérage sur un plan des infrastructures et de la porosité des îlots (présence d'infrastructure ou d'îlots infranchissables) ;
- le nombre, la localisation des accès à l'établissement : leur implantation est-elle judicieuse ? Peut-on les déplacer d'un axe circulé vers des rues à circulation apaisée ? A-t-on prévu le sas en sortie d'école où les parents et accompagnateurs attendent et discutent ?
- repérage des itinéraires privilégiés et des pôles générateurs à proximité.

## • la santé

- comment est prise en compte la problématique ? (partenariat avec la médecine scolaire...).

Il convient d'utiliser un maximum d'observations sur le terrain (observation du déroulement des entrées et sorties des élèves et également hors des périodes d'entrée et sortie...), les remontées par les enseignants, les élèves, leurs parents...



Source : CETE Normandie Centre

## **Les modes de déplacement et l'autonomie des déplacements selon les âges**

- **7 ans** : l'enfant se déplace le plus souvent en voiture, plus rarement à pied, mais presque toujours accompagné par un adulte.
- **11 ans** : arrivée en collège, le jeune commence à se déplacer seul à pied et à vélo, à utiliser les TC, souvent sans aucune expérience préalable en tant que piéton.
- **à partir de 14 ans** : le jeune se déplace seul à pied, à vélo, et éventuellement à cyclomoteur, il utilise les TC.
- **17 - 18 ans** : l'autonomie est quasiment complète (seul ou avec les amis), les déplacements peuvent être plus importants.

(INRETS - MA Granié)

## **Des pistes d'actions variées**

En fonction des données recueillies et selon les orientations souhaitées, des pistes d'actions variées peuvent être envisagées :

### • Réaliser des actions de communication :

Sur les trois axes que sont la santé, l'environnement et la sécurité routière, pour assurer une prise de conscience collective.

### • L'incitation à la réduction de l'usage du véhicule particulier motorisé autour des établissements est une piste intéressante :

- rendre les parcours moins attractifs (utilisation de la modification des plans de circulation pour détourner le trafic, aménagements modérateurs de vitesse) et de ce fait plus sécurisants ;
- gérer l'organisation des stationnements : par exemple, supprimer les stationnements à proximité ou devant la grille de l'établissement et créer un parking à quelques dizaines, voire centaines de mètres (ou valoriser ceux existants mais peu fréquentés) de l'école ainsi qu'un cheminement piéton, supprimer du stationnement en amont des passages piétons pour améliorer la visibilité des piétons lors de leur traversée de la chaussée ;
- favoriser l'écomobilité scolaire (modes alternatifs comme la marche, le vélo..., à étudier en fonction de l'âge des élèves, de la localisation de l'établissement, de sa desserte en aménagements cyclables...);
- promouvoir une organisation collective des déplacements, sous réserve du respect des règles de sécurité ;
- gérer l'accès à l'établissement pour les administratifs et les enseignants.

• **En présence d'accidents ou simple ressenti, il convient de supprimer les dysfonctionnements :**

- modération des vitesses, en s'appuyant sur des aménagements adaptés, en utilisant des zones de circulation apaisée... ;
- diminution des conflits potentiels identifiés : amélioration des visibilité, changement de position de l'accès à l'établissement, suppression des masques à la visibilité générés par des stationnements anarchiques de véhicules, suppression des manœuvres dangereuses de cars scolaires (marche-arrière, demi-tour, porte-à-faux), utilisation des heures d'entrées et de sorties décalées, emploi de personnels pour les traversées de la chaussée... ;
- le recours à la sanction peut être nécessaire : il sera d'autant plus efficace s'il s'inscrit dans une démarche utilisant les différents leviers d'actions possibles (la sanction n'apparaîtra alors pas comme arbitraire et imprévisible).

