

POURQUOI ET COMMENT APAISER LES ABORDS DES ÉCOLES ?

Compte rendu du séminaire PMS

31 octobre 2023

Neuchâtel

CONTEXTE

Le mardi 31 octobre 2023 a eu lieu à Neuchâtel le deuxième séminaire sur la thématique de la mobilité scolaire organisé par l'ATE Association transports et environnement.

Intitulé « Pourquoi et comment apaiser les abords des écoles ? », l'objectif de l'après-midi était de discuter de la place de l'enfant dans l'espace public et de l'importance d'aménager l'espace urbain en fonction de ses besoins, en particulier aux alentours des écoles.

Les présentations des différent-es expert-es venant d'horizons variés ainsi que les discussions lors de la table ronde ont permis à la cinquantaine de participant-es de découvrir et débattre de l'importance du chemin de l'école pour le développement des enfants. Cette demi-journée a également été l'occasion d'échanger au sujet des mesures types permettant d'améliorer l'environnement et la qualité de vie aux abords des écoles.

INTRODUCTION

Quoi de mieux que de partir du regard des enfants, cheminant quotidiennement à pied vers l'école, pour concevoir des espaces publics de qualité et qui tiennent compte de leurs spécificités ? Véritables expert-es de ces parcours, leur point de vue et leurs besoins ne sont que rarement pris en compte.

Forte de ce constat, l'ATE Association transports et environnement (ATE) réalise depuis plus de 10 ans des Plans de mobilité scolaire. Ces derniers, en plus de sécuriser les trajets maison-école, donnent la parole aux enfants. Ainsi, entre autres questions sur leur vécu et leur ressenti, ceux-ci sont amenés à dessiner ou écrire ce qu'ils aiment et ce qu'ils n'aiment pas sur le chemin de l'école.

C'est sur la base de ces nombreux dessins récoltés que l'ATE a pu réaliser une étude basée sur ces illustrations du chemin de l'école. Leur analyse a permis d'identifier que les enfants expérimentent le chemin de l'école comme un espace de jeu, d'apprentissage et de socialisation et qu'ils sont particulièrement sensibles au trafic, à la vitesse et au bruit causé par la circulation.

L'objectif des Plans de mobilité scolaire est donc d'adapter l'espace public aux besoins des enfants en réduisant au maximum les conflits entre les véhicules et les enfants et en créant des espaces dans lesquels ils puissent s'exprimer et développer leurs compétences. Et en plus, ces mesures sont bénéfiques aux enfants comme à l'ensemble de la population.

Emilie Roux

Chargée de campagne Plans de mobilité scolaire
ATE Association transport et environnement

LE CHEMIN DE L'ÉCOLE LIEU ESSENTIEL POUR LE DÉVELOPPEMENT DES ENFANTS

La présentation de Zoé Moody a été l'occasion de revenir sur ses récentes recherches concernant le sujet du chemin de l'école en tant que lieu essentiel au développement de l'enfant.

Le chemin de l'école représente un « espace-temps », un espace de transition entre deux espaces éducatifs complémentaires, soit la maison et l'école. En ce lieu hybride, les enfants entrent en interaction, socialisent et apprennent. Il ne s'agit pas uniquement d'un déplacement entre deux lieux, mais d'un trajet qui impacte chaque jour de manière importante la vie des élèves. Ce concept fait écho au concept de « tiers lieu » développé par Oldenburg ; « un lieu hybride entre le privé et public, comme les cafés ou les bars, où les conversations, les rencontres et le bien-être sont au centre du lieu ». Même si le chemin de l'école est un espace principalement vécu par les enfants, leur avis n'est que très rarement pris en compte pour son aménagement.

Dans ses recherches, Zoé Moody s'intéresse au vécu et à la perception du chemin de l'école par les enfants. L'étude¹ qu'elle a menée se base sur l'analyse de 9 écoles en Suisse dans les régions alpines. La méthodologie utilisée est de type mixte ; distribution de questionnaires destinés aux parents et enseignant.e.s, observation du contexte (arrivées et départs des élèves) et exploration du vécu des enfants par le biais de plusieurs outils non directifs : entretiens avec les enfants, dessins, discussions, etc.

