

GUIDE

À L'USAGE DES PARENTS D'ÉLÈVES
ET DE LA COMMUNAUTÉ ÉDUCATIVE

Rues scolaires, on a tous un rôle à jouer !

POUR
DES ABORDS
D'ÉCOLES
SÛRS ET
AGRÉABLES

Photo : École élémentaire Camille Hirtz - Strasbourg (67)

www.ruedelavenir.com

Association militante
depuis 1988

RUE DE
L'AVENIR

LA RUE, UN ESPACE
À VIVRE ENSEMBLE

B COMPRENDRE LES ENJEUX POUR DES ABORDS D'ÉCOLES APAISÉS **4**

Un espace à conquérir ou reconquérir	5
• L'abord de l'école : « zone de dépose » ou espace de transition ?	5
• Un espace de convivialité entre les parents	5
• La rue scolaire, prélude d'un quartier apaisé	5
Clarifier les notions et les concepts	6
Vers des quartiers apaisés en Europe	6

C LES ÉTAPES VERS LA RUE SCOLAIRE **7**

Se mobiliser	7
• Former un premier cercle	7
• Identifier les problèmes et le périmètre en cause	7
• Partager les premiers constats	8
Établir un diagnostic des abords de l'école	8
• L'expertise d'usage, une première étape	8
• Un diagnostic plus approfondi pour valider le ressenti	9
Se fixer des objectifs	9
• Prioriser les difficultés constatées	9
• Donner du sens à la démarche	10
• Évaluer la faisabilité de la mise en place d'une rue scolaire	10
• La prise de décision	10

D METTRE EN PLACE L'APAISEMENT DE L'ÉCOLE **11**

Les dispositifs possibles	11
• L'aire piétonne	11
• L'aire piétonne temporaire	12
• L'interdiction de circuler permanente ou temporaire	12
• La zone de rencontre	13
• Un parvis scolaire	13
Communiquer, expérimenter, observer et évaluer	14
• Communiquer pour faire adopter le dispositif	14
• Expérimenter	15
• Observer	15
• Évaluer	15

E CONCLUSION 13 **16**

F ANNEXES **17**

Annexe 1 : Questionnaires	17
Annexe 2 : Organiser une rue aux enfants, rue pour tous	18
Annexe 3 : La rue scolaire en Belgique et la pratique en Suisse	19
Annexe 4 : Quelques définitions	20



AVANT-PROPOS



Pour assurer la sécurité des enfants à proximité des écoles, la limitation de la vitesse automobile à 30 km/h est l'une des mesures adoptées par les collectivités locales en France. Aujourd'hui, on constate que le sujet du traitement et de l'aménagement des abords des établissements scolaires, en particuliers des écoles maternelles et élémentaires, s'inscrit davantage dans l'agenda et les programmes politiques. Les facteurs qui ont permis à cette question d'émerger sont multiples :

- **insécurité due à la vitesse des véhicules motorisés, réactions face aux pollutions ;**
- **intérêt d'adopter des modes de déplacement actifs, bons pour notre santé et la santé de nos villes ;**
- **prise de conscience de la situation d'exclusion faite aux enfants dans la ville ;**
- **conflits résultant de comportements incivils.**

Selon un sondage de Harris Interactive pour l'Unicef *, ce mouvement correspond également aux attentes des parents d'élèves qui souhaitent un apaisement des abords de l'école. Même si parfois, ils continuent à vouloir déposer leurs enfants en voiture au plus près de l'entrée de l'établissement, un changement de comportement s'opère.

Les initiatives pour favoriser la sécurité des élèves et les relations de convivialité entre les adultes chargés de la conduite à l'école des enfants se sont ainsi multipliées et il faut s'appuyer sur cette dynamique.

Ce guide, édité par l'association Rue de l'avenir, s'adresse aux associations de parents d'élèves et à la communauté éducative. Il a vocation à les accompagner pas à pas dans leur volonté de faire des abords de l'école un espace de transition et de mobiliser la municipalité pour élaborer la solution la plus appropriée. Il rappelle la définition des différents concepts utilisés, présente la démarche permettant d'atteindre les objectifs de créer une rue scolaire et passe en revue les possibilités offertes par la réglementation. Enfin, il aborde les modalités d'évaluation du projet une fois réalisé.

Rue de l'avenir remercie Bruxelles Mobilité pour son autorisation de nous inspirer de leur document « Feuille de route de la rue scolaire à Bruxelles »*

*Sondage auprès des parents d'élève sur les trajets domicile-école et le principe des rues scolaires - France (harris-interactive.fr)



À LIRE



COMPRENDRE LES ENJEUX POUR DES ABORDS D'ÉCOLES APAISÉS



Photo : Parvis Ecole Pasteur - Récréations urbaines

Les abords des écoles sont trop souvent sacrifiés à la circulation et à la dépose automobile. Ils sont un lieu souvent chaotique de prise en charge ou de dépose, d'attente et de passage. En effet, arriver le plus près possible de la porte d'entrée de l'établissement (la « drop zone ») est l'objectif de certains parents qui déposent leurs enfants en voiture. En adoptant ce comportement incivil, ces parents génèrent des encombrements et une ambiance fébrile qui créent des situations à risque. Ces situations quotidiennes de désordre deviennent aujourd'hui dans beaucoup de villes et de villages une préoccupation récurrente des élus et des parents d'élèves.

Apaiser les abords d'une école vise à organiser et à sanctuariser un espace protégé devant une école pour y permettre un accès apaisé et y contenir sans difficulté le désordre des élèves lors de la sortie. Aux alentours, il doit aussi faciliter les trajets à pied ou à vélo et rendre possible un moment de convivialité pour les adultes qui accompagnent ou attendent les enfants.

Cette recherche d'apaisement repose :

- d'une part, sur les conditions réglementaires, les aménagements et les dispositifs pouvant assurer efficacement la sécurité des élèves qu'ils viennent à pied, en trottinette, à vélo ou en voiture ;
- d'autre part, sur la conception d'un aménagement spécifique jouant le rôle de « sas » devant l'école, notamment lors de la construction ou de la rénovation d'établissements.

