

**CONCOURS INTERNE ET TROISIÈME CONCOURS
DE TECHNICIEN TERRITORIAL**

SESSION 2026

ÉPREUVE DE RAPPORT TECHNIQUE

ÉPREUVE D'ADMISSIBILITÉ :

Elaboration d'un rapport technique rédigé à l'aide des éléments contenus dans un dossier portant sur la spécialité au titre de laquelle le candidat concourt.

Durée : 3 heures
Coefficient : 1

SPÉCIALITÉ : RÉSEAUX, VOIRIE ET INFRASTRUCTURES

À LIRE ATTENTIVEMENT AVANT DE TRAITER LE SUJET :

- ♦ Vous ne devez faire apparaître aucun signe distinctif dans votre copie, ni votre nom ou un nom fictif, ni initiales, ni votre numéro de convocation, ni le nom de votre collectivité employeur, de la commune où vous résidez ou du lieu de la salle d'examen où vous composez, ni nom de collectivité fictif non indiqué dans le sujet, ni signature ou paraphe.
- ♦ Sauf consignes particulières figurant dans le sujet, vous devez impérativement utiliser une seule et même couleur non effaçable pour écrire et/ou souligner. Seule l'encre noire ou l'encre bleue est autorisée. L'utilisation de plus d'une couleur, d'une couleur non autorisée, d'un surligneur pourra être considérée comme un signe distinctif.
- ♦ Le non-respect des règles ci-dessus peut entraîner l'annulation de la copie par le jury.
- ♦ Les feuilles de brouillon ne seront en aucun cas prises en compte.

Ce sujet comprend 25 pages.

**Il appartient au candidat de vérifier que le document comprend
le nombre de pages indiqué.**

S'il est incomplet, en avertir le surveillant.

Vous êtes technicien territorial, responsable du service voirie et réseaux de la commune de Technville (15 000 habitants), située en zone périurbaine.

À la suite de plusieurs signalements de parents d'élèves et d'enseignants, les élus souhaitent engager une réflexion sur la sécurisation des abords des établissements scolaires de la commune.

La commune compte trois groupes scolaires et un collège, dont certains sont situés en bordure de voies à fort trafic ou dans des zones à visibilité réduite. Les élus souhaitent que les aménagements envisagés soient compatibles avec les contraintes techniques du territoire et les normes en vigueur.

La directrice générale des services techniques vous demande de rédiger à son attention, exclusivement à l'aide des documents joints, un rapport technique sur l'aménagement des abords des établissements scolaires.

Liste des documents :

- Document 1 :** « Quand l'école se réapproprie ses abords » - *Banque des territoires* - 2021 - 3 pages
- Document 2 :** « Le dispositif rue scolaire étendu à trois nouvelles écoles » - *Dordogne Libre* - 2025 - 2 pages
- Document 3 :** « Sécurisation aux abords des écoles » - *Aximum* - 2025 - 2 pages
- Document 4 :** « Comment les communes françaises améliorent la sécurité routière » - *Techno-car* - 2025 - 4 pages
- Document 5 :** « Rues aux enfants et chemins des écoles : pacifier les abords des écoles de Marseille pour développer une mobilité décarbonée » - *Cerema* - 2021 - 3 pages
- Document 6 :** « (A)ménager les abords des collèges » (extraits) - *Métropole Grand Lyon* - 2024 - 8 pages
- Document 7 :** « Difficultés rencontrées par les communes dans l'application de la réglementation relative aux emplacements de stationnement à proximité des passages piétons » - *Question écrite au Sénat* - 2025 - 1 page

Documents reproduits avec l'autorisation du CFC

Certains documents peuvent comporter des renvois à des notes ou à des documents non fournis car non indispensables à la compréhension du sujet.

Dans un souci environnemental, les impressions en noir et blanc sont privilégiées.

Les détails non perceptibles du fait de ce choix reprographique ne sont pas nécessaires à la compréhension du sujet, et n'empêchent pas son traitement.

ARCHIVES

Quand l'école se réapproprie ses abords

Publié le 24 mars 2021, par Jean Damien Lesay pour Localtis

Ecoles et bâtiments éducatifs, Aménagement et foncier, urbanisme, Sécurité

Un colloque organisé par le Cerema a permis de faire le point sur l'aménagement des abords des écoles. Au cœur des enjeux : lutte contre la sédentarité et réappropriation du quartier par ses habitants. Les clés de la réussite : une démarche progressive et beaucoup de communication.

© Cerema



Le constat est alarmant. Selon l'Onaps (Observatoire national de l'activité physique et de la sédentarité), 60% des enfants de trois à dix ans se rendent actuellement à l'école en transport motorisé. Seuls 40% des élèves utilisent un mode de transport actif, très majoritairement la marche à pied. Trente ans plus tôt, une majorité d'enfants se rendaient à l'école à pied. Cette accélération de la sédentarité chez les enfants n'est pas sans poser des problèmes de santé.

Pour inverser la tendance, l'urbanisme est un levier essentiel dans les mains des collectivités locales. Et quand on parle d'école, c'est plus particulièrement l'aménagement des abords des établissements qu'il s'agit de repenser. Le but ? Donner envie aux enfants et à leurs parents de se déplacer à pied en sécurisant leurs parcours. "Agir pour des abords d'écoles sûrs et accueillants", c'est sur ce thème que le Cerema (Centre d'études et d'expertise sur les risques, l'environnement, la mobilité et l'aménagement) a tenu un colloque en ligne, mardi 23 mars.

Piétonisation temporaire

Parmi les témoignages de nombreuses communes qui ont mis en place des mesures visant à aménager les abords des écoles, deux scénarios principaux émergent. On commence souvent par une piétonisation temporaire, en fermant la rue à la circulation durant une période limitée, aux heures d'entrée et de sortie des écoles.

Lucie Bruyère, chef de projet en aménagement de l'espace public au Cerema, raconte le cheminement progressif d'une petite commune du Rhône : "On a d'abord mis en place un panneau indiquant les horaires, pour un bilan mitigé, entraînant des tensions entre piétons et automobilistes. On est alors passé à la deuxième étape avec l'élargissement du trottoir et passage de la rue en sens unique, puis on a posé une barrière pour fermer la rue aux heures d'entrée et sortie de l'école." Une des clés de la réussite a été le temps consacré à sensibiliser parents et riverains à chaque rentrée scolaire.

Wilfried Schwartz, maire de La Riche et président de Tours métropole Val de Loire, confirme la nécessité de communiquer. Dans sa commune, un dispositif de fermeture des rues aux abords des écoles a été mis en place depuis 2015. Une date tout sauf anodine : il s'agissait de sécuriser les accès après les attentats terroristes qui venaient de frapper la France. Mais la question de la circulation des enfants entrainait déjà dans l'équation. "L'enthousiasme a été assez général de la part des enfants et des parents, mais nous avons rencontré des difficultés avec les riverains, explique l' élu. Il a fallu les informer des horaires d'ouverture et de fermeture de la barrière. Au début, nous faisons preuve de souplesse, le gardien d'astreinte pouvait ouvrir et fermer la barrière aux riverains qui ne respectaient pas les horaires. Après quelques mois d'expérimentation, les habitudes étaient prises et la rue s'est apaisée".

Aménagements définitifs

Après la piétonisation temporaire, viennent les aménagements définitifs. À L'Isle d'Abeau (Isère), on expérimente depuis 2020 la fermeture de la voie où se trouve l'école. Les parents venant en voiture doivent désormais se garer sur un parking à proximité avant de rejoindre l'établissement par un cheminement piétonnier. "L'immense majorité des personnes concernées se disent satisfaites, rapporte Céline Debes, élue communale. La municipalité va donc acter de manière définitive la fermeture de cette section de rue." Ce parti pris radical s'accompagne d'un projet plus vaste : les habitants sont invités, à travers des ateliers participatifs, à penser le futur du parvis de l'école afin d'en faire un lieu de séjour à part entière. À Corpeau (Côte d'Or), le projet de requalification des abords de l'école, qui a débuté dès 2014, s'est également élargi à un aménagement arboré pour fournir de l'ombre et mieux profiter de la place. À Fécamp (76), l'aménagement des abords d'une école maternelle privée a aussi fait l'objet d'une concertation. Et là encore, le projet prévoyait plusieurs réalisations : réfection des trottoirs, chicanes avec bacs à fleurs pour ralentir la circulation et création d'un espace d'attente pour les parents d'élèves.