Les résultats obtenus montrent que la sécurité est une préoccupation principale autant pour les élèves que pour les parents et les directions des écoles. L'étude a également permis d'identifier d'autres dimensions du chemin de l'école qui sont la socialisation, l'apprentissage, le bien-être et l'agentivité, la capacité l'enfant à agir sur lui-même, sur les autres et sur son environnement.

Socialisation

Pour les enfants, le chemin de l'école est bien plus qu'un simple déplacement, mais un véritable espace de socialisation. Il représente un moment pour discuter, pour jouer avec les camarades, mais aussi pour développer des sentiments d'appartenance et d'attachement. Un lieu qui contribue à la construction de leur identité sociale et de leur identité spatiale ; ils s'inscrivent dans leur territoire et ils se sentent d'appartenir à un lieu. L'étude a également démontré que les enfants apportent une attention particulière à la nature et aux animaux qu'ils rencontrent tout au long du trajet.

Apprentissage

Le chemin de l'école représente aussi un moment d'apprentissage à l'extérieur. Les enfants apprennent à s'orienter, à gérer le temps, estimer la vitesse de la circulation et à mettre en place des stratégies pour affronter des situations problématiques, comme rater le bus scolaire. L'apprentissage de l'environnement qui les entoure rend les enfants plus alertes et plus confiants.

Bien-être

Parcourir le chemin de l'école permet aussi de développer un bien-être physique et mental. Il peut être un « espace de décompression » par rapport à l'école et au domicile. De plus, effectué à pied ou en mobilité douce, il constitue une activité physique essentielle pour la santé des enfants et permet de lutter contre la sédentarité.

Agentivité et autonomie

Expérimenter le chemin de l'école seul ou avec ses camarades permet aux enfants de devenir des acteur-trices à part entière de leur trajet. Il s'agit d'un des seuls lieux où les enfants peuvent gérer leurs actions et s'organiser eux-mêmes comme partir cinq minutes plus tôt pour pouvoir jouer au parc ou avec d'autres enfants. Ce tiers lieu offre l'opportunité aux enfants de développer des compétences qui ne sont pas enseignées à l'école ou à la maison.

Pour conclure, l'aménagement du chemin de l'école ne doit pas être perçu et conçu uniquement comme un simple déplacement qui doit être sécurisé. Les enfants sont certes sensibles à cette dimension, mais l'aspect plaisir et ludique du chemin de l'école est prépondérant. Les enfants souhaitent se rendre à l'école en compagnie de leurs ami-es sur des chemins plus proches de la nature et moins fréquentés des voitures pour qu'ils puissent flâner et jouer librement. L'itinéraire maison-école doit être pensé comme un tiers lieu important et fondamental au développement de l'enfant.

Prof. Zoé Moody
Professeure, Haute École Pédagogique du Valais
et chercheuse, Centre interfacultaire en Droits de
l'enfant, Université de Genève



MESURES DE CIRCULATION POUR PACIFIER LE CENTRE DU VILLAGE DE PUPLINGE

La deuxième présentation du séminaire illustre un exemple de fermeture horaire de rue dans le centre du village d'une petite commune genevoise.

Puplinge est une commune frontalière genevoise de 2'500 habitants avec son école située au centre du village. Due à sa localisation, elle fait face à un fort trafic de transit qui risquait de s'intensifier avec les mesures de gestion de la circulation prévues pour le nouveau quartier de Belle-Terre, composé de 2'400 logements et situé dans la commune voisine.

À la suite d'études de trafic et afin de limiter au mieux les éventuels reports de trafic sur la commune, les autorités communales et le canton de Genève ont décidé de mettre en œuvre des mesures de circulation au sein du village de Puplinge. L'objectif de cette démarche est de rediriger le trafic vers les axes principaux (soit les routes constituant le réseau primaire et secondaire) en préservant le réseau de quartier qui n'a pas vocation à accueillir du trafic de transit, mais qui a la fonction de desservir les habitants et les activités (cf. LRoutes du 28 avril 1967). L'objectif de ces mesures est donc de faire respecter la hiérarchie du réseau routier.

Une des mesures prises par les autorités communales et cantonales est la fermeture au trafic d'un tronçon de route traversant le centre du village (Rue de Graman) aux heures de pointe du matin et du soir. Cette rue se trouve à proximité directe de l'école et passe par le cœur du village. Le tronçon concerné fait partie du réseau de quartier. Durant les heures de fermeture, seuls les vélos, les piétons ainsi que les bus peuvent circuler. En parallèle, une autre route de quartier (Route de Cornière) a fait l'objet d'une interdiction de circulation permanente (hors riverains et services publics). Cette deuxième mesure permet de rediriger le trafic sur le réseau primaire et secondaire.

