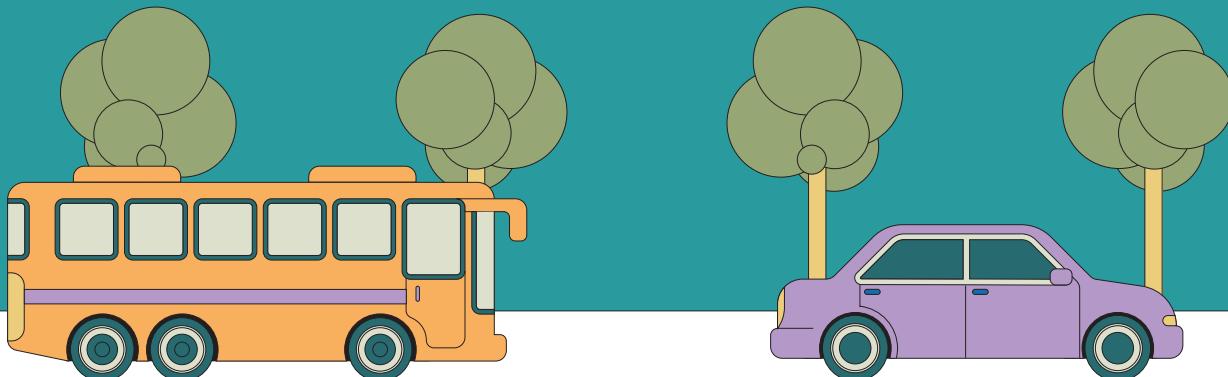


# Les rues scolaires et leurs alternatives

Comment mettre en œuvre et dépasser les rues scolaires ?



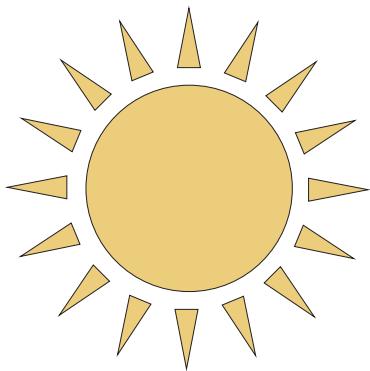
## Guide de recommandations urbaines



# Sommaire

<b>1. Objectifs et questionnements de départ</b>	1
A. A quoi sert ce guide?	2
B. Rappels autour des «rues scolaires»	2
<b>2. Outils d'analyse et solutions d'aménagements</b>	4
A. Caractériser l'environnement urbain de l'école	5
Arbre de décision: un outil de choix de «scénarios de rues scolaires»	6
B. Déterminez des mesures adaptées à différents contextes	7
B.1. Tableau d'identification des solutions d'aménagement	8
B.2. Les solutions d'aménagement	9
1. Les rues scolaires fermées	10
> Rues fermées légèrement aménagées	12
> Rues fermées complètement réaménagées	14
2. Les rues scolaires «hybrides»	15
> Rues scolaires temporaires	15
> Mise en impasse	17
> Rues ouvertes à la circulation	19
3. Les alternatives aux rues scolaires	22
> Réduire la vitesse des véhicules motorisés	23
> Sécuriser et guider les parcours des piéton·nes	24
> Reprendre les espaces dédiés à la circulation motorisée	27
> Déplacer l'entrée de l'école sur un espace public plus apaisé	29
> Modification du plan de circulation	31
<b>Conclusion</b>	33
<b>Annexes</b>	34
Annexe I: types de barrières et modes de gestion	34
Annexe II: références / bibliographie	36

Nous tenons à remercier chaleureusement les acteurs ayant contribué à la réalisation de ce guide, les collectivités et associations partenaires avec qui nous nous sommes entretenus et l'ADEME pour sa relecture et ses conseils.



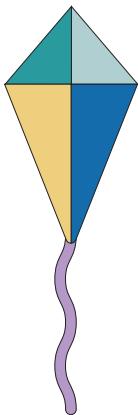
1

# Objectifs et questionnements de départ



# A

## À quoi sert ce guide ?



L'idée de ce guide a émergé dans le cadre du travail de Respire autour des rues scolaires parisiennes. A mesure de notre compréhension du dispositif et de ses différents modèles, nous sommes parvenus à la conclusion que la rue scolaire **n'est qu'un outil parmi de nombreux autres leviers permettant de diminuer la circulation motorisée aux abords des écoles**. Parti de ce constat, l'objet de notre guide consiste à développer le concept de rues scolaires, mais surtout à **mettre en exergue des aménagements alternatifs** permettant de réduire la place de la voiture en ville, en particulier en cas d'impossibilité de piétonnisation complète d'une rue.

## « Rappelons que les enfants sont les premières victimes de la pollution de l'air. »

Rappelons que les enfants sont les premières victimes de la pollution de l'air et que les écoles les plus polluées sont souvent situées sur des axes urbains structurants difficiles, voire impossibles, à piétonniser. Ainsi, ce guide s'adresse en particulier aux parents d'élèves, qui ont un rôle clé à jouer pour l'amélioration des abords des établissements scolaires, peu importe s'ils habitent une métropole, une ville moyenne ou une petite ville.

# B

## Rappels autour des « rues scolaires »

Initialement apparues en Italie et en Belgique il y a quelques dizaines d'années, les rues scolaires sont de plus en plus fréquemment mises en oeuvre en France, où de nouvelles expérimentations ont lieu chaque année selon des modalités diverses. En effet, si le terme de rue scolaire correspond le plus souvent à une fermeture à la circulation motorisée aux horaires d'entrée et sortie scolaire, il renvoie également à des programmes de piétonnisation pérennes des rues d'écoles. Ces mesures s'accompagnent de transformations de l'espace public plus ou moins ambitieuses, rendues possibles par l'espace gagné sur la circulation motorisée.

La popularité du concept vient de son succès auprès des usager·es qui en bénéficient, et de sa dimension transversale intéressante pour l'action publique, car elle permet d'agir simultanément sur plusieurs

1 • CleanCities.  
Factsheet, « School  
Streets to shape  
child-friendly cities »  
- 2022

champs, notamment celui de la santé. Tout d'abord, le trafic routier étant responsable d'une majeure partie des émissions de polluants atmosphériques en milieu urbain, les rues scolaires permettent de diminuer la pollution de l'air (jusqu'à 30 % en moyenne pour le dioxyde d'azote, d'après une étude de Respire menée en 2024). Par ailleurs, si le principal gain attendu des rues scolaires est souvent celui de la sécurité routière, le changement des comportements de mobilité en est aussi un objectif phare, qui a des effets positifs tant sur l'activité physique des enfants que sur leur bien-être lié à l'absence de bruit et de danger à proximité de l'école. A l'étranger et dans quelques villes françaises, plusieurs études d'évaluation ont ainsi prouvé l'efficacité des rues scolaires sur différents paramètres<sup>1</sup>: la réduction avérée de la circulation motorisée devant et aux abords de l'école, le report modal vers les mobilités actives, l'amélioration du sentiment de sécurité et la diminution de la pollution de l'air dans la rue de l'école.

Dans un contexte de lutte contre le dérèglement climatique et de prise de conscience des conséquences sanitaires de la pollution de l'air, les rues scolaires apparaissent ainsi comme un outil de choix permettant d'agir sur l'adaptation des villes et la santé publique au niveau micro-local.

## « Mais que faire pour les rues difficiles, voire impossibles à piétonniser, ou lorsque des élus ou habitant·es sont réfractaires à l'idée de restreindre la circulation automobile ? »

**Mais que faire pour les rues difficiles, voire impossibles à piétonniser, ou lorsque des élus ou habitant·es sont réfractaires à l'idée de restreindre la circulation automobile ? Quelles solutions d'aménagements reste-il pour les écoles situées dans ces rues, souvent les plus polluées et fréquemment situées dans les quartiers les plus populaires ?** Autant de questions auxquelles sont régulièrement confrontés de nombreux parents en recherche de solutions pour leurs enfants.

# 2

## Outils d'analyse et solutions d'aménagements



2 • Consultez:  
Tableau d'identifica-  
tion des solutions  
d'aménagement

Pour déterminer quel(s) type(s) d'aménagements urbains sont adaptés à un cas particulier, nous avons conçu deux outils d'analyse. Dans un premier temps, l'outil « arbre de décision » permet d'analyser l'environnement de l'école pour identifier des **scénarios de rues scolaires envisageables et éliminer ceux qui sont impossibles**.

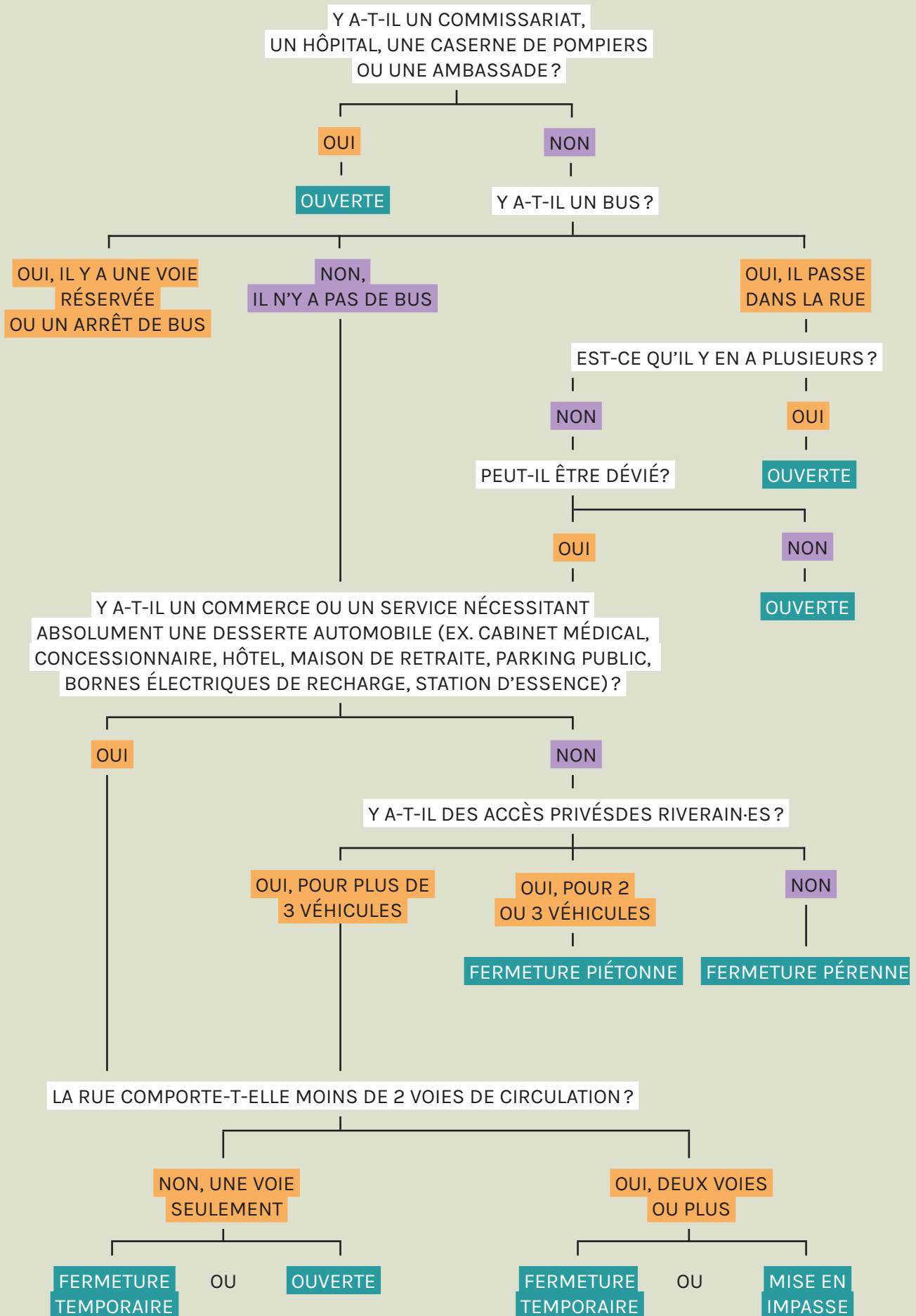
Deuxièmement, en fonction du résultat obtenu avec ce premier outil, il convient de se référer au Tableau d'identification de solutions d'aménagement<sup>2</sup>, qui propose différentes **solutions d'aménagements** selon les scénarios envisagés via l'arbre de décision.

