

SÉCURISATION DES ABORDS D'ÉCOLES

Aux abords des écoles, les modes actifs (piétons, cyclistes) sont les usagers prioritaires à sécuriser.

A cet effet, dès que possible, le stationnement de tout véhicule (y compris 2RM¹ et PMR²) sera écarté de l'entrée de l'école sur au moins un rayon de 12m50 autour de l'axe de son accès. Les arrêts de cars scolaires devront être déplacés s'ils se trouvent dans cette emprise, cette exigence impliquant de rendre confortables et sécurisés les cheminements conduisant les enfants depuis l'arrêt jusqu'à l'accès de l'école.

A noter qu'un arrêté permanent de la Ville de Nantes du 12 septembre 2023³ interdit le stationnement et l'arrêt des véhicules -exceptés cycles et EDPM⁴- dans un rayon de 12,50 mètres mesuré à partir des axes des entrées des établissements d'enseignement.

Le positionnement des appuis-vélos devra être étudié de façon à ne pas créer de masque à la visibilité ni de conflits avec les piétons (à prévoir de préférence à au moins 10m de l'entrée).

Dans un second temps, lors de tout réaménagement des abords d'école, les points suivants seront à respecter.

1 - DES AMÉNAGEMENTS ET STATUTS PERMETTANT UN APAISEMENT DE L'ENSEMBLE DES MODES DE DÉPLACEMENT

- Les statuts envisageables seront par ordre de priorité (en fonction du contexte) les suivants : aire piétonne (permanente ou temporaire), zone de rencontre, zone 30, limitation de la vitesse à 30km/h.
- Afin d'assurer le respect de cette limitation de vitesse, des aménagements seront à prévoir :
 - réduction de la largeur de chaussée⁵
 - végétalisation pour une ambiance apaisée
 - dispositifs de ralentissement
 - marquage d'animation (uniquement en zone de rencontre et aire piétonne)
 - toute signalétique artistique qui rend attractif les cheminements piétons / cyclistes et qui interpellera l'attention de l'automobiliste **sans que celle-ci ne masque les piétons de petite taille** (voir fiche de la Charte d'aménagement de l'espace public : « Signalisation, mobilier de protection et de communication aux abords des écoles »).
 - mobilier: bancs, mais aussi potelets (qui permettront d'éviter le stationnement anarchique à proximité de l'école, source potentielle d'accidents piétons / VL ou cycles / VL). Selon le contexte, le mobilier pourra être coloré.

1 2RM : Deux-roues motorisés

2 PMR : Personnes à mobilité réduite

3 « Arrêté Vigipirate, circulation et stationnement aux abords des établissements d'enseignement à Nantes », arrêté permanent n° 109-G22

4 EDPM : Engin de déplacement personnel motorisé – Voir définition : alinéa 6-15 de l'article R311-1 du code de la route

5 Voir [fiche « outils d'apaisement » du Guide de conception de la Ville apaisée](#)



Bd de la Chauvinière, Nantes

● **La fermeture temporelle** (=piétonisation sur certains créneaux horaires) de la rue desservant l'école aux heures de pose et dépose des enfants est une solution efficace recommandée par le CEREMA mais qui nécessite un investissement du personnel municipal scolaire ou éventuellement de COSP⁶ pour la mise en place des barrières avec un pilotage de la ville (service éducation,...).



École de la Ripossière, Nantes

⁶ COSP : collaborateurs occasionnels du service public = parents d'élèves

2 - DES TRAVERSÉES PIÉTONNES SÉCURISÉES⁷

En premier lieu, les bandes blanches de traversée devront être bien visibles et donc bien entretenues.

● Neutralisation du stationnement⁸ en amont des traversées piétonnes :

=> dégager la visibilité 5 m à droite et 3m à gauche (à 30 km/h) pour chaque sens de circulation⁹

=> principe de transformation des espaces dégagés :

- à privilégier : une avancée de trottoir, permettant à la fois un élargissement de l'espace dédié aux piétons mais également d'améliorer la visibilité de ceux en attente de traverser

- stationnement vélo: à privilégier après la traversée piétonne (pour ne pas provoquer de masque à la visibilité).