Que retenir de ces expériences ? Leur aspect progressif, par petites touches. Il s'agit de convaincre l'ensemble des parties prenantes – quitte à recourir à une présence "pédagogique" de la police municipale pour faire accepter les aménagements, comme à Lyon –, mais aussi de prendre le temps de mener des phases successives d'aménagements, qui vont de la sécurisation à l'embellissement, du cheminement piétonnier pour les usagers de l'école à la réappropriation des lieux par l'ensemble des habitants du quartier. Pour preuve, la ville de Paris suit également ce schéma, l'aménagement des abords des écoles débouche, à terme, sur des projets urbains plus globaux. Ainsi la mairie s'est donné pour objectif d'ouvrir aux habitants les cours Oasis – des cours d'école rafraîchies pour lutter contre les effets d'îlots de chaleur urbaine – en dehors des heures scolaires afin d'en faire des équipements tous publics à l'image des squares et jardins.

Les dangers du collège

Si l'école primaire offre l'exemple d'un équipement dont les abords peuvent être aménagés à la satisfaction générale en peu de temps et pour un budget réduit (quelques milliers d'euros pour poser des barrières), le collège est une tout autre affaire.

À Lyon, le problème ne se limite pas au problème de mode de transport des élèves. Dans la deuxième agglomération française, dont la métropole a pris la compétence collèges, les jeunes qui fréquentent ces établissements secondaires posent des problèmes bien spécifiques. Sylvie Giagnorio, chef de projet pour la transformation de l'espace public de la métropole, explique : "On est confronté à un public plus nombreux que dans les écoles, des jeunes entre 11 et 15 ans qui souvent se déplacent en groupes et provoquent des attroupements importants sur la chaussée. En termes sociologiques, sur les parvis des collèges, ce sont les premiers harcèlements, les premiers deals, qui peuvent se mettre en place. Et plus généralement, les grands ont tendance à accaparer l'espace au détriment des 'petits sixièmes'."

L'ambition n'est plus seulement la sécurisation des cheminements mais aussi celle de la prévention des attroupements. Ici, il convient de faire attention au traitement des voies en impasse qui pourraient favoriser des regroupements non visibles. Là, on prévoit une loge permettant d'avoir une vue sur le parvis, lequel doit être assez large. On entre alors dans une autre dimension qui ne concerne plus le simple aménagement des abords de l'établissement : sa conception même.

Le dispositif rue scolaire étendu à trois nouvelles écoles

 1 min • Antoine Beert

À partir de ce lundi 10mars, date de retour des écoliers en classe, les écoles Simone-Veil, la Cité et André-Boissière bénéficieront du dispositif rue scolaire devant l'entrée de leur établissement. Aux heures d'arrivées et de sorties, les rues devant les écoles seront donc fermées à la circulation.

Périgueux

Le déploiement du dispositif rue scolaire se poursuit. Fort de son succès lors de son expérimentation, il va désormais s'étendre à de nouvelles écoles de la Ville de Périgueux. Déjà mis en place aux abords des écoles du Toulon et du Gour de l'Arche en 2021, celui-ci va s'appliquer à partir de ce lundi 10mars -jour de la rentrée des élèves en classe - aux écoles Simone-Veil, la Cité et André-Boissière. Plus qu'une simple expérimentation, Marie-Claire Bécrot-Dallé, adjointe à l'éducation, confirme l'efficacité du projet «L'idée, c'est de sécuriser l'ensemble de nos écoles. Il y a de très bons retours, les gens apprécient», relève l'élue, après des mois de consultations auprès du personnel enseignant et des parents.

Preuve en est, un couple de retraités a découvert ce dispositif et a félicité cette initiative au moment de leur passage. Des tracts dans les boîtes aux lettres sont distribués pour informer les riverains.

La mise en place de ce dispositif répond à quatre objectifs. D'abord, sécuriser le périmètre devant l'école, ensuite favoriser les échanges familiaux et amicaux sur le parvis et la route situés devant l'établissement, puis réduire la pollution sonore, les émissions de gaz à effet de serre et enfin favoriser les

déplacements doux, ce qui encourage à la pratique d'une activité physique quotidienne en se déplaçant à pied ou à vélo...

Alors que l'école André-Boissière s'apprête à rouvrir et que des aménagements et des travaux sont en cours proche de l'école Simone-Veil -La Cité, au niveau de la rue Romaine, ces rues scolaires s'inscrivent dans une logique de chemin de traverse. «Ce sont des habitudes ancrées depuis plusieurs mois. Il faut que les familles les gardent. On souhaite laisser plus de place aux enfants dans les espaces publics de la ville», relève Marie-Claire Bécret-Dallé, trouvant que les enfants de ces âges-là sont trop vite cantonnés aux espaces de jeux fermés.

Concrètement, comment se déploie-t-il? En clair, il s'agit de piétonniser temporairement la zone située devant l'école à l'heure d'arrivée et à celle de départ de leur établissement scolaire, c'est-à-dire que la route sera fermée à la circulation aux véhicules motorisés le matin de 8h à 8h40, puis l'après-midi de 15h40 à 16h40. Les mercredis également de 11h10 à 11h50. «Les trois rues sont en sens unique donc ça sera beaucoup plus facile à appliquer, car il n'y aura qu'une voie bouchée», explique l'élue. Les automobilistes sont donc invités à emprunter les voies adjacentes. Par ailleurs, un agent sera positionné, au début, pour faire de la médiation et expliquer l'objet de cette voie.

Ce dispositif a, par la suite, vocation à être déployé au maximum dans la mesure du possible aux abords des quatorze écoles publiques de la ville. Une fois le dispositif correctement en place, la mairie compte y installer des barrières fixes comme c'est déjà le cas au Toulon.



UNE APPROCHE GLOBALE DE LA SÉCURITÉ

Nos équipes conçoivent et mettent en œuvre des solutions adaptées à vos besoins :

Étudier les comportements et les flux de trafic

- > Relevés de données de trafic véhicules, piétons, cyclistes (comptage, vitesse...)
- > Études d'accidentologie et études comportementales
- > Plans de circulation et d'aménagement urbain
- > Organisation et requalification des dessertes et de l'offre de stationnement



Réduire les risques en régulant la vitesse

- > Radars pédagogiques
- > Ralentisseurs en zone 30
- > Secuspeed : panneaux de limitation de vitesse à affichage variable



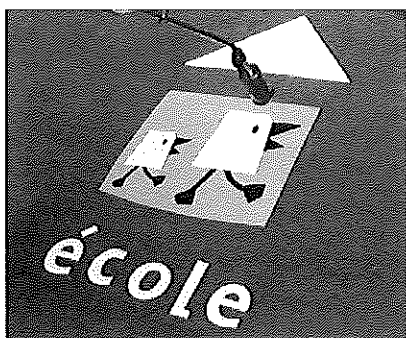
Augmenter la vigilance par l'alerte visuelle

- > Marquage d'animation et revêtements colorés
- > Totems école et signalétique avec décors spécifiques
- > Panneaux de signalisation de police renforcés à LEDs



Sécuriser les trajets pour favoriser l'écomobilité scolaire

- > Marquages de guidage pour canaliser piétons et cyclistes : Pédibus, Vélobus
- > Éclairage intelligent avec détection du passage des usagers
- > Aménagements des traversées piétonnes : revêtement haute adhérence Vigigrip
- > Feux tricolores avec temps de passage adaptés à la densité de piétons en attente



Faciliter le stationnement en guidant les véhicules

- > Solution de réservation et de guidage à la place (application mobile)
- > Panneaux d'indication des places disponibles dans les parcs de stationnement
- > Installation de mobilier urbain facilitant le stationnement vélos et trottinettes



Surveiller, gérer et contrôler l'accès au bâtiment

- > Bornes escamotables, bornes antiterroristes
- > Barrières d'accès
- > Détection automatisée
- > Solutions de vidéo protection



Actus

Comment les communes françaises améliorent la sécurité routière ?