## A

### Caractériser l'environnement urbain de l'école ?

L'arbre de décision consiste à répondre successivement à une série de questions en choisissant à chaque fois une réponse prédéfinie parmi d'autres en fonction des spécificités d'une rue donnée. Ces choix successifs permettent de guider vers un scénario.



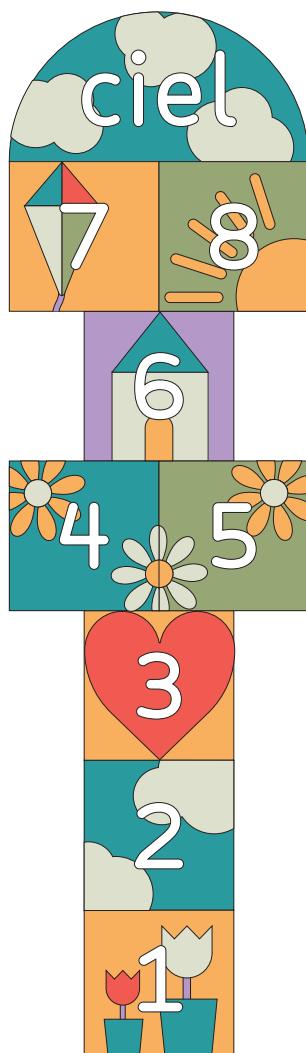


## Déterminez des mesures adaptées à différents contextes

### 1

#### Tableau d'identification des solutions d'aménagement

Une fois un scénario déterminé, le tableau de solutions d'aménagements récapitule les différents aménagements possibles à mettre en oeuvre **classés selon leur niveau d'ambition**, avec une distinction entre les interventions légères (« scénarios basiques ») et les interventions plus lourdes (« scénarios ambitieux »). Chaque aménagement figurant dans le tableau est ensuite précisé dans les solutions figurant dans la suite du document.



SCÉNARIOS →	FERMÉE ET PÉRENNE		FERMÉE ET TEMPORAIRE		IMPASSE		OUVERTE	
DEGRÉS D'AMÉNAGEMENT→	scénario basique	scénario ambitieux	scénario basique	scénario ambitieux	scénario basique	scénario ambitieux	scénario basique	scénario ambitieux
1 • Barrière(s)	●	●	●	●	●	●		
2 • Signalétique réglementaire verticale (panneaux) et horizontale (marquages au sol)	●	●	●	●	●	●	●	●
3 • Radars pédagogiques, panneaux lumineux			●	●			●	
4 • Modification du plan de circulation	●	●	●	●	●	●	●	●
5 • Ralentisseurs, coussins berlinois, dos d'âne			●				●	
6 • Suppression de places de stationnement ou d'une voie de circulation	●	●	●	●	●	●	●	●
7 • trottoir traversant aux intersections avec la rue de l'école			●		●		●	
8 • Rétrécissements de chaussée (chicanes, créneaux, écluses)			●		●		●	
9 • agrandissement du parvis devant l'école				●			●	
10 • Circulation alternée sur une seule voie			●				●	
11 • Déplacement de l'entrée de l'école sur une rue moins passante	●	●	●	●	●	●	●	●
12 • Aménagements tactiques (temporaires)	●		●		●		●	
13 • Marquage ludiques pour guider les piéton·nes vers l'école *	●	●	●	●	●	●	●	●
14 • Bande cyclable et/ou contre-sens cyclable en zone 30 *			●	●			●	
15 • Déviation du bus en cas de passage de bus dans la rue	●	●	●	●	●	●	●	●
16 • Voie réservée aux bus							●	
17 • Voie vélo-rue *							●	
18 • Piste cyclable «en site propre» (séparée de la chaussée) *				●		●	●	
19 • agrandissement des trottoirs *				●		●	●	
20 • Remise à niveau de la chaussée et des trottoirs		●		●		●		●
21 • Ajout de mobilier urbain pérenne		●		●		●		●
22 • Revêtement au sol différencié de la chaussée		●		●		●		●
23 • Marquages ludiques	●	●				●		
24 • Parterres végétalisés		●		●		●		●

\* Ces aménagements peuvent être mis en oeuvre dans la rue de l'école et dans l'idéal dans des rues qui mènent à la rue d'école

## 2

### Les solutions d'aménagement

#### 2.1

##### Les rues scolaires fermées

 **Réglementation:** Aire piétonne fermée;

 **Application:**

- **Environnement propice:** rues de desserte locale dont le trafic peut être facilement reporté sur une voie parallèle via des changements de sens de circulation.
- **Conditions de faisabilité:** aucun ou peu d'accès riverain, peu de commerces, trafic routier faible.
- **Contraintes:** elle n'est pas applicable en présence de lignes de bus, à moins de modifier le trajet de la ligne ou le plan de circulation local.

 **Point d'attention:**

- Pour les écoles ayant une zone géographique d'affectation très grande, prévoir des places de stationnement en dehors de la rue scolaire pour les personnes n'ayant vraiment pas le choix de s'y rendre en voiture;
- Les rues scolaires sont des espaces où la circulation générale est interdite mais où certains véhicules (secours, propreté, riverain·es, livraisons des commerces) peuvent toujours circuler;
- Il y a un risque de report du trafic et de stationnement vers les rues adjacentes si le plan de circulation n'est pas correctement révisé. La dissémination de places de stationnement, visant à permettre aux accompagnant·es de se garer pour déposer leurs enfants à distance de la rue scolaire puis d'y aller à pied (concept de «Park and Stride» au Royaume-Uni), est une solution permettant d'éviter des reports massifs. L'identification et la communication sur ces places de stationnement est cruciale pour les indiquer aux potentiels automobilistes;
- L'implication étroite de la police municipale est fortement conseillée, à la fois les premières semaines de mise en place d'une rue scolaire, mais aussi au long court pour gérer les personnes ne respectant pas le dispositif, les problèmes de stationnement gênant et sensibiliser les usager·es au fonctionnement de la rue.

## Rues fermées légèrement aménagées

RUE SCOLAIRE FERMÉE



### Description technique:

Ce type de rue scolaire est fermé en permanence à la circulation motorisée. Avant de fermer de manière permanente, il est important de passer par une phase test pour s'assurer de la fonctionnalité et de l'acceptabilité de la piétonnisation. Des aménagements temporaires dits « tactiques » permettent d'encourager de nouveaux usages (jeux, discussions, sport, etc.) et de rendre plus agréables ces rues qui ressemblent encore à des rues « classiques » avec chaussée et trottoirs.



### Aménagements obligatoires:

- Barrières pour couper la circulation<sup>3</sup>;
- Marquages réglementaires au sol et panneaux de signalisation pour signaler l'école et le caractère piéton;
- Suppression du stationnement des véhicules motorisés;
- Suppression des marquages et mobilier liés à la circulation automobile (passages piétons, lignes stop, cédez-le-passage, stationnements, horodateurs, mobilier anti-stationnement etc.);

3- Consultez: Annexe I:  
types de barrières  
et modes de gestion



### Aménagements recommandés:

- Suppression des barrières de protection qui séparent l'entrée de l'école de la chaussée;
- Aménagements (jardinières, bancs, tables, peintures colorées, marquages ludiques au sol etc) tactiques.



### Avantages:

- Rapidité de mise en oeuvre;
- La phase de test assure la compréhension et l'acceptation de la rue scolaire.



### Inconvénients:

- Possibilité de mise en oeuvre dans peu de rues.

## Point de vigilance:

- Les aménagements tactiques doivent impérativement être temporaires et remplacés à long terme par des aménagements plus qualitatifs ;



## Exemples:

Paris: le programme « rue aux écoles » consiste en des aménagements pérennes de l'espace public en deux temps. Dans un premier temps, les rues sont fermées par des barrières et aménagées de manière minimalist. La rue continue à ressembler à une rue classique, avec des trottoirs et une chaussée, et le réaménagement complet de la voirie intervient dans un second temps.