• **Des mesures de prévention de l'insécurité routière à l'intention des jeunes et de leurs parents peuvent être mises en place au travers d'actions de sensibilisation, d'éducation, et de contrôles.**

• **La recherche d'un signal pertinent permettant d'identifier facilement la présence de l'établissement depuis l'espace public.**

*Pour obtenir une efficacité optimale, il convient si possible d'agir sur les 3 champs complémentaires que sont l'éducation, l'aménagement et le contrôle sanction.*

*Une animation, un suivi ainsi que des évaluations peuvent permettre une bonne coordination des actions.*

**Promouvoir l'usage des modes de déplacements autres que les véhicules particuliers motorisés : une piste d'action essentielle**

**Pourquoi ?**

En raison de sa fréquentation quotidienne, le chemin vers l'établissement scolaire constitue un lieu d'apprentissage de la sécurité routière.

Il peut apporter également d'autres bienfaits que l'acquisition des bons réflexes de sécurité :

- **L'utilisation des modes de transports non motorisés** permet la pratique d'un exercice physique régulier, ce qui peut aider à lutter contre le surpoids des jeunes ;



*L'obésité infantile est devenue un enjeu de santé publique majeur dans la plupart des pays industrialisés.*

*En France, elle touche actuellement près d'un enfant sur six.*

*Le programme EPODE a pour objectif la prévention de l'obésité chez l'enfant. Il encourage les initiatives visant à favoriser l'accès à une activité physique (ex : les actions « Ensemble, marchons vers l'école »).*

*En marchant une demi-heure chaque jour, les enfants effectuent le temps minimum recommandé pour leur santé (ADEME).*

- **La suppression du « réflexe voiture »** inculqué dès le plus jeune âge permet à l'enfant de se créer d'autres modèles de déplacements et de ne pas le laisser sans outils pour les aborder plus tard ;
- **Le report modal** permet une diminution des émissions de pollutions (atmosphériques et sonores) ;



*L'habitacle d'une voiture compte parmi les espaces intérieurs les plus pollués qui soient. Les pollutions nuisent davantage aux enfants qu'aux adultes.*

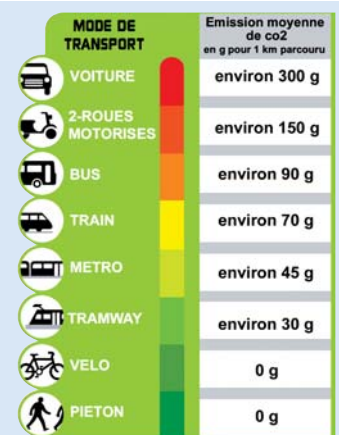


*« Il faut 8 minutes pour parcourir 500 m à pied. Et la carte scolaire montre que 90 % des écoles en France sont en moyenne à moins d'1 km du domicile »*

*« La mise en place d'un Plan de Déplacements Établissements Scolaires, c'est 180 grammes de CO2 évités, par jour et par enfant.*