Pour mettre en place ces mesures, vu que les panneaux de signalisation avec les horaires de fermeture de part et d'autre du tronçon fermé ne suffisaient pas, la commune a dû installer en complément des bornes télescopiques, afin que les transports publics puissent circuler. La mise en œuvre de telles mesures prend cependant un certain temps. Une mise à l'essai de ces mesures a été faite pour une durée d'une année entre 2021 et 2022. Suite à cet essai, une enquête publique a permis de récolter les avis des habitants du village, puis les autorités communales et cantonales ont pu répondre à l'ensemble des observations formulées via une séance publique.

Malgré ces contacts, un recours a été déposé en 2022 au moment de la pérennisation des mesures par les riverains de l'axe secondaire, voyant le trafic augmenter, même si des mesures de modération ont été prises. Grâce aux données récoltées sur l'année de test (analyse des charges de trafic avec et sans les mesures de circulation), le TAPI (Tribunal administratif de première instance) a délivré sa décision finale en mai 2023 et les aménagements ont pu être pérennisés en août de la même année.

En conclusion, ces mesures ont réduit de manière importante le trafic au centre du village en améliorant la sécurité et la qualité de vie des habitants. Globalement les habitants sont satisfaits de ces mesures qui apaisent le centre du village, sécurisent les abords de l'école et encouragent l'usage des mobilités actives et des transports publics.

Alexandra Dufour
Ingénieure transport
Office Cantonal des Transports Genève

ITALIE : MESURES D'APAISEMENT DU TRAFIC DEVANT LES ÉCOLES

La troisième présentation a permis d'illustrer des exemples italiens de mesures d'apaisement du trafic devant les écoles.

L'introduction d'un nouvel article du Code de la route italien à la fin de l'année 2020 a permis un changement de vision en introduisant la définition du concept de « Zone scolaire ». Celle-ci peut être définie comme: « zone urbaine qui se trouve à proximité d'établissements scolaires et qui assure une protection particulière des piétons et de l'environnement; la zone scolaire est délimitée le long des voies d'accès par des panneaux et des marquages au sol qui en indiquent le début et la fin.» Cet article s'axe autour de 3 thèmes :

1. La protection de l'environnement. Elle vise à améliorer la qualité de l'air, rendre les sols perméables, lutter contre les îlots de chaleurs et réduire les nuisances sonores.
2. La protection des piétons. Ce point est quelque peu réducteur selon Mario Bellinzona car il omet les cycles et les autres formes de mobilité active.
3. L'élargissement de l'impact des mesures à des zones plus vastes. Ne pas se limiter uniquement à certaines rues permet de réfléchir à une échelle plus large afin de prendre en compte une multitude d'éléments pour obtenir un aménagement harmonieux et cohérent de la zone.

Mario Bellinzona a ensuite présenté trois cas pratiques de zones scolaires en Italie, mises en œuvre dans des communes de taille différente.

Le premier exemple se situe dans la ville de Milan, où l'appel à projets « Piazze aperte per ogni scuola » a rencontré un franc succès. La particularité de cette démarche est que quiconque peut proposer un projet de place scolaire. Les exemples de Via Spoleto et de Piazzale Bacone illustrent la mise en place de mobilier urbain, de végétation et de dessins sur la chaussée devant les écoles, dans un contexte urbain.

À Bologne, trois projets de places scolaires ont vu le jour. Aménagées dans un premier temps avec du mobilier urbain temporaire, ces réalisations ont été pérennisées au vu du succès remporté. Les rues ont été définitivement piétonnisées, de la végétation et du mobilier ont été installés.

La petite ville de Chieri (36 000 hab.) située en périphérie de Turin a débuté une démarche participative qui devrait durer trois ans. L'objectif est de pacifier et d'aménager les abords des écoles. Les autorités ont profité de la révision du plan de circulation (qui a lieu normalement tous les deux ans en Italie) pour porter une attention particulière aux alentours des écoles. L'enjeu est de les inclure dans la réflexion d'extension de la zone piétonne du centre-ville.