© Respire, 2023, Rue du Surmelin (20)



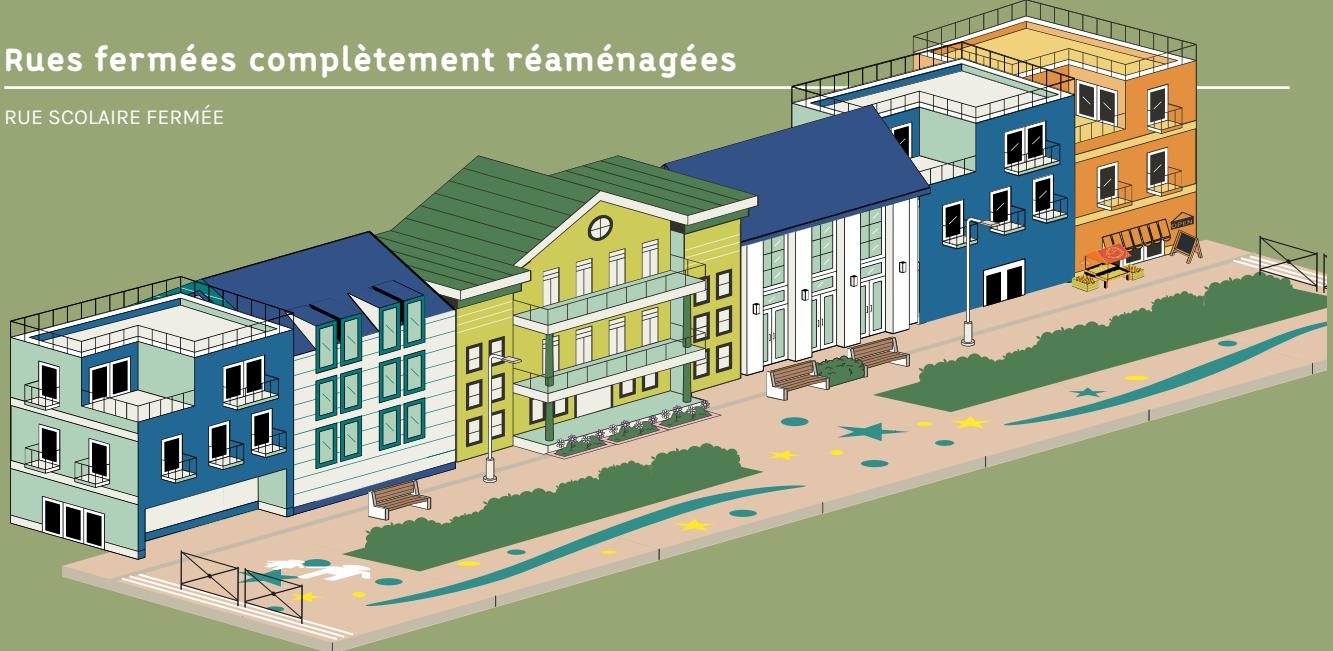
Barcelone: le programme « Protegim Les Escoles » a pour objectif de transformer les abords de 200 rues d'écoles. A la différence de Paris, les rues y sont réaménagées plus frugalement, avec des éléments tactiques (jardinières, mobiliers en bois, peinture au sol), sans qu'un réaménagement complet ne soit prévu par la suite.

© Site de la mairie de Barcelone



## Rues fermées complètement réaménagées

RUE SCOLAIRE FERMÉE



### Description technique:

Ces rues scolaires sont piétonnes en permanence mais ont été complètement réaménagées à l'usage des piéton·nes. Ces aménagements consistent à transformer ces rues en petites places publiques, différenciées des voies classiques conçues pour la circulation automobile. Un autre aspect important de ces rues scolaires est leur végétalisation, rendue possible par l'espace gagné sur la circulation motorisée.



### Aménagements obligatoires:

4 · Consultez:  
Annexe I : types de barrières  
et modes de gestion

- Barrières pour couper la circulation<sup>4</sup>;
- Remise à niveau de la chaussée avec le trottoir et modification du revêtement d'origine (ex. enrobé beige, pavés, dalles, etc.);
- Marquages réglementaires au sol et panneaux de signalisation pour signaler l'école et le caractère piéton;
- Suppression du stationnement des véhicules motorisés;



### Aménagements recommandés:

- Suppression des barrières de protection qui séparent l'entrée de l'école de la chaussée;
- Ajout de mobilier urbain pérenne: bancs, fontaines, tables de jeux, arceaux vélo, corbeilles, etc.;
- Création de parterres végétalisés, de fosses d'arbres, végétalisation des murs, etc.;
- Création de marquages au sol ou d'éléments paysagers ludiques.



### Avantages:

- Succès assuré auprès des parents, des riverain·es et des commerçant·es.



### Inconvénients:

- Possibilité de mise en oeuvre dans très peu de rues, notamment pour la végétalisation (en cas de réseaux souterrains présents dans le sol);
- Temps long de mise en oeuvre;

- Très coûteux (entre 300 et 500 000 euros à Lyon, 800 000 euros en moyenne à Paris).

### **Point de vigilance:**

Les coûts varient selon la taille des voies et leurs contraintes spécifiques (amiante, réseaux souterrains, etc.);



### **Exemples:**

Paris: les rues aux écoles font l'objet d'aménagements conséquents. Ceux-ci sont dictés par une doctrine d'aménagement qui explique que chaque rue scolaire parisienne possède une identité visuelle commune, qui facilite leur compréhension et donc le respect et l'acceptation de leur caractère piéton.

© Respire, 2023, Rue du Sommerard



Lyon: le programme « Rue des enfants » met davantage l'accent sur la participation des enfants à la conception des rues, ce qui se traduit par des éléments plus « personnalisés » dans chaque rue (dessins sur des abats jours, fresques artistiques, bacs potagers, etc.).

© Ecole Meynix à Lyon par Muriel Chaulet, site de la Ville de Lyon



© Ecole Meynix à Lyon par Lionel Rault, site de la Ville de Lyon

## 2.2

### Les rues scolaires « hybrides »

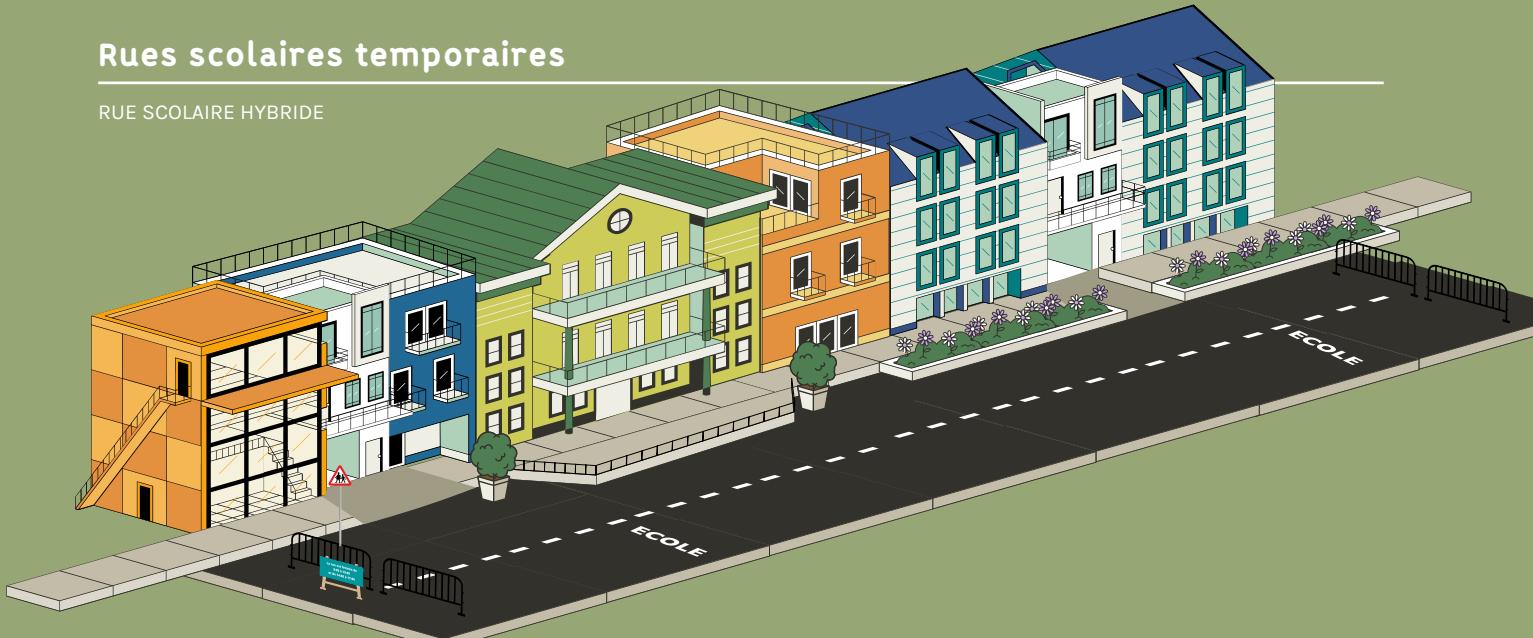
 **Réglementation:** Aire piétonne fermée temporairement ou ouverte, zone de rencontre;

-  **Application:**
- **Environnement propice:**
    - Rues de desserte locale impossibles à fermer à la circulation en raison de la présence de nombreux riverain·es, de commerces conséquents, de services ne pouvant pas se passer de desserte motorisée, etc.;
    - Axes de liaisons reliant plusieurs quartiers entre eux mais non essentiels pour traverser l'agglomération.
  - **Conditions de faisabilité:** la circulation de transit est déviée temporairement ou en permanence mais la desserte locale doit pouvoir continuer à circuler.
  - **Contraintes:** ces mesures sont difficilement applicables en présence de lignes de bus et impossibles sur les axes structurants à très forte circulation qui permettent de traverser la ville, d'y entrer et d'en sortir.

-  **Points d'attention:**
- Ces rues scolaires « hybrides » sont piétonnes de manière limitée dans le temps ou dans l'espace. Afin d'être respectées par les usager·es et notamment des automobilistes, **il convient de les aménager au maximum pour signaler leur caractère « apaisé ».**
  - Etant donné le caractère « semi-piéton » de ces espaces, il est nécessaire de conserver les barrières de protection **qui séparent l'entrée de l'école de l'chaussée**;
  - Pour les écoles ayant une zone géographique d'affectation très grande, prévoir des places de stationnement en dehors de la rue scolaire pour les personnes n'ayant vraiment pas le choix de s'y rendre en voiture;
  - Il y a un risque de report du trafic et de stationnement vers les rues adjacentes si le plan de circulation n'est pas correctement révisé. La dissémination de places de stationnement, visant à permettre aux accompagnant·es de se garer pour déposer leurs enfants à distance de la rue scolaire puis d'y aller à pied (concept de « Park and Stride » au Royaume-Uni), est une solution permettant d'éviter des reports massifs. L'identification et la communication sur ces places de stationnement est cruciale pour les indiquer aux potentiels automobilistes;
  - **L'implication étroite de la police municipale est fortement conseillée**, à la fois les premières semaines de mise en place d'une rue scolaire, mais aussi au long court pour gérer les personnes ne respectant pas le dispositif, les problèmes de stationnement gênant et sensibiliser les usager·es au fonctionnement de la rue.

