



## Etude et Groupe de travail « Zones sans voiture autour des écoles »

### Contexte

#### 📌 Zones sans voiture autour des écoles : de quoi parle-t-on ?

Les zones sans voiture autour des écoles, mieux connues sous le nom de « Rues scolaires » ou de « Rues aux écoles » sont définies comme des voies publiques qui donnent sur une école ou à proximité d'un établissement scolaire qui sont fermées à la circulation automobile de façon permanente ou temporaire (dans les heures d'entrée et de sortie des enfants)(1).

Ce dispositif a été recensé pour la première fois au sein de la ville de Bolzano, au nord de l'Italie, et avait initialement pour but de réduire le trafic automobile pendant les heures de pointe devant les établissements scolaires, à travers la mise en place temporaire d'une zone sans voiture autour des écoles pilotes (2). De nombreux projets européens dans les années 2010 et la crise sanitaire récente ont largement contribué à la diffusion du dispositif dans les principales villes européennes (Londres, Ghent, Bruxelles, Milan etc.). Les clés du succès du dispositif étant la rapidité de sa mise en œuvre, son coût relativement peu onéreux (selon les aménagements temporaires ou permanents souhaités) et son adaptabilité selon le contexte urbain (3).

Si la plupart du temps ces initiatives résultent d'une initiative volontaire et sans encadrement par la loi, certains pays intègrent, comme la Belgique en 2018, les « Rues scolaires » dans leur code de la route (4,5). En France, les zones sans voiture autour des écoles « *ne bénéficient pas d'une signalisation particulière inscrite dans le code de la route* »(1). Néanmoins, de plus en plus de villes françaises mettent en œuvre le dispositif « Rues scolaires », soutenu et promu par de nombreuses institutions et associations telles que la Ligue Nationale Contre le Cancer, Unicef France, l'ADEME, Rue de l'Avenir, Alliance des collectivités pour la qualité de l'air, le Cerema et le Réseau français des Villes-Santé.

#### 📌 Les bénéfices sur la santé des enfants et la réduction des inégalités sociales et de santé

Aujourd'hui, les bénéfices de la mise en œuvre de ce dispositif sont nombreux et vont bien au-delà de la réduction du trafic automobile. La sécurisation des abords des écoles, la réduction de la pollution de l'air extérieur, l'encouragement à l'adoption de modes de déplacement plus actifs pour se rendre à l'école, l'autonomisation des enfants dans leurs trajets domicile-école et une meilleure connexion au sein de la communauté sont autant d'enjeux et défis qui touchent les collectivités locales comme les enfants, les parents, les enseignants et les habitants (2).

D'après un rapport de UNICEF France et Réseau Action Climat France, sur le territoire national, plus de trois enfants sur quatre respirent un air pollué, le trafic routier étant une des principales sources de pollution atmosphérique (63% des émissions de Nox et 18% des émissions de PM2.5)(6).

La pollution de l'air constitue aussi un enjeu important d'équité. Un rapport de la DREES a récemment mis en lumière que les enfants des ménages modestes, plus exposés à la pollution de l'air et dont l'état de santé est plus fragile, sont par conséquent les plus affectés par les effets néfastes de l'exposition à ces polluants (7).

### **En quoi la mise en place des zones sans voiture autour des écoles est donc une mesure efficace pour réduire la pollution de l'air ?**

Une étude anglaise réalisée en 2021 a évalué l'impact de la mise en place des rues scolaires dans la réduction de la pollution de l'air dans 35 écoles à Londres. Les résultats montrent que le dispositif a provoqué une réduction de l'utilisation de la voiture comme principal moyen de transport (18% des parents automobilistes ont réduit leur usage de la voiture), et une diminution de la pollution par les oxydes d'azote émis par le trafic routier (jusqu'à -23% pour NO<sub>2</sub> et -34% pour NO) (8).

Plus récemment, une étude française réalisée en 2023 a évalué l'impact de la mise en place des rues aux écoles dans la réduction de la pollution de l'air dans 10 établissements scolaires. Les analyses ont montré « *sans ambiguïté une baisse de NO<sub>2</sub> dans le cas des rues devenues piétonnisées, qui peut aller jusqu'à -30%* »(9).

Pour comprendre les effets que la pollution de l'air autour des écoles a sur la santé des enfants, Santé Publique France a réalisé une étude de pertinence et de faisabilité, avec l'objectif de déployer une EQIS sur « *les bénéfices d'une réduction de l'exposition aux polluants issus du trafic routier présent à proximité des établissements scolaires – en considérant le NO<sub>2</sub> comme marqueur de cette pollution – sur l'asthme de l'enfant* »(10). L'EQIS est en cours.