La démarche participative débutée en 2020

avec le soutien de l'école polytechnique de Milan et de Turin a permis d'identifier les souhaits des habitant·es pour ensuite imaginer des solutions. À la suite de la consultation, le tronçon devant l'école Pellico-Levi a été fermé au trafic. Depuis, il est devenu un nouvel espace que les élèves de l'école s'approprient en jouant, dessinant ou sociabilisant. Les habitants aussi ont commencé à utiliser cet espace, grâce aux tables de pique-nique qui ont créé un endroit convivial pour tout le monde.



Ces diverses mesures ont permis d'améliorer la qualité de vie du quartier, notamment d'un point de vue de la pollution de l'air et de la biodiversité. Ces aspects sont largement appréciés par les résident·es et les parents d'élèves. Selon le baromètre des zones scolaires mis en place sous forme de sondage auprès des citoyens et citoyennes, près de 60% des familles et 60% des jeunes souhaitent une piétonnisation complète autour de leur école, 40% des familles et plus de 30% des jeunes souhaitent avoir une place piétonnisée devant leur école. De plus, cette zone scolaire ne devrait pas se limiter à un tronçon de rue devant l'école. En effet, selon ce baromètre, la zone sécurisée autour de l'école devrait être élargie et comprise entre 200 et 300 mètres, soit entre 4 à 6 minutes à pied.

Les résultats de ce sondage permettent de donner des lignes directrices aux collectivités pour réaliser de plus en plus d'espaces de ce type et sécuriser et améliorer les espaces publics.

Mario Bellinzona
Représentant de l'association « Laqup »
Laboratoire de qualité urbaine
et de participation citoyenne

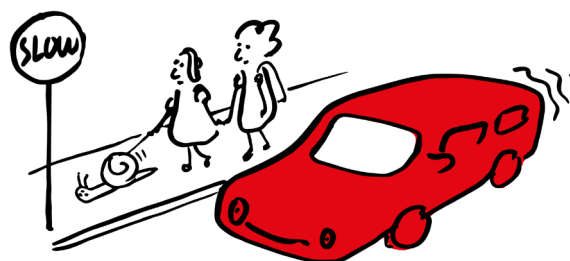
TABLE RONDE

Les intervenants et intervenantes de l'après-midi ont été rejoint-es par Christophe Calame, Conseiller communal de la Commune de Val-de-Travers, en charge du dicastère de la jeunesse et de l'enseignement, qui a présenté la réalisation de la rue scolaire dans le cadre du Plan de mobilité scolaire du village de Couvet.

Récemment, d'importants travaux ont débuté dans la zone des collèges de Couvet. Afin de redonner un peu d'espace aux élèves et de leur permettre de cheminer en toute sécurité entre l'école et leur préau, une rue scolaire temporaire a été installée. Cette section de rue est fermée du lundi au vendredi entre 7h00 et 15h30 à l'aide de barrières amovibles, gérées par le concierge et quelques enseignant-es bénévoles.

La suite de la table ronde a permis aux participant-es et aux intervenant-es d'échanger sur les différentes mesures à mettre en place afin de sécuriser le chemin de l'école. Il a également été question de la manière dont il était possible de donner vie aux rues scolaires. Des aspects techniques concernant la fermeture de rues, la mise en place de bornes escamotables, les horaires de fermeture ou encore la gestion des barrières vaubans ont été discutés.

La problématique des parents-taxi a été abordée à plusieurs reprises. Il a été relevé que ce phénomène prive les enfants de l'expérience du chemin de l'école et accroît l'insécurité des piétons. Plusieurs solutions ont été identifiées et discutées, comme la création des zones de dépose-minute éloignées, à quelques minutes de marche des établissements scolaires. Cette solution permet d'éviter les manœuvres dangereuses des véhicules à proximité de l'école et incite les élèves à marcher quelques minutes avec leurs camarades, favorisant la sociabilité, thème abordé dans la présentation de Zoé Moody.