## Rues scolaires temporaires

RUE SCOLAIRE HYBRIDE



### Description technique:

5 · Consultez: Annexe I:  
types de barrières  
et modes de gestion

Les rues scolaires temporaires sont fermées à la circulation automobile seulement aux horaires d'entrée et sorties scolaires, le matin et le soir à minima. Si la majorité des grandes villes françaises ont des rues piétonnes pérennes, les villes moins denses privilégient cette solution temporaire. La fermeture des rues est gérée selon différentes modalités en fonction des territoires<sup>5</sup>. Là encore, il est important de passer par une phase test auprès des usager·es. Des aménagements pérennes visant à réduire la place de l'automobile dans la rue peuvent être réalisés une fois la rue scolaire définitive.



### Aménagements obligatoires:

6 · Consultez: Annexe I:  
types de barrières  
et modes de gestion

- Barrières pour couper la circulation<sup>6</sup>;
- Marquages réglementaires au sol et panneaux de signalisation pour signaler la présence d'école;
- Signalétique explicative: un panneau permettant d'expliquer le concept et de donner les horaires de fermeture de la rue;



### Aménagements recommandés:

7 · Se référer à la partie B.4.2) pour le détail des aménagements : Sécuriser et guider les parcours des piéton·nes

- Suppression du stationnement des véhicules motorisés;
- Sécurisation des parcours piétons<sup>7</sup> devant et aux abords de l'école;
- Création de parterres végétalisés, de fosses d'arbres, végétalisation des murs, etc.



### Avantages:

- Rapidité de mise en oeuvre;
- Ce type de rues peut servir de première étape en vue d'une piétonnisation pérenne de la rue.



### Inconvénients:

- Dispositif insuffisant pour modifier durablement les usages de la rue, qui apporte moins de bénéfices qu'une rue scolaire pérenne;

- Peut être facilement contourné par des parents qui déposent leurs enfants avant ou après la fermeture de la rue à la circulation.

### Points de vigilance:

- Prévoir le système de gestion des barrières ;
- Prévoir le système de gestion des ayants-droits : qui a le droit de passer, avec quel(s) justificatif(s).



### Exemples:

À Bailleul, depuis 2021, des rues scolaires temporaires (fermées de 8h10 à 8h40 et de 16h10 à 16h40 en semaine) sont progressivement mises en place dans cette ville de 15 000 habitants des Hauts-de-France. Afin de mettre en place la rue scolaire Pasteur, le sens de circulation de la rue Jean-Macé a été inversé et un régime de stationnement limité à 1h30 a été mis en place sur un parking proche afin d'assurer des places de stationnement aux parents hors de la rue scolaire.



La Riche, petite ville de 10 000 habitants située dans l'agglomération de Tours, est pionnière dans la mise en oeuvre de deux rues scolaires démarquées en 2017. Deux fois par jour, de 8h15 à 8h45, et de 16h15 à 16h45, c'est la police municipale qui vient assurer la gestion des barrières (source: Communauté « Expertise et territoires » du Cerema).

À Nantes, une dizaine de rues scolaires temporaires ont été créées ces dernières années. Certaines bénéficient d'aménagements complémentaires: sécurisation des traversées, agrandissement des trottoirs, suppression de places de stationnement, végétalisation, etc. Les rues scolaires y sont gérées par les parents d'élèves sous le statut de « collaborateurs occasionnels du service public » qui permet de leur faire bénéficier d'une protection juridique.

## Mise en impasse

RUE SCOLAIRE HYBRIDE



### Description technique:

Une simple barrière peut retirer tout l'intérêt à traverser une rue pour le trafic de transit, ce qui réduit drastiquement la circulation. Elle permet toutefois à la desserte locale de continuer à accéder aux parkings privés, commerces et services divers. Pour être fonctionnelles, ces mises en impasse nécessitent des aménagements de voirie permettant aux véhicules de se croiser ou de faire demi-tour dans la rue. Selon les cas, une portion complètement piétonne peut être réaménagée, avec des aménagements tactiques ou pérennes.



### Aménagements obligatoires:

- Une barrière pour couper la circulation<sup>8</sup>;
- Marquages réglementaires au sol et panneaux de signalisation pour signaler la présence de l'école et le caractère piéton d'une portion de la rue;
- Aménager un espace pouvant servir d'aire de retournement (attention aux girations des véhicules de secours);
- Garder un espace circulable suffisant pour que des véhicules puissent se croiser, ou prévoir des zones où ils puissent s'arrêter pour laisser passer;

8 · Consultez: Annexe I:  
types de barrières  
et modes de gestion



### Aménagements recommandés:

- Aménager de manière différenciée la partie piétonne (ex. revêtement clair, dalles, pavés, etc.) de la partie encore circulée (asphalte gris classique);
- Prévoir un cheminement piéton sécurisé dans la partie circulée;
- Suppression du stationnement des véhicules motorisés (voitures et 2RM).



### Avantages:

- Flexibilité de mise en oeuvre dans différents contextes;
- Solution adaptée aux rues comportant des entrées de garages privés;

- Possibilité d'aménagements permettant de modifier durablement les usages de la rue.

### **Inconvénients:**

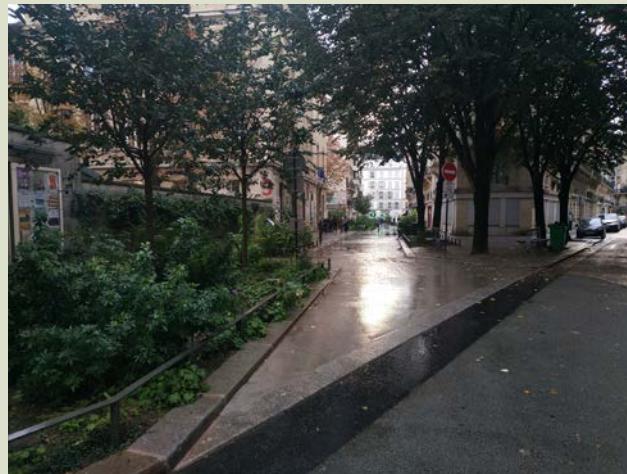
Risque de stationnement illicite ou que les parents utilisent la partie encore circulée pour déposer leurs enfants.

### **Point de vigilance:**

Dispositif nécessitant le passage de la police et des aménagements pour en assurer le respect, notamment du stationnement illicite.

### **Exemples:**

À Paris, rue Severo, une seule barrière coupe la rue en deux, avec une partie circulée et une partie piétonne avec revêtement clair et végétalisation. Le passage Thionville et la rue Championnet sont fermées aux deux extrémités par des barrières, avec une partie encore circulée mise en impasse. Ces deux cas illustrent qu'il est possible d'avoir une partie circulée très courte (Thionville) ou très longue, avec de nombreux usagers susceptibles de l'emprunter (Championnet).



© Respire, 2023, Rue Severo (14<sup>e</sup>)



© Respire, 2023, Rue Severo (14<sup>e</sup>)



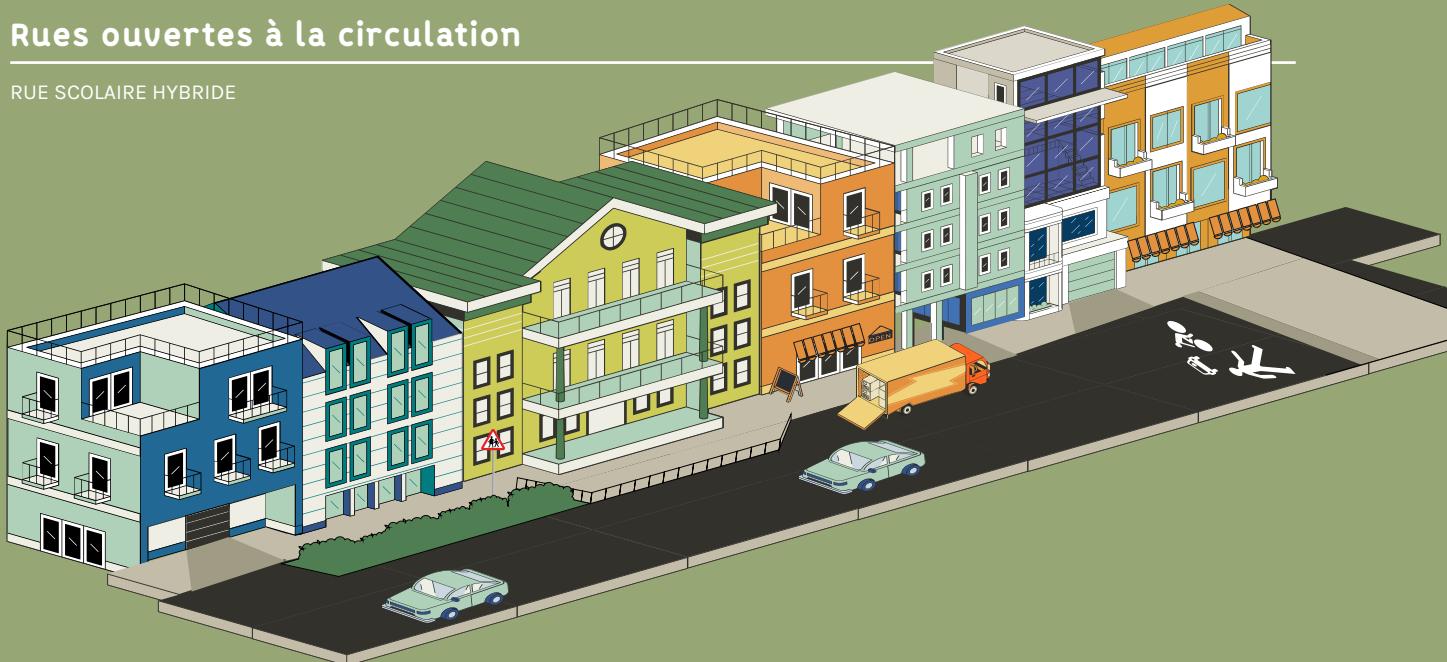
© Respire, Passage Thionville (19<sup>e</sup>)



© Respire, Rue Championnet (18<sup>e</sup>)

## Rues ouvertes à la circulation

RUE SCOLAIRE HYBRIDE



### Description technique:

Certaines rues scolaires sont ouvertes: la circulation n'y est pas complètement coupée mais fortement limitée. Pour cela, deux statuts réglementaires peuvent être utilisés. Les «aires piétonnes» sans barrières ont un statut piéton mais aucun obstacle physique pour en empêcher l'accès. Dans ces rues, seul·es les riverain·es et la desserte locale sont autorisés à circuler tandis que les piéton·nes peuvent marcher librement sur la chaussée. Le respect de ces règles est néanmoins difficilement contrôlable car il est difficile de savoir ce qui relève de la desserte locale ou non. Plus facile à mettre en place, le statut de «zones de rencontre» limite les véhicules motorisés à 20 km/h. Les piéton·nes peuvent traverser à n'importe quel endroit de la rue. Le respect de ce statut est plus facilement contrôlable via des contrôles de vitesse.