Néanmoins, avoir une approche technique et réglementaire ne suffit pas. Une sensibilisation est nécessaire pour inciter les parents à changer leurs habitudes et lutter contre les incivilités.



Ecole Bohin - Photos Ville de Lille (59)

UN ESPACE À CONQUÉRIR OU RECONQUÉRIR

Les abords des écoles sont un espace public emblématique qui devrait articuler sécurité et convivialité.

L'abord de l'école : « zone de dépose » ou espace de transition ?

Les abords des écoles constituent un espace de transition important pour les jeunes élèves. Seuil entre la vie familiale et l'espace scolaire, l'entrée de l'école et son environnement proche sont souvent un des premiers repères des enfants pour se situer dans leur quartier. En adoptant des modes de déplacement variés dans cet environnement, où les âges, les genres et les cultures se mélangent, les enfants découvrent l'existence d'un espace public et la difficulté de son partage.

Un espace de convivialité entre les parents

Lorsque l'on arrive ou s'installe dans une ville, l'école est souvent l'endroit où l'on fait ses premières rencontres avec les autres parents du quartier. C'est un lieu de rencontres et d'échanges sur lequel on livre ses questions de nouvel arrivant et qui devrait être de qualité, les habitants déplorant souvent l'absence de lieux de rencontre conviviaux.



Saint Herblay-sur-Seine (95) - Photo © Vincent Chas

La rue scolaire, prélude d'un quartier apaisé

En France, la rue scolaire n'est pas reconnue réglementairement. Néanmoins, il existe un panel de dispositifs d'apaisement (zone 30, zone de rencontre, etc.) qui peuvent être utilisés pour opérer une transformation des abords de l'école, voire à l'échelle d'un quartier. L'abaissement des vitesses est en effet un élément essentiel à avoir à l'esprit car c'est un préalable à la mise en place de déplacements sûrs à pied, en trottinette ou à vélo. Il permet de penser un espace public perméable entre l'espace de l'école, ses abords et ses alentours. On peut alors également travailler les articulations des cheminements / trajets effectués à pied, en trottinette, à vélo ou en voiture. À ce titre, la crise sanitaire a fait prendre conscience de l'importance de notre environnement de proximité et souvent de son attractivité lorsque « l'excès automobile » s'estompe.



Angers (49) - Photo © Alain Rouiller

CLARIFIER LES NOTIONS ET LES CONCEPTS

Actuellement, dans le langage courant et dans les articles des journaux, on constate des confusions pour désigner des dispositifs mis en place en vue de réserver la rue, sauf exceptions, aux piétons et personnes assimilées de tous les âges ou leur donner une priorité sur les autres usagers. Un travail préalable de clarification est donc nécessaire :

- « RUE SCOLAIRE » OU « RUE AUX ÉCOLES » ?

Rue scolaire ou Rue aux écoles recouvrent le même dispositif. La rue scolaire est inscrite dans le code de la route en Belgique, ce n'est pas le cas en France.

Le terme « rue scolaire » peut être défini comme une voie publique donnant sur l'entrée ou située à proximité d'un établissement scolaire où, de manière permanente ou temporaire (à certaines heures), une signalisation adaptée mais non spécifique interdit l'accès de véhicules à moteur (sauf si un panneau additionnel prévoit une dérogation pour certains véhicules à moteur). La rue scolaire et la rue aux écoles ne bénéficient pas en France d'une signalisation particulière inscrite dans le code de la route. Elles concernent des usages particuliers de la rue qui ne sont pas non plus mentionnés dans le code de la route.

- LA RUE AUX ENFANTS

À la différence de la rue scolaire, la « Rue aux enfants » est une rue fermée temporairement à la circulation automobile pour permettre en particulier le jeu en sécurité des enfants. Elle peut être organisée sur des sites variés : dans un quartier résidentiel, en centre-ville, sur une place ou dans une rue commerçante et bien sûr près d'une école ou d'un collège. La rue aux enfants ne figure pas non plus dans le code de la route.

- AIRE PIÉTONNE ET INTERDICTION DE CIRCULER

En France, ces deux modes de restriction de circulation relèvent de dispositions réglementaires inscrites dans le code de la route.

- ZONE DE RENCONTRE ET PARVIS SCOLAIRE

La zone de rencontre et le parvis scolaires seront évoqués, car ils peuvent être adaptés dans certaines situations à l'objectif d'apaisement des abords d'une école.

VERS DES QUARTIERS APAISÉS EN EUROPE

Plusieurs grandes villes européennes mettent en œuvre un système de maillage qui consiste à donner un statut de quartier apaisé à la totalité de l'espace des quartiers bordés par le réseau des grandes artères. À l'intérieur de ces mailles, à l'instar des zones de rencontre :

- la vitesse des voitures est limitée à 20 km/h,
- piétons, cyclistes et automobilistes se partagent l'espace public ;
- les enfants ont le droit de jouer dans la rue ;
- la circulation n'est pas arrêtée mais ralentie.

Les habitants de ces quartiers apaisés et leurs visiteurs s'approprient l'espace public de proximité et font vivre spontanément et au quotidien un bien commun sans cesse renouvelé.

Barcelone et Vienne l'ont fait, Bruxelles l'envisage. En Italie, la mise en place de zones à Trafic Limité (ZTL) est utilisée sur l'ensemble des centres historiques. Il s'agit de rues interdites au trafic motorisé individuel (sauf riverains). En France, des expérimentations sont enclenchées. Par exemple, l'association « Paris sans voiture » a organisé avec le soutien de la mairie du 10^e arrondissement et de la ville de Paris un événement « Quartier libre ! » sur le périmètre d'un site « Paris Respire » le 22 septembre 2019 à l'occasion de la journée sans voiture. Quelques villes s'engagent aussi dans cette voie des quartiers apaisés en travaillant non seulement sur une fermeture certains week-ends ou sur l'abaissement des vitesses mais aussi sur des plans de circulation qui empêchent le transit dans ces quartiers.