*De plus, les enfants qui marchent sont plus attentifs en classe ».*

*d'après l'ADEME*

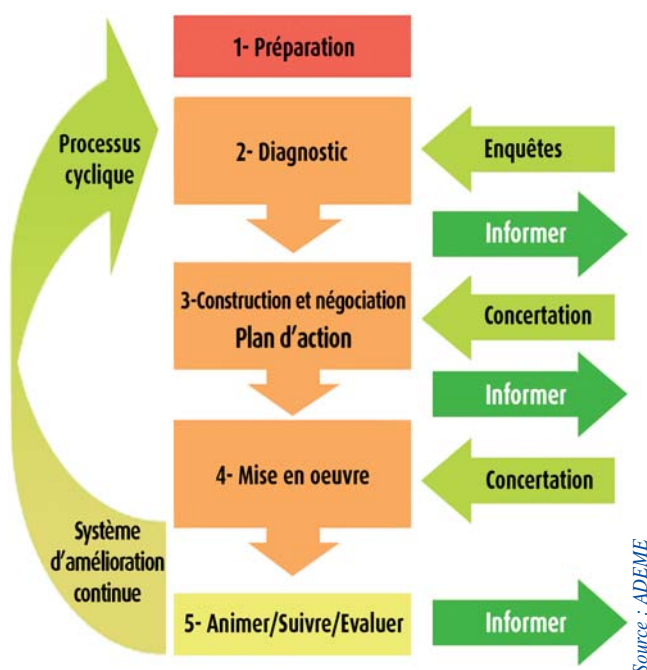


- **L'éducation civique et la responsabilisation des jeunes** peuvent être développées, car ces derniers seront « acteurs » de leurs déplacements : ils devront respecter les règles du code de la route et prendre des décisions ;
- **Des liens sociaux** peuvent être développés car les jeunes se retrouvent en chemin ;
- **Pour les parents, une diminution du stress** dû à la difficulté de circuler et de stationner le véhicule.

## Comment ? Quelques exemples

Il faut se donner les moyens d'agir :

- **Une implication de tous les partenaires** (élus, écoles, parents, associations, forces de l'ordre...) ;
- **La piste fédératrice de prise en compte globale de l'écomobilité scolaire** : la mise en œuvre d'un Plan de Déplacements Établissements Scolaires (PDES) ;



### Mise en œuvre d'un Plan de Déplacements Établissements Scolaires

- **Le Plan de Déplacements Urbains (PDU)** peut apporter des réponses pour réduire le nombre d'accidents et de victimes en s'attaquant également au problème du sentiment d'insécurité qui favorise une utilisation trop importante des véhicules individuels aux dépens des modes doux (modération des trafics et des vitesses, hiérarchisation des voies, plans de circulation, amélioration de la qualité des cheminements modes doux et des dessertes TC, organisation de l'accompagnement des enfants, communication, localisation des futurs établissements scolaires...).

Cette démarche est certes plus globale, le périmètre étant plus large que celui du simple établissement scolaire ou extra-scolaire, mais elle permet d'y inscrire la gestion des déplacements des élèves, enseignants, parents, accompagnateurs...

Les PDU prévoient la mise en place d'une agence de la mobilité qui peut intervenir pour favoriser la mise en place de PDES (méthodologie...).

- **Actions en faveur des transports en commun** (voir fiche "TC") :

- des fréquences adaptées aux horaires de cours ;
- des aires d'arrêts et d'attente adaptées ;
- des cheminements et traversées aménagés entre les arrêts et les établissements scolaires et entre les arrêts et les domiciles ;
- ...

- **Actions en faveur des piétons**

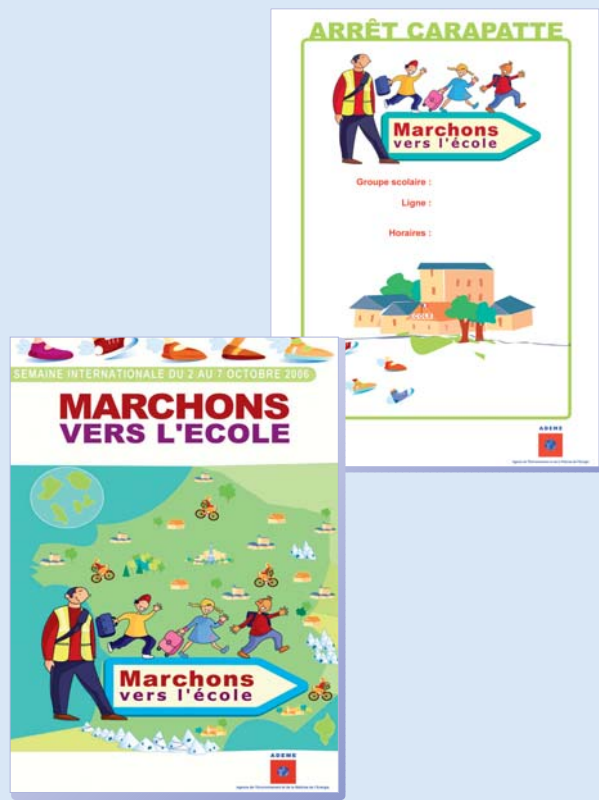
(voir fiche "Les piétons au cœur de l'aménagement de l'espace public urbain") :