Publié le lundi 14 avril 2025 à 10h29 par Camille Martin · Durée de lecture : 4 minutes

La sécurité routière représente un enjeu majeur pour les communes françaises qui, face aux 3 244 décès enregistrés sur les routes en 2023, développent des stratégies innovantes pour protéger leurs habitants. En tant qu'ingénieur passionné par les questions d'infrastructure et de circulation, j'observe avec intérêt comment les municipalités prennent désormais ce sujet à bras-le-corps. 🚦 Étudions ensemble les dispositifs mis en place par nos villes et villages pour réduire le nombre d'accidents et créer des espaces de circulation plus sûrs pour tous.

En bref :

- Les aménagements urbains spécifiques limitent efficacement la vitesse
- Les nouvelles technologies améliorent la détection des infractions
- Les actions de sensibilisation locales touchent directement les usagers
- La concertation citoyenne améliore l'efficacité des mesures adoptées

Les aménagements urbains qui transforment nos rues

La modification du paysage urbain constitue l'une des réponses les plus visibles apportées par les communes françaises en matière de sécurité routière. Les municipalités repensent l'organisation de leurs voies de circulation pour créer des espaces de mobilité partagée et apaisée. À Strasbourg, le déploiement des zones 30 couvre désormais plus de 80% du territoire communal, réduisant de 15% le nombre d'accidents corporels depuis leur mise en place.

Les chicanes, plateaux surélevés et écluses routières façonnent désormais nos parcours quotidiens. Ces dispositifs contraignent naturellement les conducteurs à ralentir sans recourir systématiquement aux contrôles policiers. Grenoble a développé des carrefours surélevés aux intersections dangereuses, diminuant de près de 30% les accidents à ces points critiques. Rien de plus simple pour comprendre leur efficacité : en modifiant physiquement l'environnement, on influence directement le comportement des usagers.

La protection des usagers vulnérables devient également prioritaire. De nombreuses communes installent des voies dédiées aux cyclistes et des passages piétons sécurisés. À cet égard, la poignée hollandaise représente une technique qui peut sauver la vie des cyclistes et que certaines municipalités enseignent désormais dans

leurs campagnes de prévention. Ce geste simple consiste à ouvrir la portière de sa voiture avec la main opposée, forçant ainsi le conducteur à regarder derrière lui avant de sortir.

Les giratoires se multiplient également dans nos paysages urbains et périurbains. Contrairement aux idées reçues, ils ne servent pas uniquement à fluidifier le trafic, mais réduisent considérablement la gravité des accidents. Par voie de conséquence, les collisions s'y produisent généralement à angle fermé et à vitesse réduite, limitant leur impact. Vous l'aurez compris, l'aménagement urbain constitue un levier puissant pour les communes souhaitant améliorer leur bilan sécuritaire. 🚦

Technologies et innovations au service de la sécurité locale

Le déploiement des technologies modernes transforme radicalement la capacité des communes à surveiller et améliorer la sécurité routière. Le radar pédagogique communal se multiplie à l'entrée des agglomérations, offrant aux conducteurs un retour immédiat sur leur vitesse sans dimension punitive. L'étude (PUSER) menée par le Centre d'études et d'expertise sur les risques, l'environnement, la mobilité et l'aménagement (CEREMA) atteste leur efficacité avec une réduction moyenne de 7 km/h de la vitesse des véhicules.

Les feux tricolores intelligents représentent une autre innovation majeure. Ces dispositifs s'adaptent aux conditions de circulation et peuvent rester au rouge lorsqu'un véhicule approche à vitesse excessive. La ville de Toulouse a été pionnière dans ce domaine, installant plus de 50 feux intelligents depuis 2022. Pour avoir le cœur net sur leur efficacité, la municipalité a constaté une diminution de 12% des excès de vitesse aux carrefours équipés.

Des communes comme Lyon ou Nantes ont installé des systèmes d'éclairage qui s'intensifient au passage des véhicules ou des piétons, améliorant la visibilité aux moments critiques. Ces dispositifs, en plus de leurs avantages écologiques, renforcent considérablement la sécurité aux passages piétons et intersections dangereuses.

Les applications mobiles communales font désormais partie de la panoplie des outils disponibles. Elles permettent aux citoyens de signaler des problèmes d'infrastructure ou des situations dangereuses directement aux services municipaux.

Au premier signe de faiblesse d'un panneau de signalisation, les habitants peuvent ainsi alerter leur mairie. D'ailleurs, le rôle essentiel des panneaux de signalisation dans la prévention des accidents ne doit jamais être sous-estimé, car ils constituent souvent la première ligne de défense contre les comportements à risque. 🚦

Éducation et sensibilisation : des initiatives locales qui font la différence

L'amélioration de la sécurité routière passe inévitablement par un changement des comportements. Les communes l'ont bien compris et développent des programmes éducatifs ciblés. Les interventions en milieu scolaire permettent de sensibiliser les plus

jeunes aux dangers de la route. La municipalité de Rennes a mis en place un parcours vélo dans les écoles primaires qui forme chaque année plus de 2000 enfants aux bons réflexes cyclistes.

Les ateliers pratiques pour seniors rencontrent également un succès grandissant. Face au constat que les conducteurs âgés peuvent présenter des vulnérabilités spécifiques, de nombreuses communes organisent des sessions de remise à niveau. Ces formations abordent les nouvelles règles de circulation et permettent d'actualiser des connaissances parfois acquises plusieurs décennies auparavant.

Les campagnes de communication locales jouent un rôle déterminant dans la prévention. Contrairement aux messages nationaux, elles peuvent cibler des problématiques spécifiques au territoire. Ainsi, une commune littorale comme La Rochelle concentre ses efforts sur la sécurité des cyclotouristes pendant la période estivale, quand une ville comme Chamonix sensibilise aux dangers de la conduite en conditions hivernales.

Certaines questions réglementaires font l'objet d'une attention particulière, comme est-il possible de franchir la ligne continue pour dépasser un vélo ? Cette question, souvent mal comprise par les automobilistes, illustre parfaitement l'importance de la pédagogie en matière de partage de la route. Des communes comme Paris ou Bordeaux ont d'ailleurs intégré cette thématique dans leurs campagnes d'information, clarifiant les situations où le franchissement est autorisé pour préserver la sécurité des cyclistes.




Stratégies participatives et gouvernance locale de la sécurité

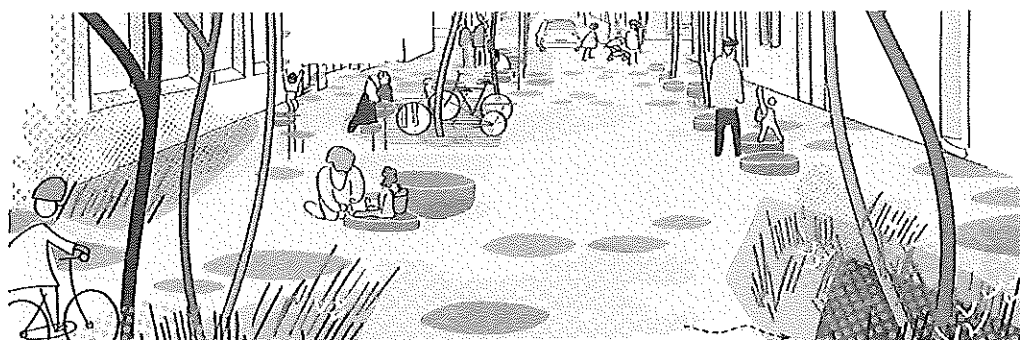
L'implication des citoyens dans l'élaboration des politiques de sécurité routière représente une tendance forte. Les consultations publiques et démarches participatives permettent d'identifier les zones perçues comme dangereuses par la population. La ville de Angers a ainsi développé une cartographie collaborative des points noirs routiers, enrichie par les signalements des habitants via une plateforme numérique dédiée.

Les comités locaux de sécurité routière réunissent élus, techniciens, forces de l'ordre et représentants de la société civile. Ils élaborent des plans d'action adaptés aux spécificités territoriales. En quelques étapes seulement, ces instances permettent de coordonner l'ensemble des acteurs concernés et d'optimiser l'utilisation des ressources disponibles.

Les expérimentations locales sont également encouragées. Avant d'être généralisés, certains aménagements sont testés à petite échelle pour évaluer leur impact réel. La commune de Sceaux a par exemple expérimenté des « rues-écoles » temporairement fermées à la circulation automobile aux heures d'entrée et sortie des établissements scolaires, une initiative qui s'est révélée particulièrement efficace pour sécuriser ces moments critiques.