Turin : Zone à trafic limité - Photo © Alain Rouiller



LES ÉTAPES VERS LA RUE SCOLAIRE

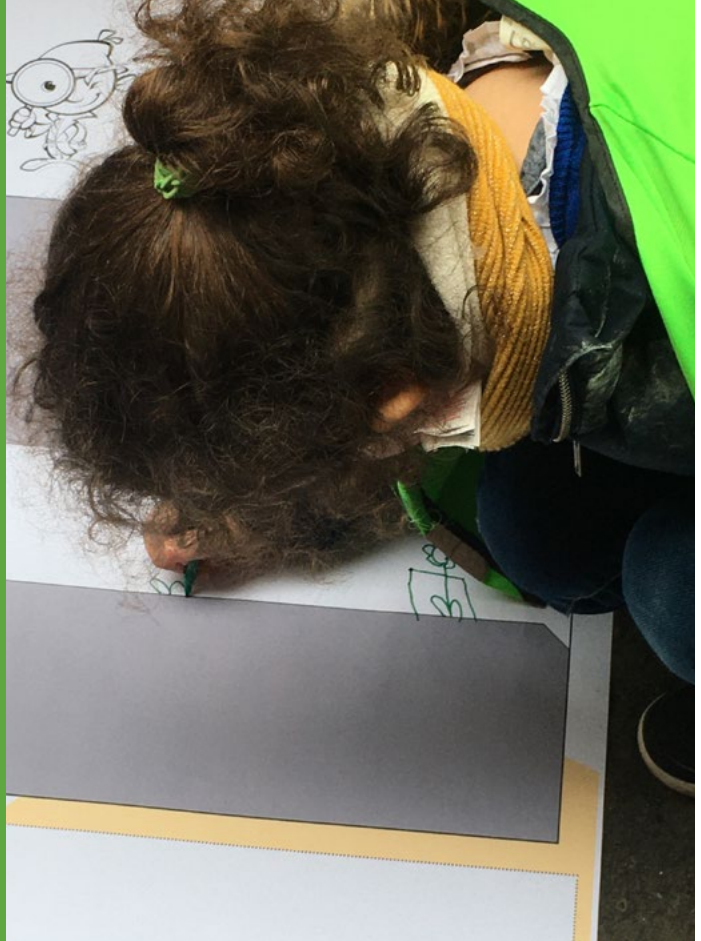


Photo : Ville de Paris (75)

SE MOBILISER !



Former un premier cercle

Le constat d'une situation dangereuse ou insatisfaisante est souvent fait par un groupe de parents d'élèves qui, à partir de sa bonne connaissance du contexte, souhaite établir un premier inventaire des sujets et des questions à aborder.

Ce premier cercle de parents peut diffuser largement ses premières réflexions au sein de l'établissement. Ce partage vise à tester le soutien possible d'une démarche de diagnostic associant un nombre conséquent de parents d'élèves, l'équipe pédagogique et l'inspection académique. Durant cette première étape, il est nécessaire d'identifier des soutiens extérieurs : associations locales, conseils de quartier, associations pratiquant les modes actifs ou mobilisées sur les questions de pollutions ou de modération du trafic.



Identifier les problèmes et le périmètre en cause

Avant d'engager un plan d'action, le groupe doit d'abord avoir une approche plus globale pour bien identifier les problèmes qui se posent. En effet, les raisons d'un débat sur l'intérêt ou non de procéder à un aménagement de l'abord de l'école peuvent être variées :

- **insécurité du cheminement d'accès et de sortie due aux manœuvres des véhicules ;**
- **dangerosité de la voie bordant l'école ;**
- **trafic trop important ;**
- **volonté de créer un espace de transition plus grand et plus agréable.**

Suite aux informations recueillies, il peut apparaître qu'en réalité la question qui se pose concerne un périmètre plus large ou des itinéraires et trajets scolaires plus étendus. En ce sens, un diagnostic sur les trajets scolaires peut donc être mené pour identifier les risques d'accidents ou les points noirs en amont des abords de l'école.



Partager les premiers constats

Avant de contacter la municipalité, il est souhaitable qu'un dialogue ait eu lieu avec les enseignants et la direction de l'école, voire l'inspection académique pour connaître et échanger sur les points de vue. Un contact avec le ou la délégué(e) départemental(e) de l'Éducation nationale, qui veille aux bonnes conditions de vie des enfants à l'école et autour de l'école, peut également être opportun. Les conseils d'école, qui ont lieu trois fois dans l'année, sont des instances de dialogue parents-enseignants appropriés, car la question de la sécurité aux abords de l'école peut être portée à l'ordre du jour. Un Élu de quartier y est souvent présent ou représenté.

Les premiers contacts avec la municipalité dépendront des relations que les parents d'élèves auront avec les élus pour évaluer leur intérêt. Il s'agira également d'identifier les élus compétents pour apprécier la situation : les délégations susceptibles d'être une oreille attentive sont par exemple les affaires scolaires, la petite enfance, la transition énergétique, l'espace public/voirie, circulation.

L'objectif sera d'apprécier la réceptivité de la municipalité sur le sujet :

- **Un soutien municipal est-il possible ?**
- **La question de la sécurité est-elle déjà identifiée par la mairie ?**
- **Un diagnostic plus complet peut-il être engagé avec l'appui des services municipaux compétents ?**
- **Une concertation peut-elle être envisagée pour mener une démarche co-construite ?**

Lors de ces contacts exploratoires, une clarification sur le périmètre est aussi nécessaire pour déterminer les outils pertinents afin d'établir un diagnostic : Doit-on travailler sur la chaîne de déplacements et le trajet et/ou sur les abords de l'école ? Le cas échéant, il pourra être décidé de se mobiliser dans un premier temps sur l'abord de l'école, tout en examinant la pertinence et la possibilité d'entamer ultérieurement une démarche plus complète sur la sécurité des trajets domicile-école.