- des cheminements piétons attractifs, sûrs et accessibles, des aménagements adaptés (voire surélevés si nécessaire) ;
- mise en place d'actions de type autobus pédestre (pedibus, carapatte), journées « Marchons vers l'école » ;
- montages d'opérations de sensibilisation, de communication, d'éducation vers les enfants (ex du diplôme du piéton citoyen) et les adultes ;
- mise en place de casiers pour limiter le poids des cartables dans la journée dès le collège permettant d'entreposer les livres, cahiers, équipements de sport, équipements de pluie, casque vélo, gilet rétro réfléchissant... ;
- intervention d'une tierce personne pour faire traverser les scolaires au passage piétons ;
- ...



Les opérations d'autobus pédestre consistent à accompagner un groupe d'enfants à pied sur le trajet de l'école.

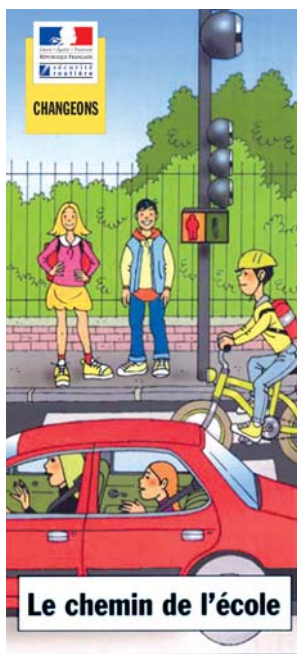
Un trajet sécurisant est défini avec des arrêts matérialisés par des panneaux. C'est une ligne de ramassage scolaire pédestre qui passe à des horaires définis.





### Cadre juridique concernant l'accompagnement des jeunes :

- les parents autorisent leurs enfants à utiliser l'auto-bus pédestre ou cycliste ;
- les enfants se déplacent sous la responsabilité de leurs parents/tuteurs ;
- chacun se responsabilise (source = document « point juridique » de l'ADEME) :
  - parent non accompagnateur : responsabilité civile, assurance scolaire,
  - accompagnateurs : assurances individuelles « accidents corporels » pour dommages subis et contre les dommages susceptibles d'assumer,
  - organisateurs : assurances responsabilité civile de l'association et couverture de la responsabilité des mandataires sociaux.



Source : MEEDDM - DSCR



Source : MEEDDM - DSCR

## Promouvoir les modes alternatifs ne dispense pas la mise en place d'actions auprès des usagers de véhicules motorisés

### • Automobilistes

- mise en place d'actions de sensibilisation, d'éducation (radar informatif, distribution de PV factices, vérification des dispositifs de retenue pour enfants...) ;
- actions de répression (comportements dangereux, stationnement, vitesse) ;
- ...

### • Deux-roues motorisés

(voir fiches "La réglementation concernant les caractéristiques techniques des deux-roues motorisés et des quads, leurs équipements et leurs conditions de conduite" et "La prise en compte des deux-roues motorisés dans l'aménagement") :

- montages d'opérations de sensibilisation, de communication, d'éducation sans promotion de l'usage ;
- campagnes de vérification des équipements obligatoires ;
- actions de vérification des titres de conduite (BSR, permis de conduire) ;
- actions de répression (comportements dangereux, vitesse, non port du casque, niveau de bruit, débridage...) ;
- ...

### • Plus globalement, un meilleur partage de la voirie, favorable à un meilleur respect de tous les usagers, et notamment les plus vulnérables, dans le cadre d'une politique globale de modération de la vitesse.