Pour finir, les coopérations intercommunales deviennent incontournables. Les problématiques de circulation dépassant souvent les frontières administratives, les communes mutualisent leurs moyens et coordonnent leurs actions. Cette approche globale permet d'assurer une cohérence des aménagements et des règles de circulation sur des territoires plus vastes. Les automobilistes et autres usagers y gagnent en lisibilité, facteur essentiel pour une conduite sereine et sécurisée. 

Rues aux enfants et chemins des écoles : pacifier les abords des écoles de Marseille pour développer une mobilité décarbonée



Objet de l'opération

L'objectif de ce partenariat entre le Cerema et la ville de Marseille est d'outiller les stratégies de déploiement de projets de pacification des abords des écoles. L'enjeu de ces projets est de stimuler la pratique des mobilités actives, d'améliorer la qualité de vie des enfants se rendant à l'école et des habitants du quartier.

La ville de Marseille a pour objectif général de pacifier les abords des écoles, pour améliorer la sécurité des déplacements scolaires, sensibiliser à la pratique des mobilités actives, atténuer les conflits d'usage de la voirie au sein des quartiers.

Le partenariat entre le Cerema et la ville de Marseille (Direction de l'Espace Public et de la Mobilité) permet d'outiller le déploiement des stratégies de pacification des abords des écoles, à partir de projets de différents natures, en fonction des contextes des écoles : sécurisation des flux et développement d'espaces plus conviviaux dans les rues sans restriction de circulation possible, fermeture temporaire ou piétonnisation pérenne des rues moins contraintes, fermeture événementielle.

Le partenariat avec le Cerema est constitué de trois volets complémentaires d'aide au déploiement de projets :

- Aide méthodologique et outillage des projets (benchmark, typologie de projets, boîte à outils aménagements...)
- Élaboration de schémas types d'aménagement correspondant à des contextes urbains représentatifs (pré-programmes types ou inspirations pouvant servir au dialogue entre MOA et MOE)
- Élaboration d'un outil numérique d'aide à la décision, permettant de hiérarchiser et cartographier les critères de choix des projets sur un territoire (webcartographie dynamique et base de données)

Les besoins du client / partenaire

Consciente des multiples enjeux autour de la mobilité des scolaires (sécurité de déplacement, mobilités actives pour la décarbonation et la qualité de l'air, adaptation des espaces publics aux changements climatiques), la ville de Marseille souhaite s'engager dans une démarche de pacification des abords d'écoles (« rues des enfants ») et des chemins des écoliers. La volonté de la ville de Marseille d'offrir un cadre apaisé aux enfants est à rapprocher aussi du plan de rénovation de 174 écoles engagé conjointement avec l'État, pouvant occasionner des modifications temporaires de voirie aux abords des écoles.

Le contexte socio-économique de la ville de Marseille est contraint, et la compétence de voirie relève de la Métropole d'Aix Marseille Provence. Ces éléments rendent nécessaire l'appropriation de solutions frugales inspirées notamment de l'urbanisme tactique, susceptibles de faire évoluer les pratiques et les perceptions de la ville sans aménagements lourds, avec des moyens à engager devant rester « maitrisables » (moyens financiers et humains). De plus, l'acceptabilité de ces projets de pacification s'inscrit dans des contextes souvent complexes en termes d'usages, dans lesquels il est nécessaire de permettre une continuité d'usages multiples non spécifiquement liés à l'école : circulation des secours, cheminements des PMR, livraison des espaces de restauration scolaire, services de propreté urbaine, accès de résidents ayants-droits, accès à l'offre de stationnement privée ...

La ville de Marseille doit, pour cela, programmer des projets en fonction des enjeux de traitement (criticité du besoin), adaptés aux contextes des rues de chaque école (champs de contraintes), et à ses moyens (réalisation sans avoir la compétence voirie et « exploitabilité » à terme).

La réponse du Cerema

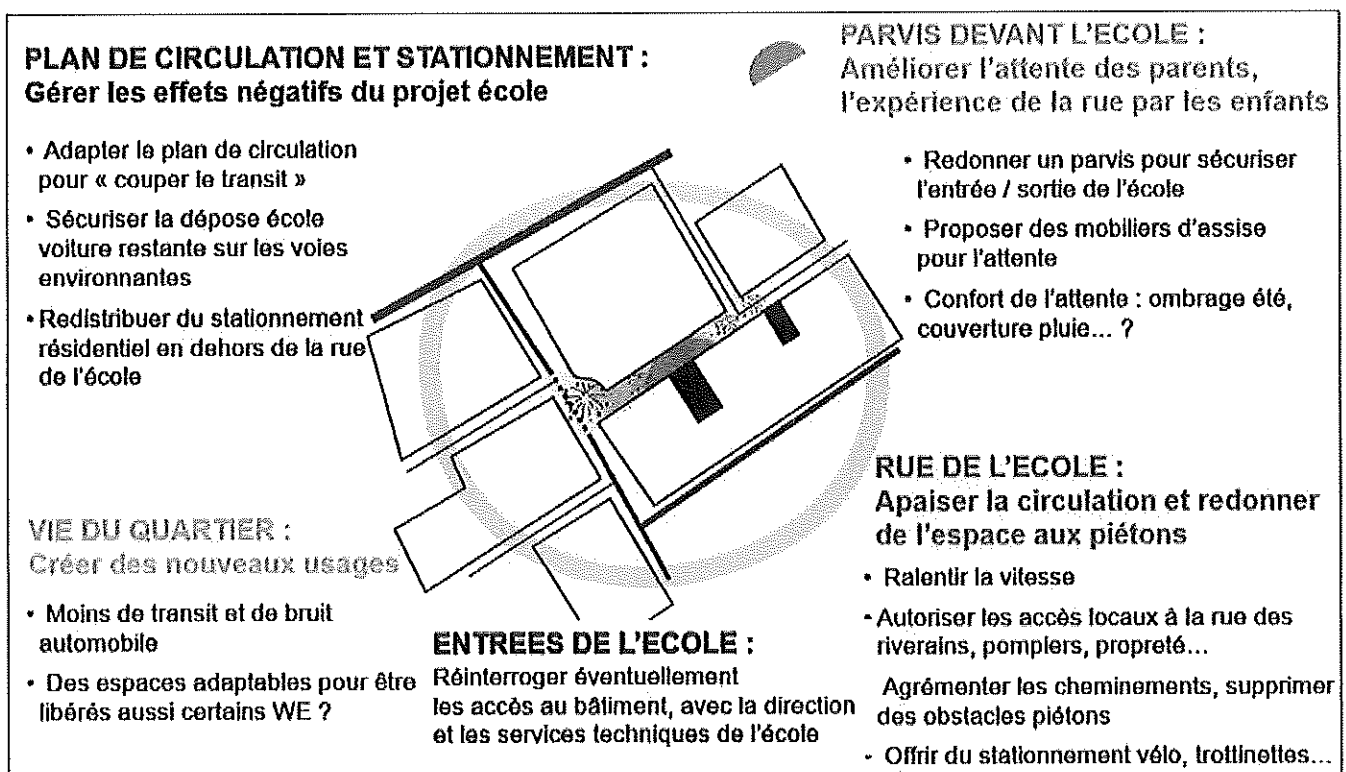
Cette approche méthodologique se décompose en trois volets :

Volet 1 : Aide méthodologique au projet de pacification

Après un rappel des différents enjeux de la pacification, le Cerema vise à apporter des éléments méthodologiques pour soutenir le déploiement d'une démarche de projets de pacification :

- Analyse de la configuration territoriale ;
- Choix du scénario projet adapté au contexte de l'école ;
- Boîte à outils (et exemples d'inspiration) des leviers d'actions, d'aménagements...,
- Évaluation et capitalisation.

À partir des productions nationales du Cerema ainsi que d'un travail d'enquête et de terrain, le Cerema partage également des éléments de retours d'expérience sur des démarches de pacification ou des aménagements ayant été menées par d'autres collectivités, afin d'alimenter les réflexions stratégiques, organisationnelles et opérationnelles de la ville de Marseille.