ÉTABLIR UN DIAGNOSTIC DES ABORDS DE L'ÉCOLE



L'expertise d'usage, une première étape

À l'initiative des parents et pour approfondir les premiers constats, il est possible de mettre en œuvre une première étape reposant sur l'expertise d'usage. Les pistes suivantes peuvent être prévues et seront adaptées en fonction des forces et des moyens disponibles et du soutien ou non des enseignants et de l'école.

- Une démarche d'observation : vidéo de l'entrée ou de la sortie des élèves, des trajets à pied, en trottinette ou à vélo à proximité de l'école, des passages piétons, photos de l'environnement de l'entrée, comptage du nombre de places de stationnement, emplacements, distance de l'entrée, etc.
- Un questionnaire auprès des parents d'élèves (annexe 1).
- Un questionnaire auprès des riverains habitants, salariés, commerçants, personnes en transit
- Une enquête dans chaque classe pour connaître les modes de déplacement des élèves et les distances domicile-école (annexe 1).



Photo : Ville de Biganos (33)



Un diagnostic plus approfondi pour valider le ressenti

D'autres initiatives peuvent compléter les éléments mis en évidence par l'expertise d'usage. Elles dépendront de la mobilisation ou non de la municipalité (participation des services techniques et/ou de la police municipale).

- Un état des lieux de la rue : statut actuel (rue banalisée, zone 30, zone de rencontre), largeur du trottoir, aménagements existants, situation des passages pour les piétons, stationnements existants (dont places PMR, arceaux pour les vélos et livraisons), entrées/sorties de parking. Cet état des lieux peut être facilement réalisé avec une série de photos. Ces éléments pourront aussi faire l'objet d'un plan pour faciliter la compréhension et consolider le périmètre du site concerné.
- Une enquête sur le trafic : nombre de voitures s'arrêtant (sur places autorisées ou hors places autorisées), flux de transit des véhicules motorisés (voitures, camions, motos), nombre de cyclistes et de piétons (comptabilisant aussi les enfants et les parents), nombre de « nounous » et de parents ou grands-parents accompagnés de poussettes avec enfants en bas âge.
- Une enquête sur la mesure du bruit et de la qualité de l'air : après un contact avec les organismes et associations spécialisées, il est possible de s'appuyer sur les résultats de stations de mesure de la qualité de l'air existantes.

Les conseils d'un CAUE* permettront de vérifier différents éléments de l'argumentaire en faveur de la rue scolaire, en ce qui concerne en particulier l'analyse du trafic, les caractéristiques de la voirie et le plan de circulation.

Rue du Pré de l'âne - Chambéry

Quartier politique de la ville : forte densité, proximité géographique des élèves, zone 30.

La rue desservant les écoles est empruntée comme voie de desserte par les automobilistes pour rejoindre la voie rapide urbaine de Chambéry.

Peu de stationnement devant les écoles.

Enjeux : stationnement chaotique, vitesse et traversées intempestives des élèves.

SE FIXER DES OBJECTIFS



Prioriser les difficultés constatées

Les réponses aux enquêtes menées auprès des parents d'élèves et des riverains pourront confirmer, infirmer ou nuancer les premiers constats, par exemple :

- **insuffisance du dégagement à l'entrée de l'école,**
- **engorgement de véhicules à proximité de l'entrée,**
- **vitesse trop importante,**
- **trafic trop important compte tenu du plan de circulation,**
- **pollutions importantes,**
- **passage piéton mal positionné ou non pertinent,**
- **absence d'assises pour les parents, absence d'abri.**



Agence écomobilité - Savoie Mont Blanc (73)

Donner du sens à la démarche

Au-delà des problèmes qui peuvent se poser, le diagnostic est aussi le support pour que les porteurs du projet puissent clarifier le sens de leur démarche :

- **encourager la pratique de la marche et l'usage du vélo, ou d'un EDP*** ;
- **sécuriser les trajets** ;
- **donner la priorité à un espace de transition pour les élèves par rapport à la circulation motorisée** ;
- **trafic trop important compte tenu du plan de circulation** ;
- **mettre fin aux incivilités créant des situations à risque** ;
- **proposer une plus grande autonomie des élèves** ;
- **réduire les nuisances sonores** ;
- **améliorer la qualité de l'air.**



En vélo à l'école à tout âge.
Groupe scolaire Pierre Loti - Photo Ville de La Rochelle (17)

Évaluer la faisabilité de la mise en place d'une rue scolaire

Le recueil des observations, le partage des constats et l'affirmation des objectifs pourront nourrir le débat mais aussi l'argumentaire auprès de la municipalité concernant la pertinence et la faisabilité de la mise en place d'une « rue scolaire » pour apporter une solution. Ce débat est profondément lié à différentes variables :

- **trafic et rôle de la rue dans le plan de mobilité* et le plan de circulation*** ;
- **rue relativement tranquille** ;
- **voie de transit** ;
- **boulevard urbain** ;
- **etc.**

À ce titre, une réflexion préalable sur le plan de circulation* est un gage de réussite et relève du rôle de la municipalité. Elle pourra ainsi organiser et limiter le trafic pour créer un cadre plus agréable, plus sécurisé et moins bruyant. L'objectif est d'instaurer des contraintes empêchant la circulation de transit* et ainsi inciter les automobilistes à emprunter les voiries principales au lieu des quartiers résidentiels.

La prise de décision

C'est l'autorité détentrice du pouvoir de police en matière de circulation (le maire en général) qui donne son accord en lien avec la direction de l'école pour enclencher la mise en place d'une rue scolaire. Au préalable, il faudra consulter différents services publics : pompiers, police, opérateurs de la mobilité ou des transports en commun, ambulances. Par ailleurs, une grande partie de l'organisation d'une rue scolaire dépendra des moyens mis en œuvre par la municipalité : intervention des agents municipaux pour placer et retirer les barrières ou programmation éventuelle de bornes automatiques de contrôles d'accès.