### Aménagements obligatoires:

- Suppression du stationnement des véhicules motorisés (obligatoire en «aire piétonne»);
- Suppression des marquages et mobilier liés à la circulation automobile (passages piétons, lignes stop, cédez-le-passage, stationnements, horodateurs, mobilier anti-stationnement etc.);
- Marquages réglementaires au sol et panneaux de signalisation pour signaler la présence de l'école et le caractère apaisé de la rue;



### Aménagements recommandés:

- Remise à niveau de la chaussée avec le trottoir et changement du revêtement (ex. couleur claire, pavés, dalles, etc.);
- En entrée de rue, créer une discontinuité visuelle avec la chaussée: un «trottoir traversant» dans le même matériau que les trottoirs existants (= 80 euros / m<sup>2</sup>) ou un autre (ex. une bande de pavés, de dalles, etc.);
- Ajout d'éléments décoratifs pour signaler l'école (bacs à fleurs, mobilier colorés, fresques aux murs etc);

- Crédit de parterres de végétation, de fosses d'arbres, plantation d'arbres, végétalisation des murs, etc. (coût: entre 180 € et 550 € du m<sup>2</sup>, entre 2000 et 5000 €/unité pour les plantations);
- Ajout d'éléments pour ralentir la circulation (pots de fleurs, blocs de granits, chicanes, etc).



#### **Avantages:**

- Flexibilité de mise en oeuvre dans différents contextes ;
- Coût pouvant être très variable selon les aménagements retenus ;
- Limitation de la circulation sans contrainte des accès riverains ;
- Élargir ces dispositifs à un ensemble de voies avoisinantes permet de créer un réseau de rues apaisées sécurisant les trajets maison-école.



#### **Inconvénients:**

- Dispositif insuffisant pour modifier durablement les usages de la rue et apporte moins de bénéfices qu'une rue scolaire pérenne ;
- En l'absence d'aménagements suffisamment ambitieux, il existe un risque de non-respect par les automobilistes.



#### **Points de vigilance:**

- Dispositif nécessitant le passage de la police pour assurer son respect ;
- Aménagements ambitieux nécessaires pour améliorer la crédibilité de la mesure et assurer le bon respect des usager·es ;
- Dispositifs pédagogiques et informatifs à mettre en oeuvre pour assurer la compréhension des usager·es.



#### **Exemples:**

Lyon: la rue scolaire de l'école Marc Bloch dans la rue Chevreul (7e) est une zone de rencontre qui a permis de restreindre très fortement la circulation des véhicules (de 4000 à 2000 véhicules par jour) en maintenant le passage du bus grâce à un sens interdit «sauf bus». La chaussée y a été remise à niveau, du mobilier, un double sens cyclable ainsi que de la végétalisation ajoutés.



© Capture d'écran Google street view, 2020



© Capture d'écran Google street view, 2024

Paris: généralement, des aménagements assez ambitieux restreignent l'accès des rues ouvertes, comme dans la rue de Moscou (8e) entièrement réaménagée comme une rue aux écoles complètement piétonne, ou les rues Tandou et Pierre Girard (19), qui ont bénéficié d'aménagements moins importants mais efficaces: création d'un plateau piétonnier, trottoir traversant, signalétique, etc.



© Respire, 2023, Rue de Moscou (8e)



© Respire, 2023, Rue Pierre Girard (19)



© Respire, 2023, Rue Pierre Girard (19)

Barcelone: dans le cadre du programme « Protégeons les écoles », si certaines rues sont complètement fermées, d'autres le sont aussi seulement partiellement, avec des aménagements tactiques comme le reste de leurs rues complètement piétonnes.



© site de la Ville de Barcelone



© site de la Ville de Barcelone

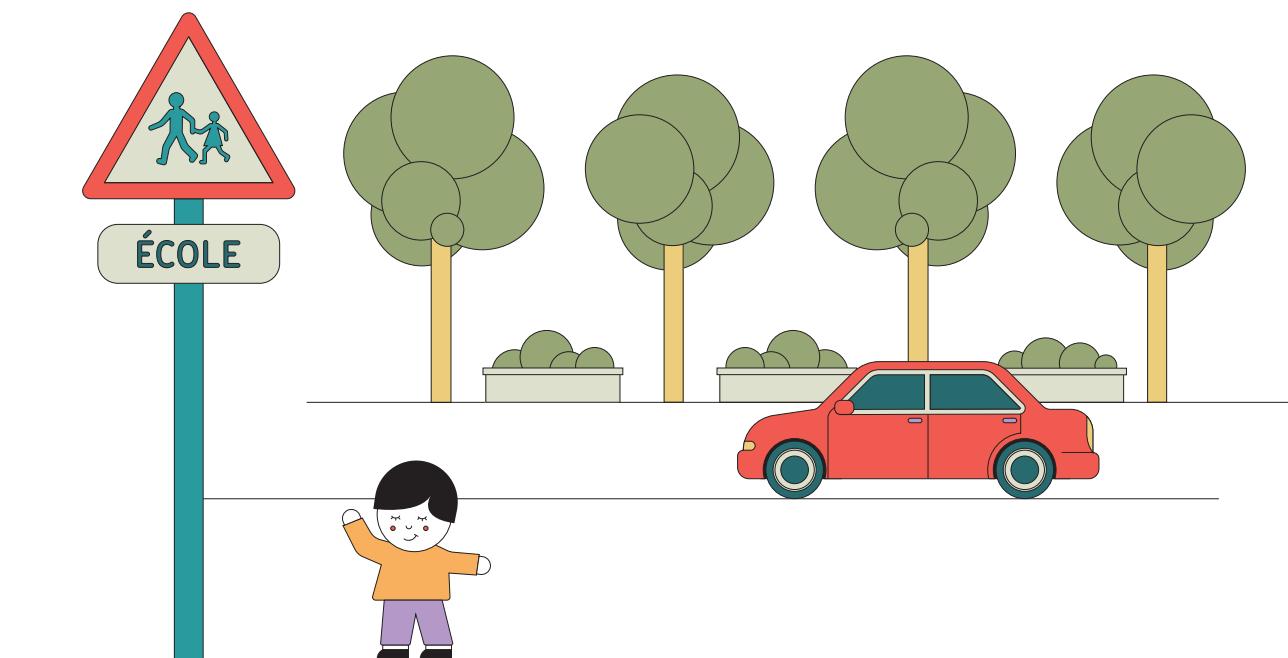
## 2.3

### Les alternatives aux rues scolaires

 **Réglementation:** Zone 30

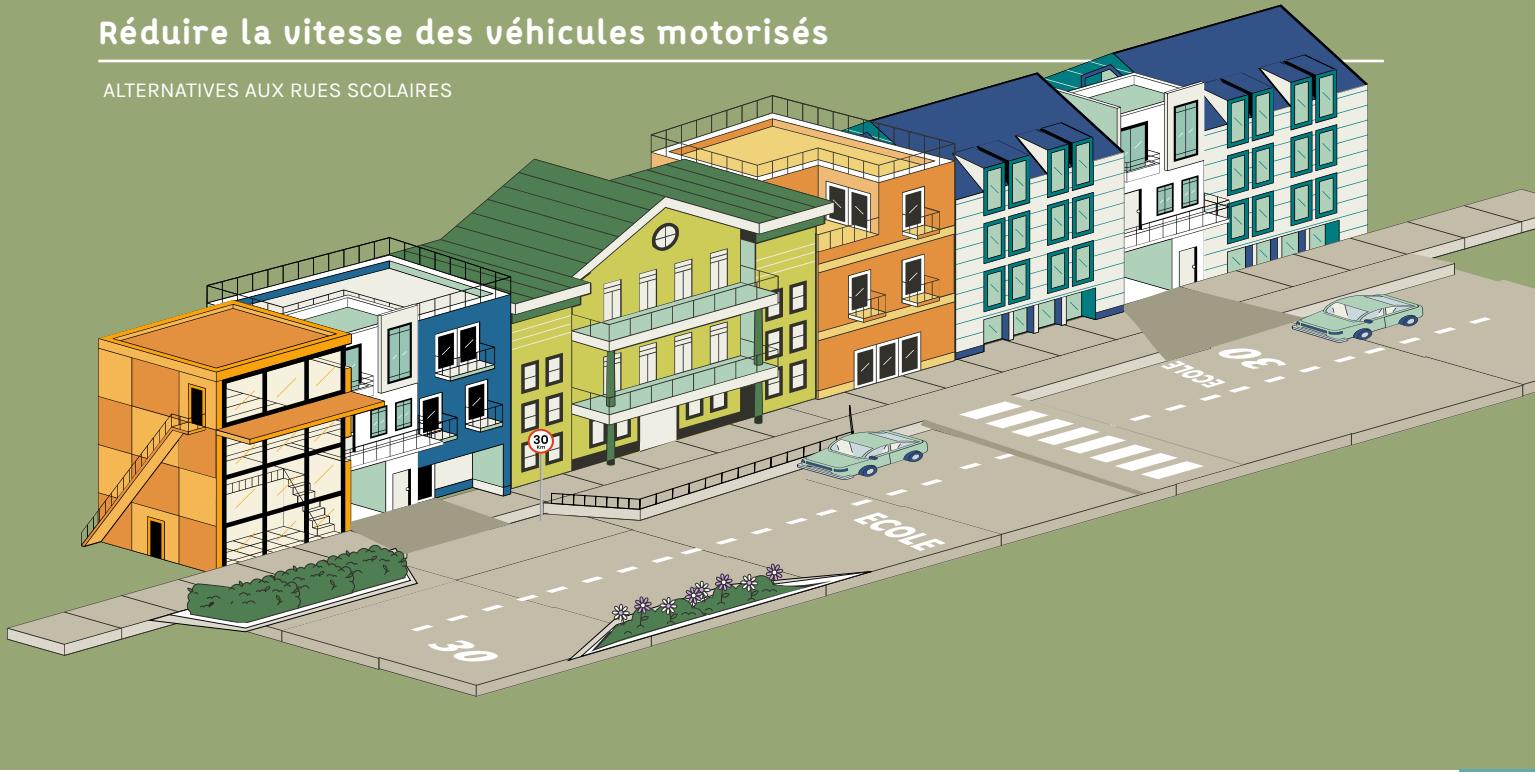
-  **Application:**
- **Environnement propice:**
    - Axe traversant d'une ville ou voie de liaison entre quartiers impossibles à fermer au trafic de transit pour cause d'absence d'itinéraire alternatif
    - Voies où l'on souhaite concilier la circulation automobile et la vie locale, avec des enjeux de sécurisation pour développer le vélo ou la marche.
  - **Conditions de faisabilité:** solution applicable à toute rue située en agglomération urbaine.
  - **Contraintes:** pour être fonctionnelle, cette mesure demande un investissement financier et des moyens humains importants;

-  **Point d'attention:**
- Ces aménagements ne doivent pas être faits par défaut mais appliqués là où il n'est pas possible de faire une rue scolaire;
  - Un seul aménagement n'est pas suffisant pour apaiser une voie, il doit s'articuler dans le cadre d'un plan global d'apaisement de la voirie;
  - L'implication étroite de la police municipale est fortement conseillée, à la fois les premières semaines de mise en place d'une rue scolaire, mais aussi au long court pour gérer les personnes ne respectant pas le dispositif, les problèmes de stationnement gênant et sensibiliser les usager·es au fonctionnement de la rue;
  - Les différentes solutions proposées ci-dessous peuvent toutes se cumuler les unes aux autres.