Volet 2 : Élaborer des scénarios-type d'aménagement

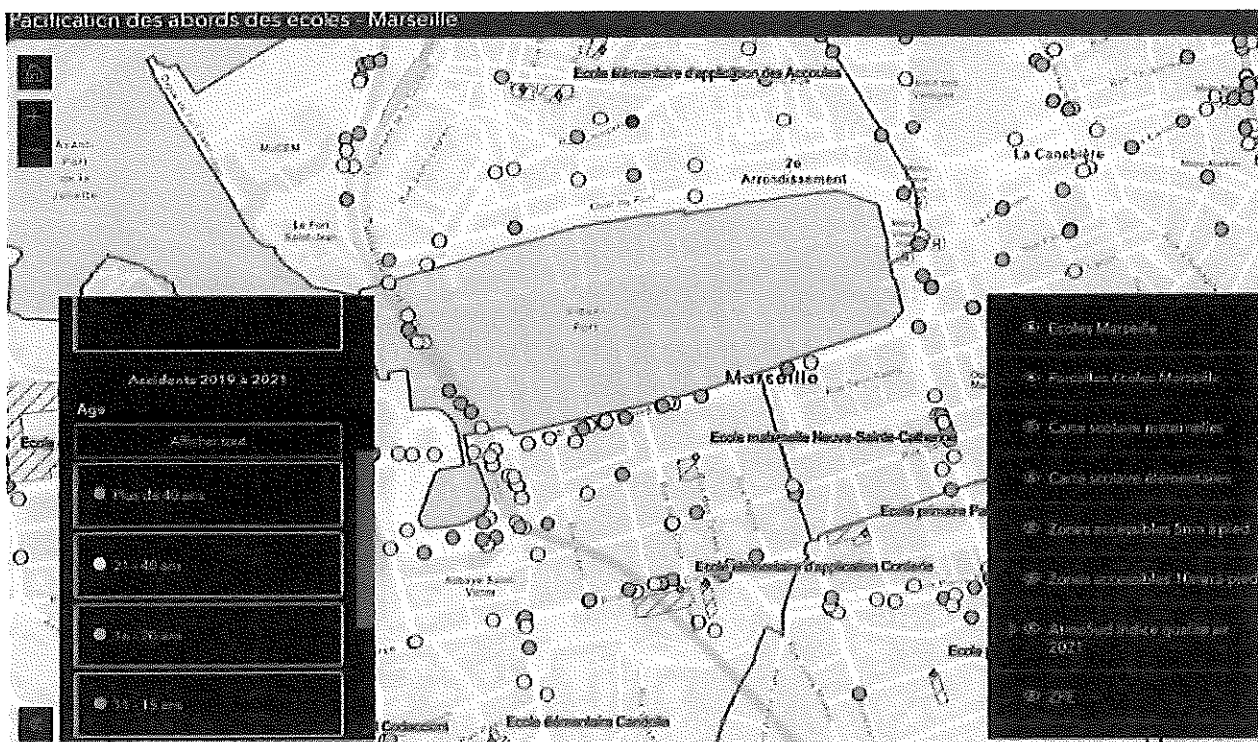
Pour tester cette aide méthodologique au projet (volet 1), le Cerema et la ville de Marseille mobilisent différents acteurs de la fabrique de la ville dans le cadre d'ateliers collaboratifs, afin d'élaborer pour quelques cas réels d'écoles des scénarios-types d'aménagement (formalisation de pré-programmes illustrés) qui articulent les différents leviers de pacification (avec schémas de principe d'aménagement). Ces écoles ont été sélectionnées en raison des contrastes marqués entre les configurations territoriales dans lesquelles elles s'inscrivent (tissu ancien dense de centre-ville, tissu de quartier prioritaire de la politique de rénovation urbaine, tissu de faubourg...).

En parallèle, le Cerema formule des recommandations pré-programmatiques sur trois autres cas réels d'écoles, que la ville de Marseille souhaite pacifier à l'aide d'interventions frugales.

Volet 3 : outil cartographique d'aide à la décision

En collaboration avec la ville, le Cerema réalise enfin un outil multicritère d'aide à la décision pour l'ensemble des écoles du parc scolaire de la ville. L'objectif est d'abord de rassembler dans une même base de données différents critères permettant de décrire – dans une certaine mesure – le type d'école et la configuration territoriale dans laquelle elle s'inscrit. Puis dans un second temps, il s'agit d'élaborer trois familles d'indicateurs permettant de qualifier le contexte d'intervention aux abords de chaque école : degrés de faisabilité, de criticité et d'opportunité (c'est-à-dire articulation du projet de pacification avec des politiques publiques d'aménagement plus larges). Ces éléments ont pour but de soutenir le travail de priorisation et de programmation pluriannuelle des services de la ville.

En parallèle, le Cerema produit une visualisation de certaines de ces données sous la forme de cartographie dynamique (dataviz). Il s'agit à la fois de permettre à l'utilisateur d'afficher différentes couches de données utiles pour un pré-diagnostic du contexte de l'école (qualité de l'air, bruit, passage des lignes de TC, ...), et d'afficher un récapitulatif d'information sur une « fiche » accessible en cliquant sur le ponctuel de chaque école.



LE CLIENT / PARTENAIRE

Ville de Marseille (13)

870 321 habitants (2020)

LE CALENDRIER

Décembre 2022 – août 2023

PARTENAIRES

Ville de Marseille et Cerema

PILOTE DU PROJET

Cerema Méditerranée
Département Territoire Ville Bâtiment
Groupe Aménagement Urbain

Florence Orillard - Chargé-e d'études en urbanisme opérationnel et ville durable

DOCUMENT 6

(A) MÉNAGER LES ABORDS DES COLLÈGES

La sécurité des adolescents, une préoccupation permanente

La Métropole de Lyon accorde une grande importance à la protection des collégiens. Ce thème englobe divers aspects tels que la sécurité routière, la prévention des intrusions dans les établissements, la lutte contre les trafics illicites ou encore la gestion de la menace terroriste. Coup de projecteur sur trois initiatives visant à réduire les risques.

609

accidents impliquant des usagers âgés de 11 à 16 ans ont été recensés entre 2018 et 2021.

58%

des accidents surviennent à moins de 500 mètres du collège [...] principalement lors de traversées de voies principales.

Comprendre l'accidentologie aux abords des collèges

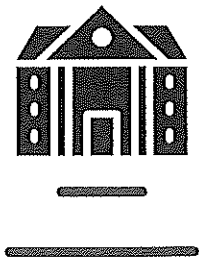
En 2023, la Métropole de Lyon a missionné le bureau d'études Covadis afin de mieux comprendre l'accidentologie aux abords des collèges dans son territoire. Les conclusions de cette étude mettent en lumière des enseignements significatifs sur la période 2018-2021.

Tout d'abord, 609 accidents impliquant des usagers âgés de 11 à 16 ans ont été recensés, représentant ainsi 7,6% de l'accidentologie générale dans le territoire métropolitain. Cette proportion est légèrement inférieure à celle de l'Eurométropole de Strasbourg, mais supérieure à celles du Grand Paris et de Montpellier Métropole. Les résultats révèlent un manque de connaissances approfondies concernant l'accidentologie corporelle des 11-16 ans, malgré l'existence du projet de recherche PAAM (Piéton Adolescent Accidentologie et Mobilité) initié en 2015. Ce projet pointe un pic

d'accidents piétons entre 11 et 13 ans, ainsi que le fait que 75 % des accidents surviennent à moins de 500 mètres du collège, principalement lors de traversées de voies principales. Plus spécifiquement, dans le territoire métropolitain de Lyon, 58% des accidents impliquant des collégiens piétons surviennent dans un rayon de 500 mètres autour des établissements. Le collège Georges Clémenceau à Lyon 7^e est identifié comme l'établissement le plus accidentogène avec six accidents enregistrés dans ce périmètre¹.

En termes de répartition géographique, les communes les plus touchées par ces accidents sont Vénissieux, Lyon (7^e et 3^e arrondissements), ainsi que Villeurbanne, situées au centre et en première couronne métropolitaine. Cette étude met ainsi en évidence la nécessité d'une approche proactive et ciblée pour améliorer la sécurité aux abords des collèges.

1 - Des travaux aux abords de ce collège auront lieu à l'été 2024



1. Les collèges en front de rue, donnant sur une voie ouverte à la circulation motorisée

Il s'agit du type d'établissement le plus exposé aux enjeux de sécurité routière, la voie étant circulante et n'offrant pas de solution de repli pour les piétons en dehors des trottoirs.