METTRE EN PLACE L'APAISEMENT DE L'ÉCOLE



DES DISPOSITIFS POSSIBLES

La rue scolaire n'étant pas, en France, inscrite dans les articles du code de la route, il existe différentes solutions applicables et signalisations adaptées qui relèvent de la réglementation. Celle-ci pourront être en vigueur de manière permanente ou concerner une période temporaire.



Une aire piétonne permet de limiter la circulation des véhicules au strict nécessaire. L'enjeu central est d'encourager l'animation d'une zone urbaine (commerces de proximité, tourisme, etc.) et de favoriser les déplacements des usagers piétons. Le développement des aires piétonnes est également lié au souci de protection de l'environnement et de lutte contre les émissions de gaz à effet de serre.

Les règles qui s'appliquent...

Une aire piétonne est une section ou un ensemble de sections de voies en agglomération constituant une zone affectée à la circulation des piétons.

Une aire piétonne peut être instaurée de façon temporaire ou permanente dans une seule rue ou une portion de rue.

Dans une aire piétonne, seuls les véhicules nécessaires à la desserte interne de la zone sont autorisés à circuler à l'allure du pas et les piétons sont prioritaires sur ceux-ci.

Sauf dispositions contraires, cyclistes et conducteurs d'engins de déplacement personnels (trottinette électrique) sont autorisés

à circuler, dans les deux sens, à la vitesse du pas et « sans gêner les piétons ».

Dans une aire piétonne, les piétons sont donc prioritaires sur tous les véhicules (excepté les tramways).

Le stationnement des véhicules motorisés y est interdit, même pour les riverains, ceux-ci ont simplement le droit de s'arrêter (au sens du code de la route). Le stationnement des cycles est autorisé aux emplacements prévus à cet effet.

Le panneau de l'aire piétonne est référencé B 54 dans l'instruction interministérielle sur la signalisation routière. (code de la route, articles R110-2, R431-9, R412-43-1).

L'aire piétonne temporaire

Dans le cas d'une aire piétonne temporaire, un panneau référencé M11 (pour les dérogations ou les prescriptions) précise les périodes ou horaires durant lesquels cette mesure s'applique sur une voie circulée. Par exemple, aux abords d'une école, le panneau peut mentionner « de 8h00 à 8h45 et de 16h00 à 17h00 » pour une rue piétonne lors des horaires principaux d'entrée et de sortie, ou « jours scolaires ». Ces mesures en font, de fait, une « rue scolaire ».

Dans les deux cas cités, le caractère de « rue scolaire » résulte de la mise en place temporaire de barrières pour renforcer le dispositif de sécurisation du site. Les barrières sont manœuvrées par des agents habilités par la municipalité, sachant que cette mesure est prise dans le cadre de l'exercice des pouvoirs de police du maire. La gestion de l'accès par des bornes automatiques de contrôle d'accès peut également être envisagée.

Certaines communes saisies de la demande d'instituer une aire piétonne temporaire à la sortie de l'école ont décidé de piétonner de manière permanente la voie concernée.



Ecole Bois Saint-Louis - Photo : Ville d'Orvault (44)

L'interdiction de circuler permanente ou temporaire

Le panneau interdiction de circuler (B0 dans l'instruction interministérielle) est bien connu et compris des automobilistes. Il peut concerner une fermeture temporaire ou permanente. Comme pour l'aire piétonne, des indications peuvent être portées sur un panneau pour apporter des précisions : « sauf riverains », « allure du pas » ou pour signifier le caractère temporaire et les heures d'application de l'interdiction.

Les règles qui s'appliquent...

La rue peut être autorisée aux cyclistes à l'allure du pas (4 km/h). Contrairement à la signalisation de l'aire piétonne, le panneau B0 indique l'interdiction de la circulation des voitures (et des cyclistes s'il n'y a pas de mention contraire) mais ne donne pas pour autant aux piétons l'autorisation de circuler sur la chaussée.

Dunkerque : La fermeture physique des rues est effectuée au moyen de barrières sur pivot verrouillées par un agent de la ville.



Ecole Coquette Dunkerque (59) - Photo Maison de l'environnement

La zone de rencontre



L'enjeu de la création d'une zone de rencontre est de favoriser les activités urbaines et la mixité des usages, sans pour autant s'affranchir du trafic motorisé. Un tel aménagement permet en effet la cohabitation des piétons avec les véhicules à faible vitesse et est dans certains cas utilisé aux abords d'une école.

Toutefois à la sortie des classes, les parents doivent attendre sur le trottoir et non sur la chaussée, ce qui n'est pas le cas dans une aire piétonne !

Les règles qui s'appliquent...

La zone de rencontre est un espace urbain où la priorité est donnée aux piétons, sur un espace ouvert à tous les modes de circulation.

Les piétons peuvent circuler sur la chaussée, sans y stationner et bénéficient de la priorité sur l'ensemble des véhicules (automobiles, cyclistes, EDP) à l'exception des tramways. Pour permettre une telle cohabitation, la vitesse des véhicules, y compris des cycles et des engins de déplacement personnel (EDP), est limitée à 20 km/h ! Sauf dispositions contraires, toutes les voies sont à double sens pour les cycles et EDP.

Cet aménagement ne peut pas être temporaire, c'est-à-dire associé à une plage horaire. Les véhicules motorisés étant toujours présents, l'aménagement doit être cohérent avec la vitesse faible demandée et la priorité des piétons.