## Réduire la vitesse des véhicules motorisés

ALTERNATIVES AUX RUES SCOLAIRES



### Description technique:

La réduction de la vitesse est une mesure incontournable car elle permet de diminuer les distances d'arrêts et ainsi de limiter les accidents de la route. Néanmoins, pour être réellement efficaces et encourager les mobilités alternatives, différents aménagements doivent idéalement être cumulés, l'usage classique du simple ralentisseur n'étant pas suffisant.



### Aménagements obligatoires:

- Marquages réglementaires au sol et panneaux de signalisation pour signaler la présence d'école (ex. « Attention école, zone 30 »);
- Aménagement d'obstacles physiques pour forcer les automobilistes à réduire leur vitesse: ralentisseurs, coussins berlinois, dos d'âne ou, plus ambitieux, chicanes, créneaux et écluses.



### Aménagements recommandés:

- Passages piétons surélevés: signalent la priorité des piéton·nes et ralentissent fortement les voitures;
- Radars pédagogiques, panneaux lumineux: dispositifs informatifs de la vitesse des automobilistes;
- Feux verts récompenses (passent au vert lorsque la limite de vitesse est respectée);



### Avantages:

- Mesure essentielle permettant d'encourager l'usage mobilités alternatives;
- Mesure adaptée à la plupart des contextes en ville, avec une possibilité de combinaisons variées de dispositifs.



### Inconvénients:

- Certains dispositifs génèrent des nuisances sonores (ex. coussins berlinois);
- Non-respect des dispositifs par les usager·es (ex. slaloms entre les chicanes, évitement des dos d'âne).



### Points de vigilance:

- Ces aménagements ne suffisent pas pour permettre aux piéton·nes de reprendre possession de la rue;

- Nécessité d'avoir des contrôles réguliers par la police pour s'assurer que les règles sont respectées.



### Exemples:

Cuvat: un aménagement en zone 30 a été mis en place pour réorganiser le centre bourg. Ce projet a permis de créer une continuité apaisée entre les différents bâtiments publics centraux, dont l'école. La place principale, située devant la mairie et l'église, a été réaménagée avec des espaces de stationnement limités et une priorité donnée aux piétons et cyclistes. Un revêtement spécifique marque les zones piétonnes et du mobilier urbain a été ajouté pour encourager les liens sociaux.

## Sécuriser et guider les parcours des piéton·nes

ALTERNATIVES AUX RUES SCOLAIRES





#### Description technique:

Sécuriser les parcours des piéton·nes autour des écoles est une autre mesure essentielle pour renforcer le sentiment de sécurité et ainsi encourager à se rendre à l'école d'une manière alternative à la voiture.



#### Aménagements obligatoires:

- Suppression des places de stationnement 5 mètres en amont des passages piétons conformément à la loi LOM ;
- Installation de barrières le long des trottoirs pour empêcher le stationnement gênant et protéger les piétons, notamment dans les endroits les plus accidentogènes (ex. carrefours) ;
- Création de zones « tampon », où les vélos peuvent attendre au feu, entre les véhicules motorisés et les passages piétons ;
- Réduction de la longueur des passages piétons: ajouter un îlot piéton au milieu, élargir les trottoirs à leur niveau, adapter les temps de feux ;



#### Aménagements recommandés:

- Élargissement des trottoirs: la norme est de 1 mètre 40, l'idéal est de 1 mètre 80 de largeur d'après le Cerema ;
- Création d'un parvis élargi devant l'école, signalé par des éléments colorés ;
- En entrée de rue, création d'une discontinuité visuelle avec la chaussée: un « trottoir traversant » dans le même matériau que les trottoirs existants (= 80 euros / m<sup>2</sup>) ou un autre (ex. une bande de pavés, de dalles, etc.) ;
- Ajout de marquages ludiques spécialement conçus pour guider vers l'école et encourager les enfants à traverser aux endroits appropriés. Attention aux normes en vigueur, notamment de couleurs (article. 8 de l'arrêté du 24 novembre 1967) ;
- Désencombrement des trottoirs sur le chemin vers l'école (exemple: retirer les bennes à ordures, panneaux superflus, etc).



#### Avantages:

- Mesure essentielle permettant d'encourager l'usage mobilités alternatives ;
- Mesure adaptée à la plupart des contextes en ville, avec une possibilité de combinaisons variées de dispositifs.



#### Inconvénients:

- Coûts pouvant être significatifs selon les solutions retenues (ex. supprimer une place de stationnement n'est pas aussi coûteux que d'agrandir un trottoir).



#### Exemples:

Il est important que les aménagements garantissent une visibilité maximale pour tous les usager·es, en particulier dans les zones à forte circulation.

Wallonie: plusieurs aménagements ont été réalisés en zone 30 afin d'améliorer la visibilité et renforcer la sécurité des enfants en disposant des carrés colorés sur la chaussée, créant ainsi un environnement à la fois ludique et demandant de l'attention de la part des automobilistes. Chaque couleur utilisée correspond à une signification spécifique du code de la route, facilitant la compréhension pour les usager·es. À proxi-

mité immédiate de l'école, le marquage devient plus dense, incitant à ralentir davantage.



© Securothèque Wallonie

Avignon: un chemin des écoliers entre l'école maternelle Arrousaire et l'école élémentaire St. Ruf, distants de 570 mètres, relie deux centralités du quartier. Ce parcours sécurisé, exclusivement réservé aux modes doux, favorise les déplacements à pied et à vélo des parents et enfants entre les deux établissements. Ce lien entre différentes centralités de quartiers illustre comment un projet local peut s'intégrer dans une stratégie urbaine plus vaste visant à transformer le fonctionnement de la ville.



Place St. Ruf



Avenue Moulin  
Notre-Dame



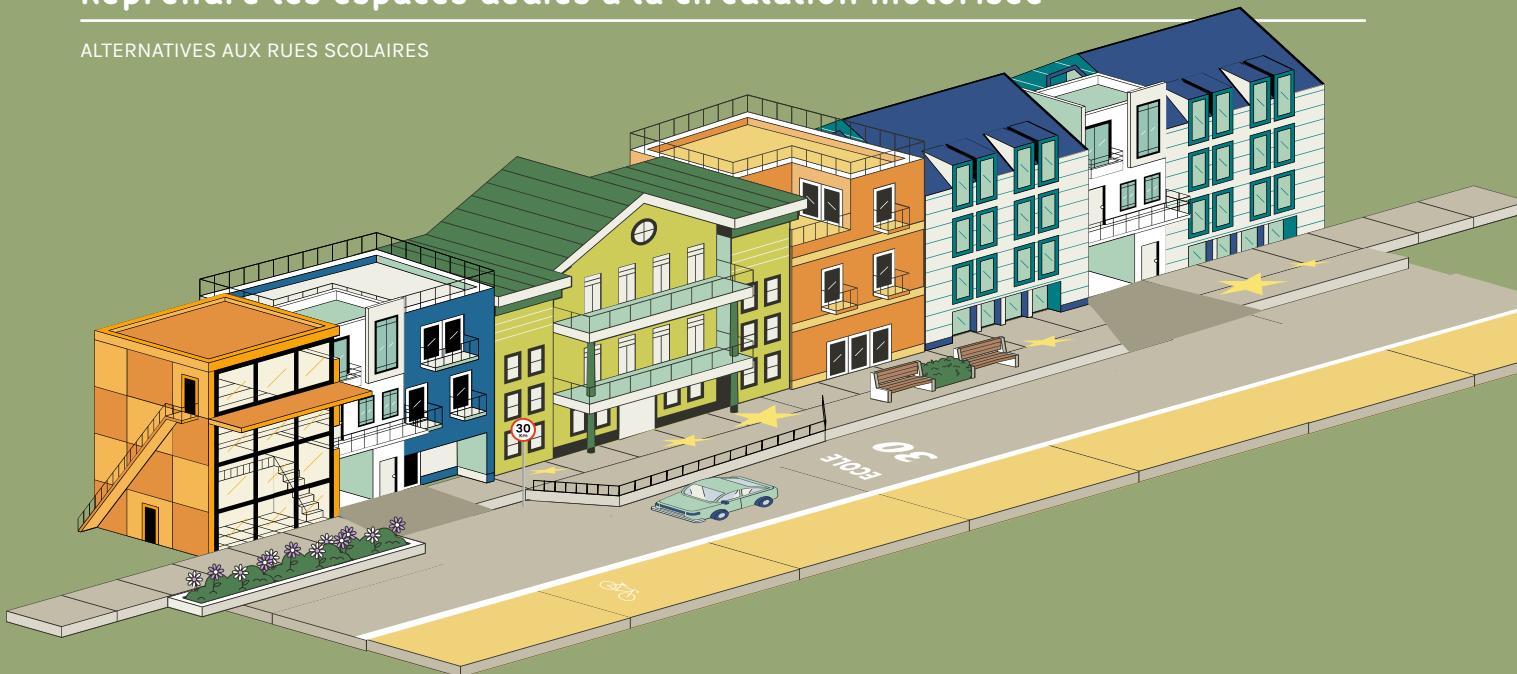
Voie Verte  
Arrousaire

© Ville d'Avignon - Cerema



## Reprendre les espaces dédiés à la circulation motorisée

ALTERNATIVES AUX RUES SCOLAIRES



### Description technique:

De nombreuses villes entreprennent de reprendre de l'espace public dédié à l'usage des voitures pour les réaménager en faveur des mobilités actives ou pour les adapter aux enjeux du dérèglement climatique (végétalisation et désimperméabilisation). Cette démarche nécessite d'identifier les zones sous-utilisées ou superflues avant de les transformer pour d'autres usages avec des aménagements tactiques ou pérennes.