Une enquête réalisée en 2021 par la Ligue Nationale contre le Cancer et le cabinet d'études BVA a permis d'estimer que 78% des parents d'enfants entre 3 et 10 ans en France sont préoccupés par l'impact de la pollution de l'air sur la santé de leurs enfants et que 84% d'entre eux sont favorables à la mise en place des « rues scolaires », notamment parmi les catégories socioprofessionnelles moins aisées (91%)(11).

## **Objectifs**

### **📌 Objectif général**

Dans le cadre du projet européen de prévention des cancers et des maladies chroniques JA PreventNCD, le RfVS réalise une étude dont l'objectif principal est d'analyser la mise en œuvre **de zones sans voiture autour des écoles** dans **les Villes-Santé**.

### **📌 Objectifs spécifiques**

Plus concrètement, cette étude visera à :

- 1) **Identifier les freins et les leviers** qui influencent la mise en place des zones sans voiture autour des écoles
- 2) **Analyser le processus de mise en œuvre de ce dispositif :**
  - a. Le contexte ayant mené à la prise de décision

- b. La planification et la mise en œuvre
  - c. Les changements que la mise en place du dispositif a générés
- 3) Réaliser un **recueil de bonnes pratiques/boîte à outils** sur la mise en œuvre des zones sans voiture

## Méthode et participation des Villes-Santé

Dans le cadre de cette étude, un travail d'analyse sera réalisé en collaboration avec un **groupe restreint de Villes-Santé** (villes pilotes) **qui prévoient de mettre en place des zones sans voiture autour des écoles en 2025** et qui souhaitent **analyser, échanger et s'outiller sur la mise en œuvre et les potentiels impacts de ce dispositif**.

Néanmoins, toutes les villes et EPCI du Réseau intéressées par cette thématique, qui ont déjà mis en place ce dispositif ou qui souhaitent engager les réflexions dans les prochaines années, peuvent participer aux échanges et aux ateliers cas-pratiques d'un groupe de travail qui se lancera en en 2026.

### Pour résumer :

#### En 2025

*Étude qualitative sur la mise en œuvre des « zones sans voiture autour des écoles » auprès de Villes-Santé « pilotes »*

#### En 2026

*Groupe de travail avec ateliers cas-pratique accessibles à tous le membres du RfVS pour échanger et s'outiller sur la mise en œuvre du dispositif*

Le travail sera organisé comme suit :

## Etude qualitative sur la mise en œuvre des zones sans voiture autour des écoles (2025)

### 📌 Phase 1 : identification d'initiatives « zones sans voiture » au sein du RfVS

Lancement d'un Appel à Manifestation d'Intérêt (AMI) pour :

- Identifier les villes qui ont déjà mis en œuvre le dispositif et/ou
- Identifier les villes qui prévoient de le mettre en œuvre en 2025.

Merci de remplir le formulaire suivant [ICI](#) pour manifester votre intérêt à participer à l'étude en 2025 et/ou au groupe de travail prévu en 2026 et pour partager vos initiatives de mise en œuvre des zones sans voiture autour des écoles.

## 📌 Phase 2 : constitution du groupe de villes pilotes qui participera à l'étude

Les Villes-Santé inscrites via le formulaire seront invitées à répondre à une enquête et à participer à des pre-entretiens pour identifier, selon des critères prédéfinis, celles qui feront l'objet de l'étude sur la mise en œuvre du dispositif. A l'issue de ces entretiens, 2 ou 3 villes seront retenues pour participer à l'étude.

Critères de sélection :

1. La mise en place d'une zone sans voiture autour d'une ou de plusieurs écoles a été validée et budgétée pour 2025
2. Le pilotage de la mise en place du dispositif est assuré par la Ville-Santé
3. Si possible, avoir déjà réalisé (ou avoir prévu de réaliser) un diagnostic préalable à la mise en œuvre du dispositif qui porte notamment sur :
  - L'identification des principales problématiques et enjeux qui ont mené à la décision de mettre en place la zone sans voiture et le périmètre géographique de la démarche
  - La description, si réalisée ou prévue, d'une démarche participative avec les habitants/parents/professionnels avant ou pendant la mise en œuvre de ce dispositif
  - Avoir, si possible, des données disponibles sur la ville, le quartier, et (idéalement à l'échelle de l'école, sur l'état de santé de la population et par tranche d'âge, des données environnementales et socio-économiques, et des données sur les principales modalités de transport dans le cadre du trajet logement-école
  - Une analyse des déterminants de la santé sur lesquels le dispositif va agir, selon le modèle des déterminants de la santé du MSSS de 2012 (12).
  - L'attente concernant les effets attendus du dispositif (santé physique, santé mentale, santé sociale, et en particulier sur la réduction des inégalités sociales et de santé)

Ces critères de sélection permettront d'identifier les Villes-Santé pilotes ayant suffisamment d'informations et de données pour participer à l'étude.