Enfin, le stationnement des véhicules motorisés n'est possible que sur les emplacements prévus à cet effet. (Code de la route, article R110-2)



Zone de rencontre Rue Kléber - Bordeaux (33)

Un parvis scolaire

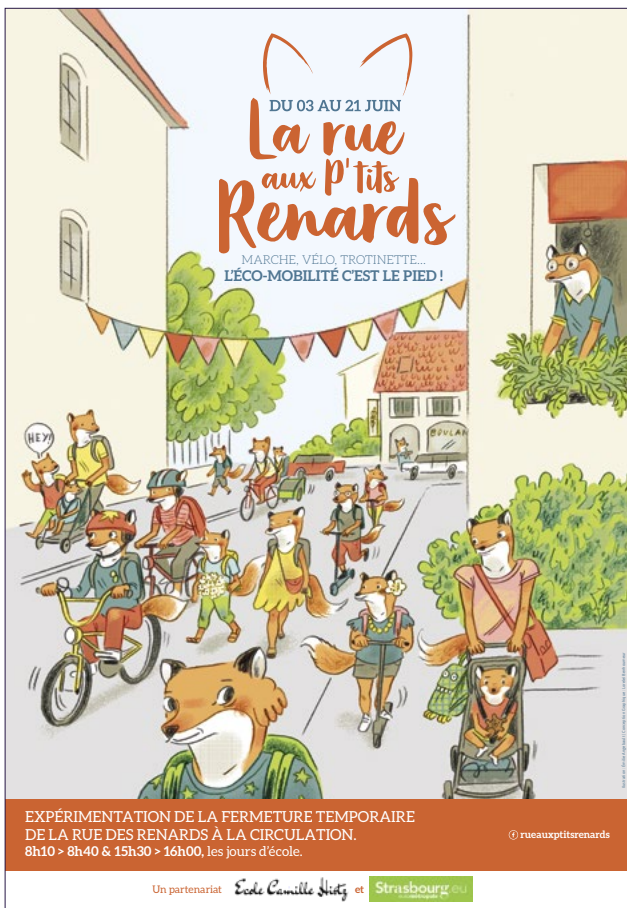
Ce n'est pas véritablement une rue scolaire, mais une possibilité de dégager un espace généreux, confortable, voire ludique devant une école située le long d'un boulevard ou d'une rue très circulée. Par exemple, un parvis scolaire peut être aménagé à la place d'une ancienne contre-allée. Dans ce cas, il est nécessaire de prévoir un dégagement important (au minimum 5 mètres de largeur).



Ecole Solange Fernex - Strasbourg (67) © Photo Jérôme Dorkel

COMMUNIQUER, EXPÉRIMENTER, OBSERVER ET ÉVALUER

Une fois le dispositif défini et mis en place, il convient de le faire connaître, le partager et l'évaluer. Nous distinguons ici les actions qui peuvent être menées conjointement par les parents et celles relevant du pilotage municipal avec l'accord des parents d'élèves.



Communiquer pour faire adopter le dispositif

La municipalité en lien avec les parents doit définir la communication qui sera réalisée auprès du voisinage (riverains, commerçants), pour expliquer le cas échéant les raisons des travaux réalisés, le changement du plan de circulation ou de la signalisation. La municipalité peut également publier un article sur son site internet, dans le bulletin municipal, via les médias locaux voire sur les réseaux sociaux. L'objectif est de rappeler les caractéristiques du dispositif :

- **sa localisation précise, ses horaires, son statut (rue scolaire sur le fondement d'une aire piétonne temporaire, aire piétonne permanente, zone de rencontre, etc.) ;**
- **les règles de circulation appliquées ;**
- **les avantages du dispositif adopté.**

Les parents d'élèves à l'origine de l'initiative peuvent également préparer un texte à l'attention de l'ensemble de la communauté éducative et des parents pour expliquer le projet et organiser une réunion d'information en lien avec la commune. Ce texte pourra être inséré dans le carnet de correspondance des enfants.

Compte tenu du changement des habitudes, il convient de préparer les réponses à donner pour proposer d'autres manières de se rendre à l'école. Il est aussi important de préciser qu'il sera rendu compte des enseignements de la phase test avant la pérennisation du dispositif.

Par ailleurs, dans les jours précédant la mise en place, une communication de proximité en direction de l'ensemble des usagers de l'espace public est souhaitable, via des flyers, des panneaux dessinés. Le jour J pour accompagner la première fermeture de la rue, des initiatives ludiques peuvent être organisées à la sortie de l'école (parcours vélo, dessins à la craie, musique) ou une fête, telle que La rue aux enfants, rue pour tous ! (Annexe 2)



Expérimenter

Il peut être convenu entre les parties impliquées (municipalité, école/éducation nationale, parents d'élèves) que le dispositif soit testé pendant une période d'essai d'une durée de 3 à 6 mois hors vacances scolaires. Cette phase de test permet de :

- **procéder aux ajustements nécessaires (horaires, périmètre, types et placement de barrières) ;**
- **vérifier la pertinence des dispositions prises au niveau du stationnement des véhicules ;**

Compte tenu des habitudes prises, la question du stationnement peut provoquer des réticences (augmentation des trajets à pied ou à vélo et des délais). Aussi, avant toute fermeture de la rue, il convient de prévoir les conditions de dépose ou de reprise des élèves.



Rue des Meuniers - Photo : Ville de Paris (75)



Observer

Après un délai de quelques semaines, l'objectif est d'organiser sous différentes formes (photos, vidéos, témoignages) le recueil des informations positives ou négatives liées au changement induit par le dispositif mis en place. Pendant cette phase, les supports réalisés pour le diagnostic pourront être à nouveau utilisés (enquête de trafic, enquête de mobilité). Il en est de même des éléments recueillis lors de la phase d'observation initiale. L'observation pourra être utile pour apprécier s'il est opportun d'envisager certains ajustements.



Évaluer

L'évaluation de l'atteinte des objectifs qui ont été fixés à la suite du diagnostic pourra démarrer avant la fin de la phase test. Elle devra être participative et mobilisera donc l'ensemble des groupes concernés : élèves, parents ou accompagnants, enseignants, riverains et partenaires institutionnels. L'objectif est de s'accorder tout d'abord sur les indicateurs de résultat à retenir pour chacun des objectifs, puis sur les modalités de cette évaluation (formulaire terrain et numérique). En fonction du bilan de l'évaluation, il pourra être décidé de faire évoluer le dispositif ou de déterminer et faire connaître un protocole permanent tant pour la fermeture de la rue que pour le stationnement des véhicules ou la dépose-minute.



Évaluation sur place par le groupe de travail.