Exemples

- Collège Gabriel Rosset à Lyon
- Collège Clémenceau à Lyon
- Collège Lassagne à Caluire-et-Cuire
- Collège La Xavière à Vénissieux
- ...

2. Les collèges dotés d'un parvis

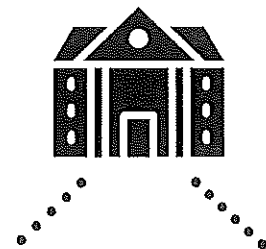
Ces établissements bénéficient d'un recul plus ou moins important par rapport à la voirie. Cette zone tampon prend le plus souvent la forme d'un demi-cercle récupéré sur la parcelle du collège mais ouvert et traité comme une surlargeur du trottoir.

Exemples

- Collège Charcot à Lyon
- Collège Clément Marot à Lyon
- Collège Colette à Saint-Priest
- Collège Jean Macé à Villeurbanne
- ...

Problématiques

- Accidentologie (les élèves sont ici davantage exposés au risque d'accident avec des véhicules motorisés) et conflits d'usages (entre piétons, vélos et trottinettes, notamment).
- Dépose des élèves par des bus scolaires. Certains établissements font attendre les élèves dans la cour, jusqu'à ce qu'à l'heure de passage exacte des bus qui se rapprochent le plus possible de l'entrée.
- Dépose des élèves en voiture. Les embouteillages et ralentissements sont fréquents.
- Risque de déboisement des voitures derrière les bus lorsque les usagers en sortent.
- Vitesse excessive des automobilistes.
- Attente des élèves et des familles sur le trottoir. De nombreuses personnes sont concentrées sur un espace très réduit.
- ...



Problématiques

- Coprésence de différentes catégories d'usagers : les collégiens cohabitent ici avec d'autres publics tels que les familles, les riverains, mais aussi potentiellement des adultes sans lien avec les établissements et leurs abords (passants, « rodeurs » ...).
- Mésusages (regroupements, « squat », bagarres...).
- Accessibilité : des plots amovibles permettent généralement aux pompiers d'accéder au parvis en cas de besoin.
- Entretien : la domanialité des parvis pose parfois question : qui a la charge de leur entretien ?
- Aménagements parfois peu qualitatifs pour certains parvis (très minéraux, spartiates...).
- ...





3. Les collèges localisés en impasse

Ce type d'établissement est plus rare mais se rencontre toutefois, généralement en dehors des quartiers les plus centraux (ils sont fréquents dans l'Est lyonnais où les collèges sont souvent dotés d'un grand terrain).

Exemples

- Collège Boris Vian à Saint-Priest
- Collège Olivier de Serre à Meyzieu
- Collège Jean de Tourne à Fontaines-sur-Saône
- Collège Marcel Pagnol à Pierre-Bénite
- ...

Problématiques

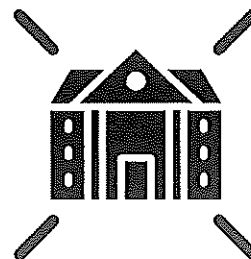
- Dépose des élèves en bus : les arrêts sont le plus souvent installés au début de l'impasse, les élèves doivent ensuite marcher.
- Dépose des élèves en voiture : certains parents ont tendance à s'approcher le plus possible de l'entrée des collèges, créant parfois des embouteillages et ralentissements.
- Stationnement : des parkings sont parfois installés à proximité des impasses car il n'est généralement pas possible de s'y garer directement.
- Sécurité : ce type de collège se trouve à l'abri de la circulation... mais aussi des regards. Des usages problématiques y sont fréquemment observés en dehors des temps scolaires (regroupements, bagarres... mais aussi trafic ou rodéos, le soir, le week-end et en période de vacances).
- ...

4. Les collèges implantés sur une place, souvent enchâssés dans un quartier

Ces établissements concentrent une grande variété d'enjeux, à la fois urbains et sociaux.

Exemples

- Collège Gisèle Halimi à Lyon
- Collège Jean de Verrazane à Lyon
- Collège Le Plan du Loup à Sainte-Foy-lès-Lyon
- Collège Jean Jaurès à Villeurbanne
- ...



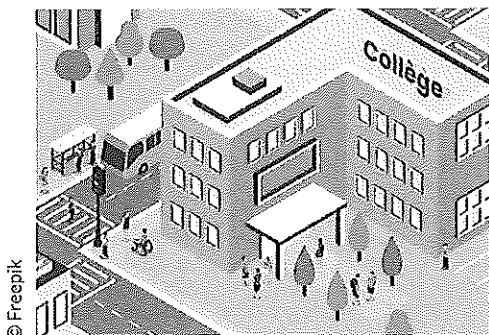
Problématiques

- Ensemble des problématiques précédemment évoquées ainsi que celles propres aux espaces publics en milieu urbain (regroupements, bruit...).
- ...

Trois échelles d'analyse

Chacun de ces périmètres correspond à des enjeux différents et des équipements publics spécifiques, qui peuvent être ainsi classés par intensité et par proximité à l'entrée du collège. Ils sont représentés ci-après de façon schématique, avec des précisions sur les éléments qu'ils englobent.

1.



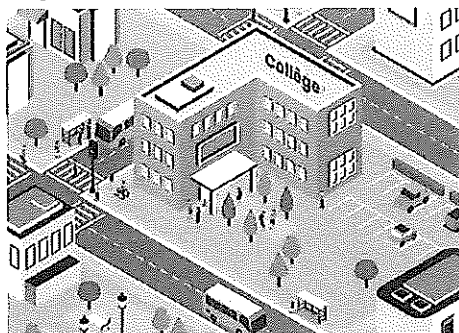
PII. Le périmètre immédiat

Le périmètre immédiat correspond au parvis et à l'entrée du collège.

Il comprend l'ensemble du champ en première proximité, généralement visible depuis la loge :

- l'entrée du collège,
- le parvis quand il existe,
- le bord de voirie immédiat,
- les arrêts de bus dans certains cas.

2.



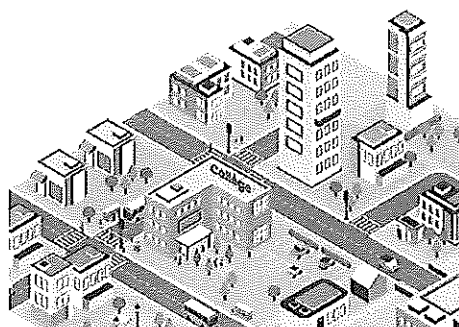
PR2. Le périmètre rapproché

Le périmètre rapproché correspond au début des cheminements des collégiens, et aux premiers liens avec la ville. Le niveau est celui de la rue.

Il comprend les équipements suivants :

- les arrêts de bus,
- le parking extérieur éventuel,
- les passages piétons.

3.



PE3. Le périmètre éloigné

Le périmètre éloigné correspond au secteur le plus large où les enjeux vis-à-vis du collège sont dilués avec les autres enjeux urbains. Le niveau est celui du quartier.

Il comprend :

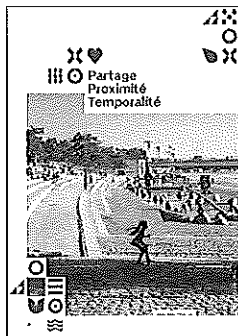
- l'accès au parc du secteur,
- les éventuels autres établissements scolaires du voisinage,
- les cheminements piétons et les aménagements cyclables.