### Aménagements obligatoires:

- Suppression des espaces ayant été neutralisés dans le cadre de Vigipirate;
- Suppression de places de stationnement, en particulier des parkings pour deux-roues motorisés (2RM) au droit de l'école;
- Suppression de voies de circulation automobile pour créer des sens uniques;
- Suppression des surlargeurs dans les carrefours ou rond-points;
- Création de systèmes de circulation alternée gérés par des feux pour pouvoir réduire la largeur de la chaussée à une seule voie tout en permettant de circuler dans deux sens;



### Aménagements recommandés:

- Élargissement des trottoirs;
- Création d'un parvis végétalisé avec du mobilier pour encourager son appropriation;
- Remise à niveau de la chaussée avec le trottoir et changement du revêtement d'origine (ex. enrobé beige, pavés, dalles, etc);
- Création d'infrastructures cyclables sécurisées et adaptées à l'usage des enfants et des vélo-cargos;

- Crédit de voies réservées aux bus pour leur donner une plus grande efficacité;
- Mobilier urbain: installation de bancs, fontaines, et autres éléments de confort pour encourager les usager·es à se déplacer à pied;
- Crédit de parterres végétalisés et plantations.



#### **Avantages:**

- Encourager l'utilisation des modes actifs et diminuer la dépendance à la voiture;
- La récupération d'espaces pour les végétaliser et les désimperméabiliser contribue à adapter les villes au dérèglement climatique.



#### **Inconvénients:**

Investissement significatif nécessaire pour la transformation complète de la rue.



#### **Points de vigilance:**

- Concerter et informer les parents et riverain·es pour assurer l'acceptation progressive de la suppression d'espaces dédiés à la voiture
- Réaménager au maximum l'espace gagné sur les voitures pour convaincre les usager·es des bénéfices apportés.



#### **Exemples:**

Paris: la rue Lafayette est une artère structurante de 3 kilomètres de long du nord-est de l'arrondissement parisien. Deux écoles publiques sont situées sur ou à proximité de l'axe. Originellement, il s'agit d'une voie à deux sens unique avec des bandes de stationnement de chaque côté de la chaussée. Après plusieurs transformations ces dernières années (dont la création de voies réservées aux bus), elle est passée définitivement à une seule voie à sens unique en 2024, avec une voie bus et une piste cyclable bidirectionnelle qui en font un axe privilégié pour les cyclistes. La transformation de cet axe est frappante, à la fois par l'apaisement visuel et sonore.

© Google street view, 228 rue Lafayette, 2015



© Google street view, 228 rue Lafayette, 2024



Avignon: initialement, l'entrée de l'école des Amandiers était une voie de circulation classique avec des places de stationnement. La première phase du projet a consisté à supprimer le stationnement et à sécuriser l'espace avec des aménagements tactiques. Des aménagements permanents ont ensuite été ajoutés: bancs, jeux pour enfants et d'autres éléments de mobilier urbain. De plus, la plantation d'arbres a permis de végétaliser le parvis.

## Déplacer l'entrée de l'école sur un espace public plus apaisé

ALTERNATIVES AUX RUES SCOLAIRES





#### **Description technique:**

Cette intervention implique de déplacer l'entrée de l'établissement scolaire sur une rue moins fréquentée. Cette rue peut déjà être piétonne (ex.: un square) ou alors il s'agit d'une rue plus facile à apaiser que la rue d'école initiale.



#### **Aménagements obligatoires:**

- Déplacer l'entrée de l'école, avec tous les travaux internes et normes à respecter que cela peut engendrer;



#### **Aménagements recommandés:**

- Créer une rue scolaire dans la rue sur laquelle donne la nouvelle entrée de l'école;
- Reprendre les espaces dédiés à la voiture et les réaménager;
- Sécuriser et guider le parcours des piéton·nes depuis la rue initiale;
- Réduire la vitesse dans la rue initiale de l'école.



#### **Avantages:**

- Mesure adaptée aux rues très difficiles à apaiser.



#### **Inconvénients:**

- Coût et temps très significatif;
- Mesure nécessitant un espace déjà apaisé à proximité de l'école.



#### **Points de vigilance:**

- Nécessite de mettre d'accord de nombreux décisionnaires dont l'Education nationale.



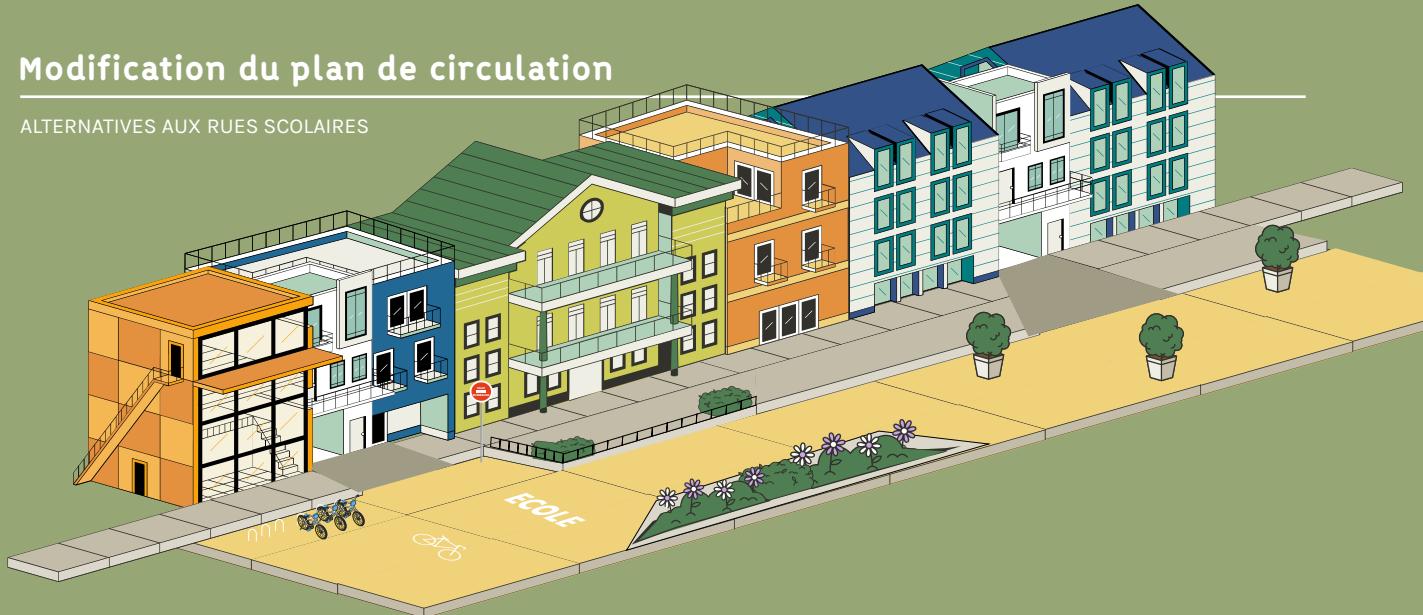
#### **Exemples:**

Auch: la mise en place du dispositif « La rue aux écoles » a débuté avec le réaménagement des abords de l'école élémentaire Rouget-de-Lisle. L'entrée de l'école a été déplacée vers la rue Michelet, une rue désormais en sens unique et limitée à 30 km/h. La voie de circulation a été rétrécie pour favoriser les déplacements piétons et cyclistes et des chicanes de stationnement ont été installées. Après plusieurs mois de concertation avec les habitant·es, la municipalité a décidé de déployer progressivement ces aménagements.

À Lavardac, une petite ville de 2 200 habitants située dans le Lot-et-Garonne, un projet a été mené pour réaménager un espace public tout en respectant un budget restreint. La municipalité a identifié un terrain vague à côté de l'école. En aménageant ce terrain, l'entrée de l'école a été déplacée, créant ainsi un parvis sécurisé entre le nouveau parking et l'entrée de l'établissement.

## Modification du plan de circulation

ALTERNATIVES AUX RUES SCOLAIRES



### Description technique:

Le plan de circulation est essentiel pour déterminer par quelles voies les véhicules peuvent ou non passer et il est déterminant pour apaiser un quartier. Un plan de circulation peut permettre de hiérarchiser les axes, en divisant le réseau de rues en deux types de voies : les axes de transit, par où le gros de la circulation motorisée doit circuler et notamment les véhicules qui transitent dans ces rues sans s'y arrêter; les rues à usage local, où seuls les riverain·es et usager·es dont la destination se trouve dans ces rues doivent pouvoir passer.



### Aménagements obligatoires:

- Création de rues en sens unique;
- Création de « têtes bêches »: deux portions d'une même rues sont de sens opposés et empêche l'automobiliste de traverser directement un quartier;
- Fermeture à la circulation des rues stratégiques pour empêcher les automobilistes de traverser directement le quartier;
- Création des boucles pour empêcher de traverser directement les quartiers;
- Réservation à la desserte locale (ex. sens interdit « sauf riverains »)



### Aménagements recommandés:

- Création de doubles sens cyclables ;
- Création de pistes cyclables sécurisées séparées de la chaussée ;
- Création de voies « vélo-rues » où la circulation motorisée est limitée à la desserte locale et les vélos sont prioritaires ;
- Création de voies réservées aux bus.



### Avantages:

- Peu coûteux techniquement, il s'agit généralement de changer des sens de circulation, d'ajouter des panneaux, feux, etc.



### Inconvénients:

- Selon l'envergure, très chronophage car complexe et nécessite la concertation des associations d'usager·es (via des comités de mobilité par exemple).

## **Point de vigilance:**

- La phase d'adaptation peut être pénible, plusieurs mois sont nécessaires avant d'avoir une situation stable où le quartier est plus apaisé.



## **Exemples:**

Strasbourg: la modification du plan de circulation autour des écoles s'inscrit dans le cadre du Plan piéton et est pensée de manière complémentaire aux rues scolaires. Adopté en mai 2021, ce plan consiste à hiérarchiser le réseau routier en fermant partiellement ou totalement certaines rues aux voitures. Les mesures incluent la mise en place de sens uniques, la création de « têtes bêches » pour empêcher la traversée des quartiers par les automobilistes et la fermeture de rues stratégiques. Par exemple, des bornes SIRAC ont été installées dans certaines rues, limitant l'accès aux seuls riverain·es à certaines heures, tandis que d'autres axes sont devenus totalement piétons.