CONCLUSION

En France, une autre culture doit se développer. Fondée sur la vie de quartier aux dimensions multiples, elle repose sur la limitation des vitesses et sur la redécouverte du plaisir de marcher et de rencontrer l'autre dans un environnement conçu avec les habitants pour cette fonction.

En s'appuyant sur la dynamique des rues scolaires, il est envisageable d'encourager l'essaimage d'une telle approche plus ambitieuse et de saisir la municipalité pour définir un périmètre encore plus large. Elle permettra de faciliter les trajets à pied et à vélo et encouragera un exercice régulier indispensable au bien-être de tous. Cette clarification des usages et une créativité retrouvée sont à l'image de la ville des années à venir au profit des habitants, des aînés, des actifs, des enfants et des personnes à mobilité réduite.

F ANNEXE 1



QUESTIONNAIRES

Les enquêtes sont réalisées auprès des personnes concernées : parents, enfants, riverains ou habitants. À partir d'un questionnaire, elles sont de bons moyens pour obtenir des informations, des observations ou des suggestions sur les lieux qui font l'objet d'une étude. On distingue les documents qui permettent d'avoir un retour des répondants sur une situation avant intervention (expertise d'usage) et les questionnaires qui ont pour objectifs de participer à une évaluation des modifications entreprises.

EXEMPLES DE QUESTIONNAIRES AVANT DIAGNOSTIC

Nantes Métropole

Un exemple d'enquête sur les trajets domicile-école dans le cadre d'un plan de mobilité d'établissements scolaires pour le primaire : École du Baut à Nantes

→ À LIRE

Le centre de ressources en écomobilité des Hauts-de-France (CREM)

Une enquête concernant d'une part les parents et d'autre part les enfants qui vise à mieux connaître les trajets domicile-école (primaire) et à trouver ensemble les moyens d'améliorer :

- la sécurité sur le chemin de l'école ;
- la santé de nos enfants ;
- notre environnement ;
(qualité de l'air, nuisances sonores).

Les contraintes d'accompagnement scolaire : fiche enquête mobilité parents primaires (ecomobilite.org).

→ À LIRE

Rue de l'avenir

Le questionnaire conçu pour l'enquête menée à l'occasion d'un diagnostic pour un plan de mobilité qui sera fait sur le quartier Pasteur-Falguière à Paris dans le 15e arrondissement :

→ À LIRE

Champigny-sur-Marne

Un carnet a été conçu avec la participation des enseignantes des classes de CM2 de l'école Albert Thomas de Champigny-sur-Marne.

→ À LIRE

EXEMPLES DE QUESTIONNAIRES APRÈS RÉALISATION

En complément de sa « Feuille de route pour la rue scolaire », Bruxelles Mobilité propose deux questionnaires pour avoir l'opinion des acteurs après l'évaluation de l'expérimentation :

→ À LIRE ÉVALUATION : questionnaire pour les élèves, parents et le personnel

→ À LIRE ÉVALUATION : questionnaire pour les riverains de l'école



Photo : Ville de La Rochelle (17)

F ANNEXE 2

ORGANISER UNE RUE AUX ENFANTS, RUE POUR TOUS

Une rue aux enfants : une appropriation temporaire de la rue pour tous

Il s'agit d'une rue normalement ouverte à la circulation motorisée et que l'on ferme temporairement pour que les enfants puissent jouer librement sur toute sa largeur en toute sécurité.

Des barrières doivent être placées, afin de délimiter la « rue réservée au jeu ».

Dans cet espace protégé, des installations de jeux peuvent être disposées, des animations proposées. Organisée en collaboration avec différents acteurs (collectivité, parents, associations...), c'est l'occasion pour les enfants de jouer, de s'exercer à faire du vélo, de s'approprier leur environnement et de découvrir une représentation et un usage autre de la rue.

Les rues aux enfants peuvent être réalisées dans différents quartiers de la ville : au centre-ville, dans un quartier résidentiel, à la périphérie, au sein d'un grand ensemble... L'abord d'une école n'est pas un critère particulier, même si dans un certain nombre de cas une ou des écoles sont proches de la rue aux enfants.

Elle ne bénéficie pas d'une signalisation particulière inscrite dans le code de la route.

À Genève, en Suisse, il y a une combinaison entre la fermeture temporaire de la rue bordant l'école et son occupation ludique par les enfants. (Annexe 3)

Rues aux enfants, rues pour tous :

→ www.ruesauxenfants.com

Le flyer : Rue aux Enfants :

→ À LIRE

Les Micro-rues aux enfants. Une adaptation aux circonstances de crise sanitaire (Été 2020) :

→ À LIRE

Le dossier pour une ville sûre et accueillante pour les enfants :

→ À LIRE



Rues aux Enfants - Marseille - Photo © Antoine Bennhamias

SUR LE PLAN INTERNATIONAL

La rue scolaire en Belgique, un exemple à suivre...

La Belgique a adopté par la loi du 2 septembre 2018 un article définissant et réglementant la Rue scolaire :

« Le terme de rue scolaire désigne une voie publique située à proximité d'un établissement scolaire qui est temporairement et à certaines heures pourvue à ses accès de barrières ou muret séparatif déplaçable. Sur ces derniers, est apposé le signal C3 complété par un panneau additionnel portant la mention rue scolaire. Dans les rues scolaires, la voie publique est réservée aux piétons et aux cyclistes. »

Article 22 undecies de l'arrêté royal du 1^{er} sept. 1975.



RUE SCOLAIRE

La feuille de route de la rue scolaire :

→ À LIRE

Le service public de Wallonie DG MI a édité un guide concernant la mise en place des Rues scolaires :

→ À LIRE



Barcelone - Pour des abords d'école sûrs et apaisés

La pratique en Suisse

À Genève, il y a une combinaison entre la fermeture temporaire de la rue bordant l'école une fois par semaine et son occupation ludique par les enfants.