Défi 4

Imaginer des espaces publics adaptés à la diversité des rythmes et usages de la ville



« Les espaces publics sont des lieux où l'on se déplace, mais ils agissent également comme vecteurs de lien social et d'accueil par la diversité d'usages et d'activités qui y sont pratiqués. Les places, les jardins ou les rues de quartiers sont autant d'espaces où privilégier la pluralité des usages qui font la vie locale. Ainsi, la nécessité de rééquilibrage de la place donnée à la circulation et au stationnement est posée à la fois dans l'espace, mais aussi dans le temps, en imaginant des occupations qui puissent être temporaires ou plurielles : événements festifs, occupations en lien avec les activités en rez-de-chaussée, commerces de proximité, etc. Penser les espaces en cohérence avec les différentes temporalités de la ville et expérimenter les usages permettront leur bonne adaptation aux rythmes de la vie de quartier, mais aussi d'accueillir des événements ou des animations ponctuels qui constituent des moments essentiels à la convivialité et la cohésion sociale. »

→ https://www.grandiyon.com/fileadmin/user_upload/media/pdf/urbanisme/charte-espaces-publics.pdf

Sous-défis

- 1 Apaiser l'espace au profit des usages du quotidien
- 2 Inviter les habitants à se réapproprier les rues
- 3 Accommoder les espaces aux temporalités de la vie locale
- 4 Inviter les habitants à participer à l'aménagement et à la gestion



IDÉES-CLÉS POUR LES ABORDS DES COLLÈGES

- Les heures d'entrée et de sortie des établissements constituent deux temps forts quotidiens pour l'ensemble des publics.
- Différents modes de transport sont utilisés par les collégiens et doivent de facto cohabiter : voiture, marche, vélo, trottinette et bus.
- De nombreux conflits d'usages sont constatés aux abords des établissements.
- Les embouteillages sont fréquents à la sortie des cours.
- La présence de voitures constitue le risque principal en matière de sécurité aux abords des collèges.
- Les parents ont souvent tendance à vouloir s'approcher au maximum des établissements pour y déposer leurs enfants (stationnement anarchique, en « double file » ..).
- Les bus sont fréquemment bondés.
- Les espaces verts et terrains de sport situés à proximité immédiate des collèges sont souvent investis par les élèves à la sortie des cours (principalement par les garçons).
- De bonnes relations entre les élèves, les riverains et l'équipe éducative facilitent le signalement d'éventuels problèmes aux abords des établissements (bagarres, regroupements, trafics...).



RECOMMANDATIONS POUR LES ABORDS DES COLLÈGES



À PRIVILEGIER

Limitier la circulation automobile aux abords immédiats des collèges.

Installer, en fonction du contexte, des dispositifs anti-bélier devant l'entrée, afin de garantir la sécurité des élèves.

Entretien parfaitement les abords des établissements (les parvis mais également les parkings et terrains adjacents) pour éviter le développement des dégradations et valoriser l'image des collèges.

Entretien également parfaitement l'intérieur des collèges (les élèves seront de bons ambassadeurs auprès de leurs proches).

Créer / développer des parkings à vélos et à trottinettes, pour répondre à l'évolution des modes de déplacement des différents publics.

Faire mieux connaître les collèges et leur fonctionnement aux parents et riverains et lutter contre les idées reçues.

Faire intervenir des médiateurs aux abords des établissements en dehors des heures de cours lorsque c'est nécessaire (en cas d'usages problématiques comme les bagarres, regroupements, trafics...).

Sensibiliser les collégiens au code de la route, afin d'éviter les conduites à risques.

Entretien de bonnes relations avec les élèves et les riverains, afin qu'ils soient des relais/ fassent des alertes en cas d'incidents aux abords des établissements.

Autoriser les collégiens à pique-niquer dans les établissements les jours d'activités parascolaires où la cantine ne fonctionne pas.

Aménager des pistes cyclables à proximité immédiate des établissements mais également sur les parcours empruntés par les élèves.

Coordonner les heures d'entrée et de sortie des collèges avec les horaires de passage des bus.



À ÉVITER

Les collèges implantés en retrait de l'espace public, auxquels on accède via une impasse.

Les dépose-minutes situés directement devant les établissements.

La présence de publics très différents aux abords des collèges au moment des entrées et sorties d'établissement (élèves, enseignants mais aussi personnes extérieures).

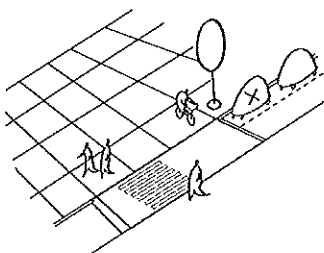
Les périodes sans aucune activité aux abords des établissements (soirs, week-ends et vacances scolaires).

Les sonneries / annonces micros trop fortes, qui créent des nuisances sonores pour les riverains.

Aller plus loin / pistes à explorer

► « Occuper le temps vide » en accompagnant les usages vertueux des abords des collèges en dehors des heures de cours (promener son chien, se balader, faire du sport...) afin de chasser les usages problématiques (bagarres, regroupements, trafics...)?



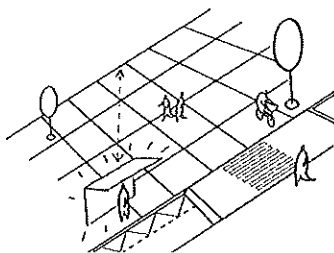


Stationnement

- Le maire est investi de pouvoirs de police, il peut notamment réguler voire interdire la circulation et le stationnement des véhicules aux abords des établissements scolaires.
- Le niveau Vigipirate « alerte attentat » peut prévoir l'interdiction du stationnement des véhicules aux abords des établissements scolaires.
- À cela s'ajoute l'obligation de neutraliser les places de stationnement motorisé dans les cinq mètres en amont de chaque passage piéton d'ici 2027. Prioriser ceux entre le collège et les arrêts de transport en commun.
- Cas spécifique de la ville de Lyon : périmètre de dix mètres de rayon à partir de l'entrée interdisant toute présence statique matérielle (véhicules, poubelles, bacs à fleurs...).
- Même situation pour les voitures et vélos.

Solution ⇨ Stationner plus loin.

Solution intermédiaire ⇨ Installer des arceaux vélos et trottinettes sur les espaces de stationnement neutralisés.

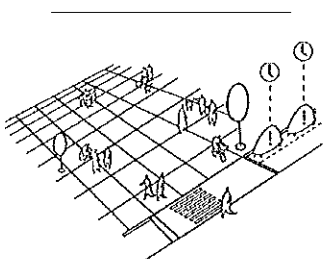


Arrêts de bus

- Génèrent des flux importants.
- Risque de conflits avec les piétons et les voitures, dû aux masques de visibilité.
- Éviter les manœuvres devant le collège.
- Privilégier une configuration en ligne pour les lignes régulières.

Solutions

- ⇨ Planter les arrêts de bus en aval des passages piétons pour une meilleure visibilité.
- ⇨ Maintenir une distance adéquate entre les arrêts et le parvis pour garantir la sécurité tout en assurant l'accessibilité.
- ⇨ Viser une distance de 50 mètres entre les arrêts de bus et les collèges.
- ⇨ Adopter une disposition en quinconce pour les arrêts.
- ⇨ Éviter les manœuvres des bus près des collèges pour réduire les risques pour les élèves.

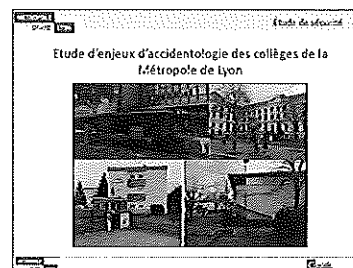


Dépose-minutes

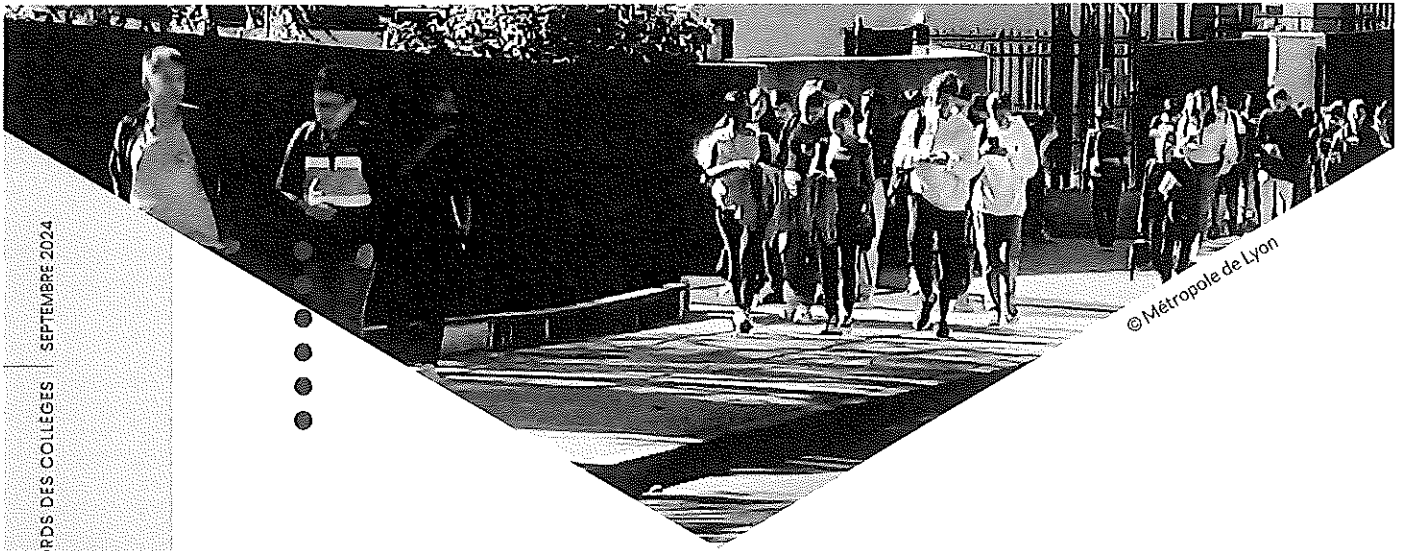
- En milieu urbain dense, à éviter.
- Pour des collèges avec un périmètre scolaire réduit permettant aux élèves de venir à pied, en vélo ou en bus, mieux vaut inciter et promouvoir les déplacements en transports en commun ou en modes actifs.
- Risques : perturbation du trafic, dangers au redémarrage des véhicules.

