

# Quels aménagements pour aller à l'école à pied ?

*Le fait d'avoir des espaces piétons sécurisés dans les rues des écoles est intéressant mais pas toujours suffisant pour encourager le report modal, notamment vers la marche. Cette fiche vise à introduire le potentiel de la marche comme mode de déplacement et à donner des pistes pour y adapter nos espaces publics.*

## 1. La marche comme moyen de déplacement

**Constat :** Dans les années 80, la marche représentait environ 34% de la part modale en France. Celle-ci a baissé continuellement depuis (source : enquête ménages Cerema). **C'est notamment le cas pour les enfants** : dans les années 1950, ces derniers avaient une autonomie d'environ 4 km autour de leur domicile. Dans les années 1990, ce chiffre est passé à 400 mètres, et aujourd'hui, il est quasiment à zéro.

**Raison financière** : cette baisse peut en partie s'expliquer par le manque d'investissement de l'État et des collectivités françaises en la matière. D'après l'association 60 Millions de piétons, en 2023, le budget dédié aux piétons représente 0,3% du budget total dédié aux mobilités actives.

**Raison idéologique** : c'est aussi le manque de considération de la marche en tant que moyen de déplacement qui conduit à se préoccuper plus des chaussées que des trottoirs. Les piéton·nes sont considérés comme des usager·es statiques plutôt que des usager·es en mouvement. Pour caricaturer ce point de vue, c'est comme si les piéton·nes se rendaient quelque part en voiture pour en profiter. Cela explique par exemple qu'on crée seulement des "zones piétonnes" (dans le centre-ville commercial par exemple), mais pas d'itinéraires piétons en ville.

## 2. Une pratique vertueuse à développer

**Sobriété** : la marche, qui consiste à n'utiliser aucune autre énergie que celle de notre corps, est de loin le plus vertueux de nos modes de transport ! Nous le verrons, elle permet en outre à la fois de développer/préserver le lien social et notre santé.

**Vulnérabilité accrue des enfants et séniors** : les enfants et les séniors représentent paradoxalement les classes d'âge qui marchent le plus, alors qu'ils sont les plus vulnérables aux accidents routiers (Source : enquête ménages Cerema). Les problématiques de ces populations dans l'espace public sont souvent relatives à la sécurité (source : [Baromètre des villes marchables 2023](#) : 61% des répondant·es considèrent l'espace public dangereux pour enfants). C'est ce sentiment d'insécurité qui justifie en partie que les enfants sont emmenés à l'école en voiture.

**Universalité** : favoriser la marche en ville, c'est donc prendre en compte les besoins des catégories de population les plus vulnérables, tout en permettant de faire bénéficier de ses bienfaits écologiques, sanitaires et sociaux à la totalité de la population. Conséquemment, les mesures favorables à la marche peuvent être utilisées comme un cadre global pour aménager une ville favorable aux enfants.

### 3. Les grands principes pour développer la marche

**Sécurité** : le piéton·ne est l'usager le plus vulnérable parmi tous les modes de déplacement. Il est donc crucial de le protéger des autres modes ;

**Continuité** : pour inciter à la marche, il faut relier entre eux les différents pôles d'attractivité/zones de la ville via des cheminements sans interruptions, en résorber les “coupures urbaines” (routes, chemins de fer, etc.) qui interrompent la marche ;

**Accessibilité** : afin de rendre accessible les itinéraires et les rendre plus faciles, il faut les signaler via une signalétique spécifique ;

**Qualité** : sécurisé, mise à distance du trafic (ou autres sources de pollution et de bruits), ambiance calme, possibilité d'abri en cas d'intempéries, trottoirs confortables (largeur, éclairage, non encombrés par du mobilier superflu ou du stationnement gênant) et lieux de repos (toilettes, eau, bancs).

**Complémentarité avec les autres modes de déplacement** : la marche « intermodale », pour se rendre à un transport en commun par exemple, n'est généralement pas prise en compte alors que les usager·es des transports en commun marchent en moyenne 5 minutes pour s'y rendre.

**Gestion** : il convient de ne pas seulement miser sur un investissement initial (aménagements) mais aussi sur la gestion et le fonctionnement quotidien de ces espaces

(gestion des espaces verts, propreté, verbalisation des voitures, remplacement du mobilier, etc.).