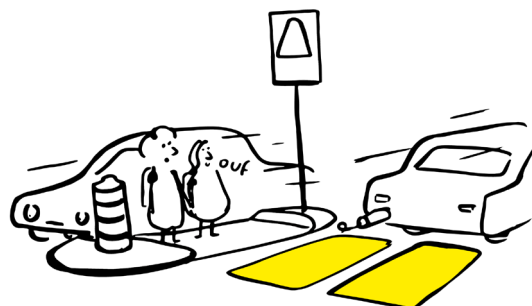


CONCLUSION

Pour conclure le séminaire, Isabelle Pasquier, vice-présidente de l'ATE, a pris la parole. Ces exposés lui ont rappelé un dessin que sa fille avait fait sur le chemin de l'école de ses rêves, rempli de nature et de verdure à l'opposé de la réalité urbaine dans laquelle elle vivait. À ses yeux, il est nécessaire d'apporter des réponses collectives pour améliorer le contexte actuel et améliorer le cheminement des enfants jusqu'à leur école.

L'ATE s'engage avec conviction pour la création de rues scolaires qui amènent des avantages en termes de sécurité, de santé, de protection de l'environnement et de promotion des mobilités actives. La réalisation de ces mesures permet d'apporter un gain important pour la collectivité et correspond aux ambitions et aux combats que l'ATE mène depuis des années.

Pour l'ATE, l'apaisement des abords des écoles et notamment la mise en place de rue scolaire sont des éléments essentiels pour développer des espaces publics adaptés aux enfants et à leurs besoins spécifiques, mais également pour créer des espaces de vie accueillants et améliorer la qualité de vie de toute la population.

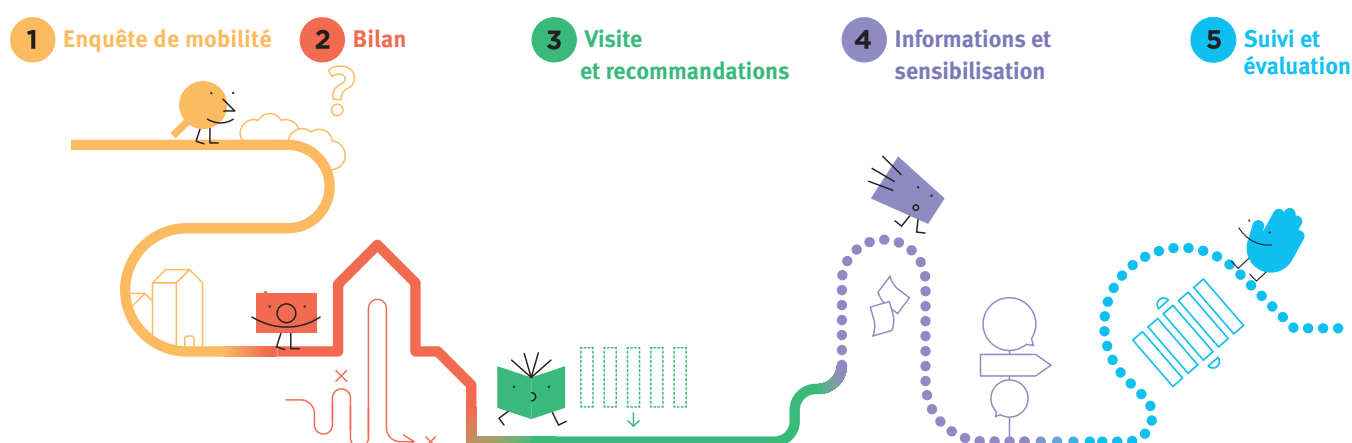


Le **Plan de mobilité scolaire** est une démarche participative qui permet de concevoir de manière globale les déplacements générés par les établissements scolaires et de proposer des solutions qui tiennent compte de l'ensemble des problèmes identifiés.

Les cinq étapes du Plan de mobilité scolaire (PMS) permettent d'initier une réflexion générale sur la mobilité des enfants.

Un PMS peut être le point de départ d'un questionnement bien plus vaste sur la prise en compte des besoins des plus vulnérables (enfants, PMR, seniors, etc.) sur tout le territoire de la commune.

Il se déroule sur une durée de 9 à 12 mois.



LES POINTS FORTS :

- Offre une vision claire des déplacements scolaires
- Donne la parole aux enfants, parents et partenaires de l'école
- Propose des actions concrètes à mettre en œuvre
- Optimise la sécurité et l'autonomie des enfants
- Bénéficie de taux de participation élevés

Contact

ATE Association transports et environnement
Bureau romand
Rue des Gares 9, 1201 Genève
022 734 70 84
pms@ate.ch

février 2024