Source : MEEDDM

### • Actions en faveur des cyclistes

(voir fiche "Les cyclistes") :

- des aménagements adaptés à la configuration des lieux (type de voies, niveaux de trafics motorisés et cyclistes, géométrie, vitesses, typologie des cyclistes...) ;
- montage d'opérations de sensibilisation, de communication, d'éducation ;
- installation de parcs de stationnement vélos abrités dans les établissements ou à proximité immédiate (à un emplacement où les risques de dégradations seront limités) ;
- mise en place d'actions de type autobus cycliste ;
- campagnes de vérification des équipements... ;
- mise en place de casiers (idem piétons avec équipement cycliste).

## Certu

Centre d'Études  
sur les réseaux  
les transports  
l'urbanisme et  
les constructions  
publiques  
9, rue Juliette Récamier  
69456 Lyon  
Cedex 06  
tél : 04 72 74 58 00  
fax : 04 72 74 59 00  
[www.certu.fr](http://www.certu.fr)

## Sujets associés

- Maîtrise des vitesses par l'aménagement
- Vitesse et fonctionnement urbain
- Les piétons au cœur de l'aménagement de l'espace public urbain
- Les cyclistes
- La réglementation concernant les caractéristiques techniques des deux-roues motorisés et des quads, leurs équipements et leurs conditions de conduite
- La prise en compte des deux-roues motorisés dans l'aménagement
- La sécurité aux points d'arrêts des bus et des cars
- Les pouvoirs de police du maire, du président du conseil général et du préfet en milieu urbain
- La visibilité

## Références bibliographiques

- Documents de l'ADEME / Association La Prévention Routière sur les plans de déplacement vers l'école
- L'école à vélo : de l'école à l'université, quel rôle pour les collectivités ?  
- Association des Départements Cyclables, juillet 2008, territorial éditions
- L'enfant et la rue, éduquer pour protéger  
- Certu, 2005
- L'éducation routière chez l'enfant : évaluations d'actions éducatives - Apports de la recherche en psychologie du développement à la compréhension de l'enfant en sécurité routière  
- Rapport INRETS n°254, Arcueil : Les collections de l'INRETS, MA. Granié (2004)
- Point juridique - Responsabilités accompagnement d'enfants domicile-école  
- Site internet de l'ADEME

© Certu 2010  
La reproduction  
totale ou partielle  
du document doit être  
soumise à l'accord  
préalable du Certu.

Maquette & Mise en Page :  
Antoine Jardot  
DADT - VIA  
CETE Normandie Centre  
02 35 68 89 33

La série de fiches «Savoirs de Base en sécurité routière» a été réalisée par les groupes de travail du RST pilotés par le Certu pour le milieu urbain et par le Sétra pour le milieu interurbain.

Cette série de documents a pour seule vocation de constituer un recueil d'expériences. Ce document ne peut pas engager la responsabilité de l'Administration.

Ces fiches sont disponibles en téléchargement sur les sites du :

- Certu ( <http://www.certu.fr> )
- «portail métier» sécurité routière de la DSCR ( <http://securite-routiere.metier.i2> )
- Sétra ( intranet : <http://catalogue.setra.i2> et internet : <http://catalogue.setra.equipement.gouv.fr> ).

### AUTEUR DE LA FICHE

Béregère Varin

CETE Normandie Centre/DITM/GSR

02 35 68 88 53

[berengere.varin@developpement-durable.gouv.fr](mailto:berengere.varin@developpement-durable.gouv.fr)

### VOTRE CONTACT AU CERTU

Nicolas Nuyttens

04 72 74 58 69

[nicolas.nuyttens@developpement-durable.gouv.fr](mailto:nicolas.nuyttens@developpement-durable.gouv.fr)

Secrétariat : 04 72 74 59 61  
[voi.certu@developpement-durable.gouv.fr](mailto:voi.certu@developpement-durable.gouv.fr)