« À Genève, ce sont principalement les rues autour des écoles ainsi que les parkings à proximité de celles-ci qui ont été rendus aux enfants le temps d'un jour de semaine. Ces fermetures se font en collaboration avec les écoles. Pour ne pas susciter l'impatience des automobilistes, les rues sont occupées toute la journée. Les jeux de plein air sont mis à disposition par les ludothèques. Crayonner, peindre sur cet espace regagné sur les autos remporte toujours un grand succès. C'est ainsi que des ribambelles en bois ont été fabriquées et offertes à l'imagination des enfants. C'est aussi, l'occasion de faire des courses en sacs, à vélos, en trottinettes et même du ski sur béton ! Si le temps le permet, tables et chaises sont installées pour le repas de midi ainsi que pour le goûter. Selon les problèmes générés par la circulation, les cantines scolaires sont installées à l'emplacement des parkings. L'école est partie prenante et outre les ludothèques, les bibliothèques municipales et les commerçants sont mis au courant par des affichettes. »

→ À LIRE

En Angleterre

Le mouvement **Mums for lungs** organise régulièrement des campagnes sur la thématique de la pollution avec une politique de communication très pertinente :

→ À LIRE

En Espagne

Une mobilisation pour des abords d'école sûrs et apaisés a pris de l'ampleur début 2021 et concerne désormais plusieurs villes en Espagne (Barcelone, Madrid, Bilbao, Sabadell...). Selon Guille Lopez, porte-parole de la plate-forme **Eixample Respira** "la révolte scolaire a le potentiel d'être le vendredi des enfants pour l'avenir".

→ À LIRE [Site Eixample Respira](#)

→ À LIRE [Site Rébellion des écoles](#)

F ANNEXE 4

QUELQUES DÉFINITIONS

CAUE : les Conseils d'Architecture, d'Urbanisme et de l'Environnement existent dans la plupart des départements. Ils ont la mission de sensibiliser, d'informer et de former le public dans les domaines de l'architecture, de l'urbanisme et de l'environnement et donnent, par ailleurs, des conseils et des avis consultatifs aux particuliers et autorités compétentes.

Circulation de transit

La circulation de transit ou l'usage de raccourcis à travers les quartiers est parfois la réalité de conducteurs pressés qui sont peu concernés par la vie locale. Les aides à la conduite, type GPS, peuvent exacerber ces phénomènes.

Engin de déplacement personnel (EDP)

EDP motorisé ou non motorisé :

- engin de déplacement personnel non motorisé : véhicule de petite dimension sans moteur (trottinette mécanique, skate, etc) ;
- engin de déplacement personnel motorisé : trottinettes électriques, gyropodes, hoverboards, monoroues, skates électriques, véhicules bridés à 25 km/h, etc.

Modes actifs

Définis par la loi d'orientation des mobilités (LOM) comme « l'ensemble des modes de déplacement pour lesquels la force motrice humaine est nécessaire, avec ou sans assistance motorisée ». Ce sont donc les modes qui nécessitent une activité physique pour pouvoir se déplacer (marche à pied, vélo, EDP non motorisé etc...).

Plan de circulation

Il est le document qui définit les règles de la circulation des véhicules mais aussi des piétons et des cycles d'une rue, d'un quartier ou d'une ville au regard des objectifs préalablement arrêtés dans le plan de mobilité.

Loi du 24 décembre 2019 (LOM)

Elle redéfinit les outils juridiques qui permettent la construction et la mise en œuvre d'une politique de mobilité locale en fonction des besoins de chaque territoire. La planification locale de la mobilité se fait ainsi au moyen de deux outils complémentaires :

- le plan de mobilité (PdM), ex-plan de déplacements urbains (PDU), qui s'adresse aux autorités organisatrices de la mobilité (AOM), dont le ressort territorial est situé dans les grandes agglomérations de plus de 100 000 habitants ;
- le plan de mobilité simplifié (PdMS), à destination des AOM des autres territoires, qui est conçu comme un outil simple et agile pour les territoires moins denses, tels que les villes moyennes et les territoires ruraux. Il intègre en effet l'ex-plan de mobilité rurale. Le cadre juridique du plan de mobilité simplifié est volontairement limité afin de permettre une souplesse dans sa déclinaison et une grande adaptabilité aux enjeux de chaque territoire. Il s'appuie sur leur capacité à innover, fédérer, concerter et créer des synergies entre la politique de mobilité et les autres politiques publiques, telles que l'urbanisme, l'environnement, la santé ou la politique sociale.

Plan de mobilité scolaire (ou PDES)

C'est un document stratégique, issu d'un diagnostic partagé, qui propose un panel d'actions (aménagement, services, actions pédagogiques ou de communication) et dont l'objectif est de limiter le recours à la voiture individuelle pour les trajets domicile-école. Il peut être réalisé à l'échelle d'un ou de plusieurs groupes scolaires et porte principalement sur les trajets domicile-école. Il peut dans certains départements être obligatoire (dans les Bouches-du-Rhône et le Vaucluse) pour les groupes scolaires primaires de plus de 250 élèves. Ils sont pilotés par le maire de la commune ou par l'intercommunalité.

→ À LIRE

Ce document est édité
par l'association **RUE DE L'AVENIR**

Adresse : C/O MVAC
22 rue Deparcieux, 75014 Paris

RÉDACTION

Denis Moreau
(Rue de l'Avenir),

Stéphanie Le Dantec,
(Écologie urbaine et communication)

CONTRIBUTEURS/RELECTEURS

**Cédric Boussuge, Lucie Bruyère,
Vincent Chas, Maryvonne Dejeammes,
Anne Faure, Christian Germain,
Judicaël Potonnec, Pascal Riffonneau,
Philippe Zanolla**

CRÉATION GRAPHIQUE

Martin Langinieux
(LOD.FR)

PARVIS
(Turin, Nantes)



RUES SCOLAIRES
(Dunkerque, Strasbourg)



ZONES DE RENCONTRE
(Herblay-sur-Seine, Montreuil)



Photo : V. Ches



Photo : M. Sejay



RUES AUX ENFANTS
(Gambois, Champigny-sur-Marne)



QUARTIERS APAISÉS
(Chambéry, Paris)



Photo : F. Cepas



Photo : P. Lecrobar