Paris: la rue Elisa Lemonnier est une rue scolaire « hybride » (aménagement d'un parvis en revêtement beige avec marquages ludiques, plateaux à niveau en entrée et sortie de rue, chicanes végétalisées) ouverte à la circulation datant de 2023. Son fonctionnement ne repose pas seulement sur des aménagements, mais aussi sur la refonte du plan de circulation du quartier. La fermeture d'un barreau de la rue Dugommier en amont a ainsi considérablement réduit la circulation devant l'école, tout en laissant les riverain·es emprunter la rue scolaire pour sortir du quartier.

© Google street view, Rue Dugommier, 2019



© Google street view, Rue Dugommier, 2023

© Respire, 2023, rue Elisa Lemonnier après réaménagement



# Conclusion

Partis du concept originel de rue scolaire – une rue fermée aux horaires d'entrée et sorties scolaires – nous avons souhaité élargir la définition du dispositif en montrant les multiples alternatives qui existent et la possibilité de jouer avec des aménagements variés pour diminuer la circulation automobile autour des écoles. Ces alternatives ont un potentiel d'application plus large que les rues scolaires «basiques», dont la mise en oeuvre est malheureusement encore trop souvent limitée aujourd'hui.

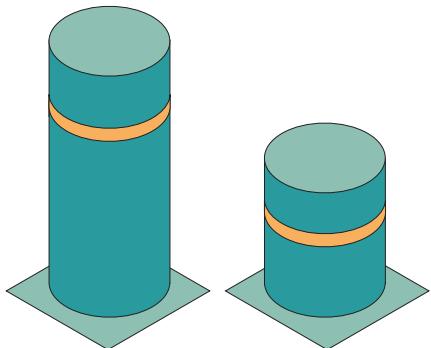
Par conséquent, l'association Respire appelle à élargir la conception des rues scolaires pour y inclure différents modèles, qui puissent être adaptés à une variété de situations urbaines, protéger davantage d'écoles des effets néfastes de la circulation automobile et amener les collectivités à adopter un «réflexe d'apaisement» à l'égard de leurs établissements scolaires.

# Annexes

## Annexe 1

### Types de barrières et modes de gestion

EN CAS DE FERMETURE PERMANENTE AVEC PASSAGE DES SECOURS OU DE RIVERAIN·ES:

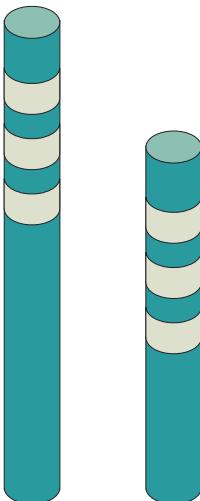


#### **Bornes escamotables:**

10 000 à 30 000 €/unité

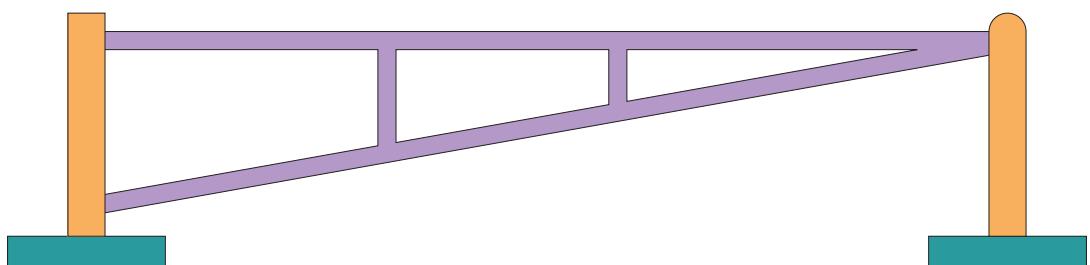
(hors coût de fonctionnement).

Dispositif adapté en zone peu dense, où il y a peu de desserte locale, afin de ne pas user trop rapidement les bornes.



#### **Potelets:**

25 à 50 €/unité

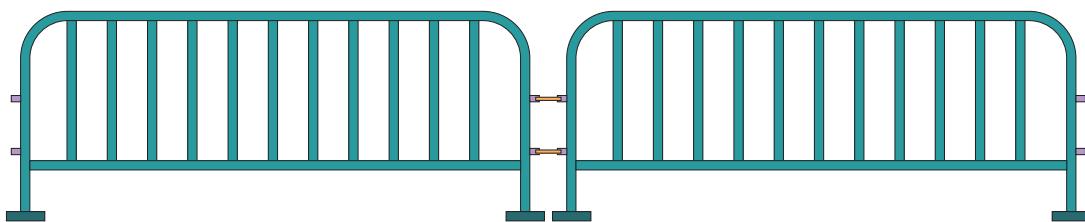


#### **Barrières pivotantes fixes sur mesure:**

10 000€/unité. La fermeture de ces barrières avec un cadenas permet d'assurer la desserte locale grâce à la remise d'une clé « voirie » aux services publics et commerçant·es ou riverain·es (2-3 maximum) ayant besoin d'accéder ponctuellement à la rue.

Aussi, il est possible de mettre en place une serrure à clé prisonnière inversée pour les forcer à refermer la barrière derrière eux.

## EN CAS DE FERMETURE TEMPORAIRE:



**Barrière Vauban:**  
80€/unité

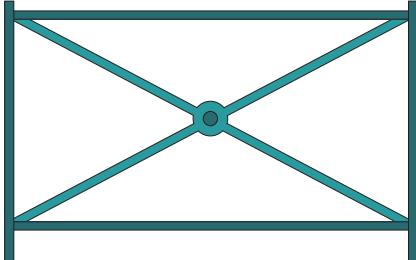


**Tréteau + bâche:**  
50€/unité

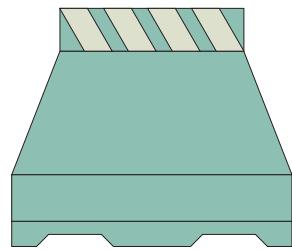
## GESTION DES BARRIÈRES:

- Gestion par la Ville: la police municipale et les ASVP sont les agent·es les plus à même de réaliser des missions liées à un arrêté de stationnement et de circulation du maire. Il est aussi possible de donner cette tâche à un·e autre agent·e public via une lettre de mission ou directement dans leur fiche de poste au moment du recrutement (gardien·ne de l'école, ATSEM, personnel du périscolaire);
- Gestion par des bénévoles: afin de donner un statut et un cadre aux parents, grand-parents ou autres usager·es bénévoles qui gèrent la fermeture de la barrière à tour de rôle, il est possible de leur donner le statut juridique de "collaborateur occasionnel du service public", ce qui leur donne une protection en cas d'accident;
- Gestion par une tierce structure: la gestion des barrières effectuée dans le cadre de l'exercice des pouvoirs de police du maire ne peut être déléguée à une personne privée hors agents de la mairie, de police ou de gendarmerie nationale qu'auprès d'une association préexistante avec un objectif divergent de la seule gestion de la barrière, par exemple de parents d'élèves, de sensibilisation à la sécurité routière ou d'insertion

## EN CAS DE FERMETURE PERMANENTE SANS PASSAGE DES SECOURS:



**Barrières « Croix Saint-André »:**  
60 à 100 €/unité



**Blocs de granit:**  
120 à 240 €/unité

## Annexe 2

### Références / Bibliographie

#### RAPPORTS, ÉTUDES:

- **Possible, Mums for Lungs, Active Travel Academy, Transport for quality of life.** School Streets, Reducing Children's Exposure to Toxic Air Pollution and Road Danger
- **Ville de Paris.** Guide d'aménagement des « Rues aux écoles », « Comment apaiser, végétaliser et transformer les usages des rues » – Avril 2021
- **Service Public de Wallonie.** Revue La CeMathèque n°51, « Concevoir une rue scolaire - Méthodologie et bonnes pratiques » – Septembre 2021
- **Alliance des collectivités pour la pollution de l'air.** Guide pratique, « Comment réduire la pollution de l'air autour des écoles ? » – 2021
- **Association Rue de l'Avenir.** 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 » – 2021
- **Child Health Initiative, FIA Foundation, School Streets.** Rapport, « Putting Children and their Planet first, A Political Economy Analysis of the Rise of School Streets in Europe and around the World » – Avril 2022
- **Université Paris Nanterre, M2 Urbanisme et Aménagement.** Commande universitaire, « Les rues aux écoles : qualité de l'air, sécurité routière et place de l'enfant dans la ville : quels leviers d'action pour penser l'aménagement des rues aux écoles à Paris ? » – Juin 2022

- **CleanCities.** Factsheet, « School Streets to shape child-friendly cities » – 2022
- **Possible, Active Travail Academy, KR Foundation.** Guide technique, « Can School Streets Work for New York City? » – Janvier 2023
- **VCÖ.** Factsheet, « School streets improve safety outside schools »
- **Le portail national de l'écomobilité scolaire, Vivacités Ile-de-France, Club des villes et territoires cyclables et marchables.** « Catalogue des aménagements dans le cadre d'un Plan de déplacement établissement scolaire » – Juin 2022
- **Monono** (dir.), Clés pour Agir, « À pied d'oeuvre. Mettre les piétons au coeur de la fabrique des espaces publics » – 2022
- **Cerema, Ville de Marseille.** « Pacification des abords des écoles à Marseille: un levier pour la décarbonation de la mobilité » – Avril 2023

#### WEBINAIRES, CONFÉRENCES:

- **Cerema.** Webinaire, Aménager des abords d'école, Focus sur quelques aspects réglementaires – Mars 2023
- **Cerema, Rue de l'Avenir.** Webinaire, « Abords et chemins de l'école: vers l'apaisement du quartier? » – Décembre 2023
- **Cerema.** Rapport « Aménager des rues apaisées: zones 30, zones de rencontre et aires piétonnes. » Bron: Cerema, 2019. Collection: Connaissances. ISBN: 978-2-37180-414-2
- **Le portail national de l'écomobilité scolaire.** Les rencontre nationales – Décembre 2023
- **Rue de l'Avenir, Fédération française de Randonnée, 60 millions de piétons, Club des villes et territoires cyclables et marchables.** 2<sup>e</sup> édition des Rencontres nationales de la marche en ville – Novembre 2023



Les rues scolaires et leurs alternatives,  
Guide de recommandations urbaines  
Comment mettre en oeuvre et dépasser  
les rues scolaires ?



**Publication:** novembre 2024  
**Co-rédactrices:** Isabelle Imhof et Eloy Mansour  
**Contact:** [contact@respire-asso.org](mailto:contact@respire-asso.org)  
**Conception graphique:** Violaine Avez