-végétalisation (en lien avec le plan pleine terre) : prévoir des arbustes bas (- de 60 cm à l'âge adulte)

● largeur de la traversée piétonne : 4m minimum

● Si la longueur de la traversée piétonne est de 9m ou plus, aménager obligatoirement un îlot refuge de 2m de large (préférer la traversée en baïonnette pour éviter les « tout droit » des enfants)

● Pas de traversée piétonne en face à face direct avec la sortie de l'école

● Privilégier une traversée non biaisée et s'assurer de la présence de la bande d'éveil et de vigilance, d'un surbaissé et éventuellement de potelets à têtes contrastées (si nécessaire pour empêcher le stationnement mais pas obligatoire).

3 - L'ESPACE D'ATTENTE DEVANT L'ÉCOLE

● Le parvis aura une dimension confortable permettant d'accueillir les parents qui attendent la sortie des enfants, au minimum 3m (idéalement 3m50) de profondeur. **La suppression du**

⁷ Voir fiche « Traversées piétonnes » du Guide de conception de la Ville apaisée

⁸ Obligation réglementaire de la LOM (Loi d'Orientation des Mobilités) d'ici 2026 : neutraliser le stationnement motorisé 5m en amont de tous les passages piétons – Nantes Métropole va plus loin notamment pour les abords d'école

⁹ Pour les cas rares d'écoles encore sur voies à 50 km/h, les dégagements doivent être de 10m à droite et 5m à gauche dans chaque sens de circulation – Référence : CODIG Fabrique de la Ville du 17 juin 2021

stationnement s'il existe au droit de l'école permettra d'élargir ce parvis, de préférence côté école plutôt que sur le côté opposé.

- Le parvis sera protégé par des barrières et doté de mobilier d'attente (assises de préférence avec accoudoirs, appuis ischiatiques) si possible bénéficiant d'un ombrage végétal selon l'orientation du parvis.



École rue Noire, Nantes



4 - LES CHEMINEMENTS PIÉTONS

- Le trottoir devra être idéalement de 2m50 (recommandations du CEREMA, notamment dans le cadre de la distanciation sociale rendue nécessaire par le contexte sanitaire).

- Les espaces piétons devront être protégés du stationnement sauvage par une bordure de trottoir suffisamment dissuasive (selon nivellement du terrain) et des potelets si l'accès des véhicules est possible au niveau des surbaissés des entrées charretières par exemple. Ces potelets seront à poser en seconde intention (après avoir constaté le stationnement illicite récurrent).

A noter que le stationnement « à cheval » n'est pas recommandé par Nantes Métropole, encore moins aux abords des écoles, même si la largeur résiduelle sur trottoir est de 1m40.

De même, il n'est pas accepté de stationnement en épis ou perpendiculaire aux abords des écoles.

5 - L'ÉCLAIRAGE

Les abords d'école seront obligatoirement éclairés.

- Performances à atteindre

- Voie Principale A et B : 15 lux uniformité 0,4 - Luminance 1 cd /m² - UL 0,6 - TI < 10 %

- Voie de diffusion 10 lux uniformité 0,2

- Voie de desserte 7,5 lux uniformité 0,2

- Implantation des luminaires

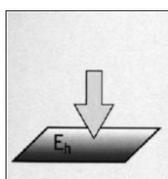
Elle devra tenir compte de l'environnement (voisinage d'arbres, aménagements au sol...).

Afin d'éviter à terme les problèmes d'éclairage de la chaussée, une rangée de candélabres située dans l'axe des plantations devra respecter les règles suivantes de distance par rapport aux arbres : plus de 7m entre un candélabre et un arbre à grand développement (exemple : platane) et plus de 4 mètres pour des sujets moyens.

- Conception de l'éclairage aux abords d'écoles (voie principale, de diffusion ou desserte)

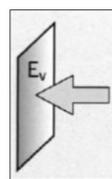
- L'**éclairage vertical** est à privilégier pour augmenter la visibilité du piéton pour l'automobiliste :

Eclairage horizontal (E_h)



Eclairage de base

Eclairage vertical (E_v)