Solutions

- ⇨ Favoriser le covoiturage entre parents.
- ⇨ Encourager l'utilisation des transports en commun ou des modes actifs.
- ⇨ Utiliser les parkings ou emplacements existants.
- ⇨ Éloigner les zones de dépose de l'attente des élèves (50 à 100 mètres).
- ⇨ Prévoir une dépose-minute près du collège en dernier recours.



→ Davantage d'informations pratiques



© Métropole de Lyon

TÉMOIGNAGES

TÉMOIGNAGE N°1



Monsieur Gruson
 Conseiller technique Prévention Sécurité - Responsable
 équipe Mobile académique de sécurité à l'Académie de Lyon

QUELS SONT LES PRINCIPAUX ENJEUX QUE SOULÈVENT LES ABORDS DES COLLÈGES POUR L'ÉDUCATION NATIONALE ?

Les abords des collèges soulèvent à la fois des enjeux de sécurité et de climat scolaire, priorités de l'Éducation nationale pour garantir les conditions d'un enseignement de qualité à l'école de la République. Les abords du collège font partie de l'environnement scolaire où les élèves ont un premier contact avec l'établissement et partagent avec d'autres collégiens et les usagers cet espace. Il est donc primordial que les abords soient accueillants et donnent envie d'aller en cours dans un climat sécurisé et rassurant. Sur le plan de la sécurité, les abords ne relèvent pas de la responsabilité des chefs d'établissement mais dans le cadre de leurs attributions, en coordination avec le maire et les forces de l'ordre, ils mettent en œuvre les directives Vigipirate qui visent à limiter les rassemblements et prévenir les intrusions dans l'établissement.

EXISTE-T-IL DES DIFFÉRENCES SELON LES TERRITOIRES ?

La gestion des abords est forcément liée à l'environnement immédiat de l'établissement. Elle s'apprécie globalement en fonction des espaces disponibles devant l'entrée, des axes de circulation, du nombre d'élèves accueillis. Il faut donc s'adapter aux spécificités de chaque collège et établir un diagnostic propre.

QUELLE EST LA RESPONSABILITÉ DES CHEFS D'ÉTABLISSEMENT CONCERNANT LES ABORDS DES COLLÈGES ?

Les abords sont avant toute chose un espace public. Ils ne sont donc pas sous la responsabilité du chef d'établissement. Néanmoins, c'est un espace dans le prolongement direct de l'établissement où s'inscrivent les actions éducatives et pédagogiques.

À ce titre, les règles de l'établissement continuent de s'appliquer. Un élève peut ainsi, même en dehors des limites physiques de l'établissement être sanctionné si son comportement est contraire au règlement intérieur ou à des répercussions sur le fonctionnement et la sérénité de l'établissement.

QUELS CONSEILS DONNERIEZ-VOUS À UN ÉTABLISSEMENT QUI ENVISAGERAIT DE RÉAMÉNAGER SES ABORDS ?

Il est nécessaire de concilier la qualité de vie (zone aérée et piétonne) avec les contraintes de la sécurisation des abords de l'établissement. Ce doit être un lieu accueillant où les élèves ont plaisir à venir apprendre. La sécurité de chacun contribue à rendre cela possible au quotidien que ce soit dans le respect des règles de vie de l'établissement ou dans la prévention et la protection des élèves et des usagers face aux risques routiers, aux troubles à l'ordre public, et aux intrusions.

QUESTION ÉCRITE

Difficultés rencontrées par les communes dans l'application de la réglementation relative aux emplacements de stationnement à proximité des passages piétons

Question écrite n°06297 - 17^e législature

Les informations clés

Question de Mme HERZOG Christine (Moselle - UC-R) publiée le 09/10/2025

Mme Christine Herzog attire l'attention de M. le ministre de l'aménagement du territoire, de la décentralisation et du logement sur les difficultés rencontrées par les communes dans l'application de la réglementation relative aux emplacements de stationnement à proximité des passages piétons.

En vertu de l'article R. 417-11 du code de la route, le stationnement est interdit sur les passages piétons ainsi qu'à moins de cinq mètres en amont de ceux-ci, sauf lorsque des emplacements aménagés sont prévus. Or, de nombreuses communes héritent encore d'aménagements anciens où certains stationnements demeurent situés à une distance inférieure à ce seuil, ce qui soulève à la fois des enjeux de sécurité routière et de responsabilité pour les collectivités.

Dans un contexte où la sécurité des déplacements constitue une priorité nationale et où les collectivités sont incitées à adapter leur voirie pour favoriser des mobilités plus durables, elle souhaiterait savoir si le Gouvernement envisage de faire évoluer la réglementation afin de permettre aux communes de supprimer systématiquement ces emplacements de stationnement et d'assurer ainsi une meilleure visibilité au droit des passages piétons.

Publiée dans le JO Sénat du 09/10/2025 - page 5236

Transmise au Ministère des transports



Réponse du Ministère des transports publiée le 20/11/2025

La préoccupation légitime que vous soulevez a été prise en compte par la loi n° 2019-1428 du 24 décembre 2024 d'orientation des mobilités dans son article 52, codifié à l'article L. 118-5-1 du code de la voirie routière, qui dispose que : « Afin d'assurer la sécurité des cheminements des piétons en établissant une meilleure visibilité mutuelle entre ces derniers et les véhicules circulant sur la chaussée, aucun emplacement de stationnement ne peut être aménagé sur la chaussée cinq mètres en amont des passages piétons, sauf si cet emplacement est réservé aux cycles et cycles à pédalage assisté ou aux engins de déplacement personnel. Les dispositions du présent article sont applicables lors de la réalisation de travaux d'aménagement, de réhabilitation et de réfection des chaussées. Les travaux de mise en conformité doivent avoir été réalisés au plus tard le 31 décembre 2026 ». Cette mesure, d'origine parlementaire, s'inscrit dans l'objectif de sécuriser les circulations cyclistes et piétonnes, et en particulier les traversées piétonnes, en améliorant la visibilité piétonne et véhicule. Pour la sécurisation des passages piétons, la disposition est applicable depuis la promulgation de la loi pour toute réalisation de travaux d'aménagement, de réhabilitation et de réfection des chaussées, et l'ensemble des passages piétons doit être mis en conformité au plus tard le 31 décembre 2026. Cette date a été choisie par les parlementaires à l'origine de la disposition pour coïncider avec la fin des mandats municipaux et en anticipant, d'ici là et compte tenu de la durée de vie du marquage au sol d'un passage piéton, un renouvellement complet du marquage des passages piétons. La mise en conformité qui était jusqu'alors une recommandation est devenue avec la promulgation de la loi une obligation. Ces éléments ont été précisés dans le cadre du service après-vote de la loi, dans un mémo à l'intention des collectivités locales téléchargeable sur le site internet du ministère. L'espace ainsi dégagé peut être consacré notamment au développement du stationnement pour les vélos.

Publiée dans le JO Sénat du 20/11/2025 - page 5781

Page mise à jour le 21 novembre 2025