## 4. Les aménagements pour développer la marche

Sécurité		
Sur les trottoirs	Sur la route	Aux intersections
<p>Garantir une largeur de trottoir minimale qui laisse passer une poussette/fauteuil de PMR (la réglementation fixe une norme de 1m40) ;</p> <p>Maximiser dès que possible cette largeur : 1m80 (recommandation du Cerema). Calibrer <u>en priorité</u> le trottoir, qui ne doit pas être "<u>l'espace restant</u>" après avoir calibré la chaussée et les places de stationnement</p>	<p>Privilégier une voie dédiée uniquement à la circulation des piétons s'il y a trop d'autres modes de déplacement susceptibles d'emprunter la voie</p>	<p>Prioriser des temps d'attente courts aux feux "piétons" plutôt que ceux des voitures (l'attente des piétons doit durer maximum 30s et les temps de traverse doivent être suffisants)</p>
<p>Désencombrer : retirer, réorganiser ou mutualiser le mobilier superflu, verbaliser le stationnement gênant, installer le mobilier urbain (corbeilles, lampadaires, etc) entre les places de stationnement</p>	<p>Créer des zones partagées dès que la vitesse et les flux le permettent.</p>	<p>Réaménagement des intersections via une surélévation (un plateau ou trottoir traversant par exemple), un revêtement au sol différent de la chaussée traditionnelle (pavés, dalles, etc.)</p>
Continuité		
<p>Partir des centralités de la ville (mairie, école, commerces, etc.) pour déterminer les itinéraires</p>		
<p>Placer les itinéraires piétons le plus à distance possible des routes et autres sources de pollution/bruit</p>		
<p>Prendre en compte les cheminements déjà existants et empruntés par des habitant·es</p>		

Évitez les “coupures urbaines” (voie rapide, voie ferrée, voie d'eau, parc urbain fermé de nuit)

### Accessibilité

Désencombrer les trottoirs

Signaler les itinéraires piétons (signalisation spécifique, contraste visuel du cheminement piéton, panneaux de rues à chaque croisement, numéros de maison lisibles, plans de villes aux endroits stratégiques), avec les temps de parcours.

Éclairage public soigné

### Qualité

Aménager des lieux de pause	Aménager des lieux de repos	Travailler sur l'ambiance
<p>Définition : “des éléments facilitateurs visant à rendre la marche agréable” (Lire Cerema, Fiche n°3 “Les lieux de pause et de repos : éléments essentiels de la marche en ville”), une véritable nécessité pour certaines catégories de population</p>	<p>Des lieux dans lesquels les piéton-nes restent plus longuement pour des usages précis, où les fonctions essentielles de la vie quotidienne peuvent être assouvies (se restaurer, attendre, observer, socialiser, travailler, lire, rêvasser, se reposer, jouer, etc.)</p>	<p>Créer des parvis devant les équipements publics, dont les écoles, afin de visibiliser ces lieux et rendre attractif les cheminements piétons (Cerema, Fiche n°7 “De la voie circulée à la rue habitée” - Septembre 2015).</p>

Adapter le mobilier en fonction des usages attendus : assises plus confortables pour les lieux de repos, ombrages, points d'eau, toilettes, corbeilles etc.

### Complémentarité avec les autres modes de déplacement :

Itinéraires sécurisés, directs et confortables pour se rendre aux arrêts de transports en commun

Créer des lieux de poses à proximité des pôles de transports (notamment de quoi s'abriter)

Multiplier les parkings relais avec itinéraires piétons confortables vers les transports en commun.

Pour aller plus loin sur les questions techniques, [consultez les fiches thématiques du Cerema](#).

## Sources

- Rencontres Nationales de la Marche en Ville (novembre 2023)
- Conférence Places aux enfants (mars 2024)
- Monono (dir.), 2022, À pied d'œuvre. Mettre les piétons au cœur de la fabrique des espaces publics.
- Cerema. Aménager des rues apaisées : zones 30, zones de rencontres et aires piétonnes. Bron : Cerema, 2019. Collection : Connaissances. ISBN : 978-2-37180414-2
- Cerema, Fiche n°3 “Les lieux de pause et de repos : éléments essentiels de la marche en ville”/ série “Favoriser la marche” - Octobre 2019
- Cerema, Fiche n°7 “De la voie circulée à la rue habitée” - Septembre 2015
- Cerema, Fiche n°9 “Les magistrales piétonnes, un réseau piéton à haut niveau de service” - Octobre 2021