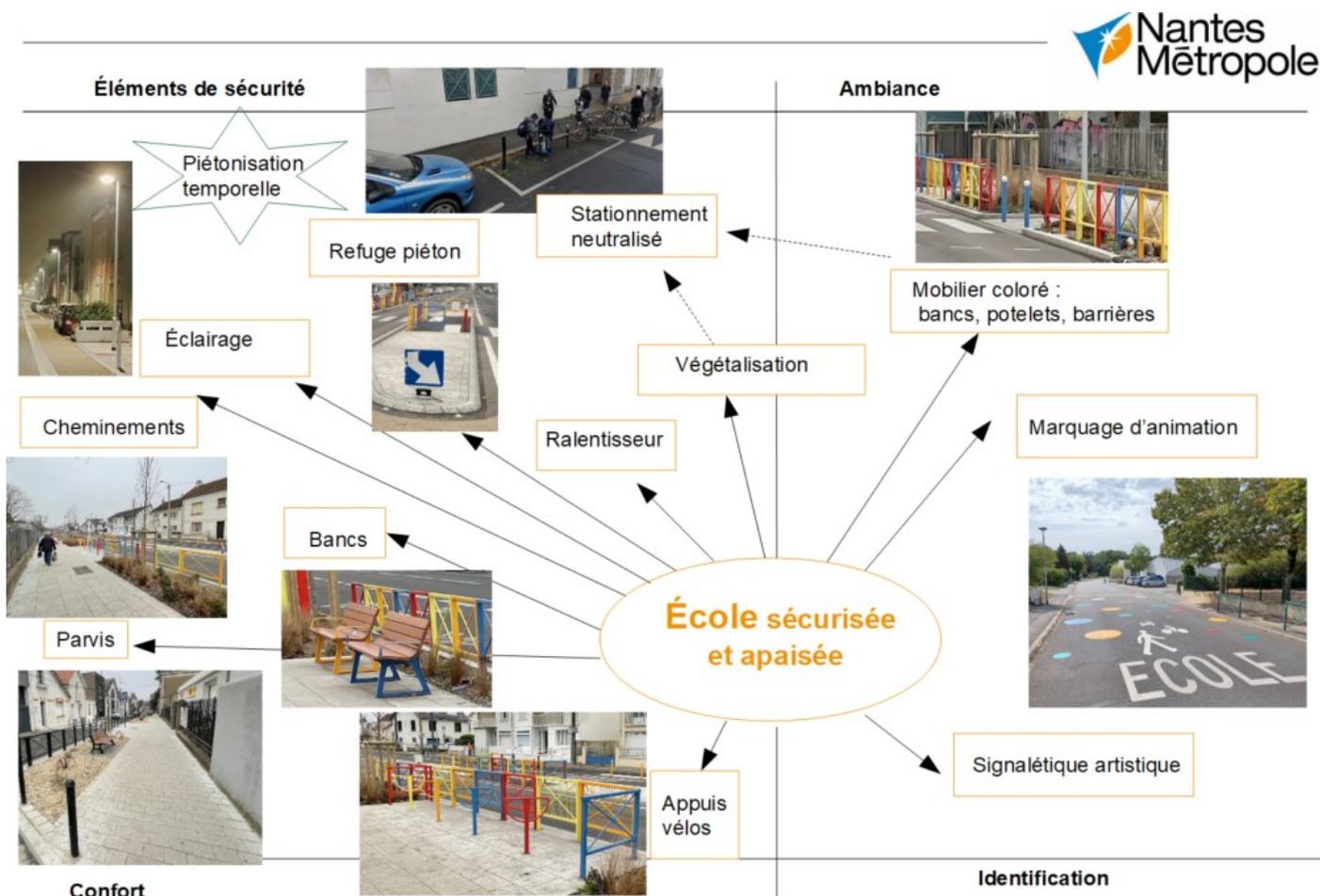


C'est le facteur le plus important pour la sécurité des piétons

- Pour que le piéton soit suffisamment perçu par l'automobiliste, il sera nécessaire d'éclairer la zone en amont des abords d'école. L'objectif est toujours d'avoir la perception du piéton en **contraste positif**, c'est-à-dire éclairé devant un fond sombre sur toute la zone des abords où tout peut arriver. Il sera aussi nécessaire d'éclairer l'ensemble du profil en large et non pas simplement la voirie pour rendre plus performante la rétro réflexion des marquages ou mobiliers.

- L'éclairage du passage piéton devra aussi être conçu pour que le piéton qui traverse soit vu suffisamment tôt par le conducteur. La bonne pratique n'est pas d'installer l'éclairage dans l'axe du passage mais d'éclairer aussi une zone en amont en plus du passage piéton lui-même.

6 - LOGIGRAMME DE SYNTHÈSE DE SÉCURISATION D'UNE ÉCOLE



Voir aussi en annexes deux esquisses illustrant les aménagements de sécurisation des abords d'école :

- **Annexe 1 : sur voie de diffusion ou de desserte (voie étroite < 6m)**
- **Annexe 2 : sur voie principale (voie > ou égale à 6m)**