## 📌 Phase 3 : Analyse qualitative de la mise en œuvre des zones sans voiture autour des écoles

Courant 2025, les villes sélectionnées feront l'objet d'une analyse qualitative du processus de mise en œuvre des zones sans voiture autour des écoles. Une analyse documentaire sera réalisée ainsi que des entretiens semi-directifs à trois moments clé : avant, pendant et après la mise en œuvre du dispositif.

A chaque étape, les entretiens permettront de répondre à des objectifs spécifiques :

### **Avant la mise en œuvre :**

- 1) Analyser le contexte qui a favorisé l'émergence de l'initiative de mise en œuvre du dispositif
  - a. Identifier les freins et leviers que les villes rencontrent dans le processus de prise de décision et de planification
  - b. Comprendre comment le projet a été travaillé au sein de la municipalité en termes de gouvernance interne
  - c. Comprendre si le public (enfants, parents, communauté éducative, riverains) a été consulté dans le processus de prise de décisions et à quel niveau

### **Pendant la mise en œuvre :**

- 2) Analyser le processus de déploiement du dispositif
  - a. Comprendre comment le dispositif se met concrètement en place
  - b. Identifier d'éventuelles différences entre ce qui était prévu et ce qui a été réalisé et pourquoi
  - c. Identifier les facteurs qui ont facilité ou freiné la mise en place concrète du dispositif

### **Après la mise en œuvre :**

- 3) Identifier les changements observés par les villes et attribuables à la mise en place du dispositif (en s'appuyant sur les données et informations à disposition des villes)
  - a. D'un point de vue social et comportemental
  - b. Sur la réduction des inégalités sociales et de santé (à l'aide de l'outil développé dans le cadre du projet européen JA PreventNCD, le « health equity tool »)
  - c. Du point de vue des co-bénéfices sur la santé-environnement (réduction de la pollution de l'air, du bruit, des accidents, amélioration de la pratique d'activité physique, des mobilités actives, de la cohésion sociale etc.).

## **Groupe de travail « zones sans voiture autour des écoles » (2026)**

### **📌 Phase 4 : lancement du GT et des ateliers cas-pratique**

En 2026 un **groupe de travail « zones sans voiture autour des écoles »** sera créé pour permettre à toutes les Villes-Santé intéressées par le sujet d'échanger entre elles sur la mise en place du dispositif.

Des ateliers cas-pratiques seront organisés pour partager les éléments de l'étude menée avec le groupe restreint de villes et favoriser le partage d'initiatives et d'expériences entre les villes pilotes et les villes du GT (en termes de planification, processus, méthodes, outils, données, impacts etc.).

Un formulaire d'inscription au GT « Zones sans voiture autour des écoles » sera diffusé. Il permettra aux Villes-Santé intéressées de s'inscrire au GT et de recevoir des informations utiles, les invitations aux réunions, les comptes-rendus etc. Il sera toujours possible de rejoindre le groupe de travail en cours de projet.

Une page sur l'espace réservé du site internet du Réseau français Villes-Santé est consacrée au groupe « Zones sans voiture autour des écoles ». Les documents et comptes-rendus seront mis à disposition sur cet espace accessible uniquement aux membres du RfVS.

### **📌 Phase 5 : Analyse des résultats de l'étude et rédaction**

Ces travaux donneront lieu à la réalisation d'un recueil de bonnes pratiques et d'une boîte à outils sur la mise en œuvre des zones sans voiture. Il sera constitué :

- D'un rapport sur les différentes étapes de la mise en œuvre du dispositif (dès la planification, jusqu'à son déploiement et le recensement des changements générés après sa mise en œuvre)
- De recommandations pour les Villes-Santé qui souhaitent mettre en œuvre le dispositif
- Des exemples et retour d'expériences de villes qui ont déployé des zones sans voiture autour des écoles

## Calendrier

- Appel à Manifestation d'Intérêt + Recueil d'actions (fin 2024)
- Création du groupe de villes pilotes et réalisation de l'étude qualitative auprès des Villes-Santé sélectionnées (2025)
- Lancement du GT « zones sans voiture autour des écoles » et ateliers cas-pratique (2026)
- Analyse des résultats de l'étude qualitative (2026)
- Résultats et livrable prévus en 2027

## Formulaire d'inscription au groupe de travail

Merci de remplir le formulaire suivant [ICI](#) pour manifester votre intérêt à participer à l'étude en 2025 et/ou au groupe de travail prévu en 2026 et pour partager vos initiatives de mise en œuvre des zones sans voiture autour des écoles. Le lien de connexion à la réunion vous sera envoyé par la suite.

## Contact

**Martina SERRA** – Chargée de projet européen au Réseau français Villes-Santé

[martina.serra@villes-sante.com](mailto:martina.serra@villes-sante.com) 06 66 03 47 90.

**Nina LEMAIRE** – Cheffe de projets Santé-Environnement au Réseau français Villes-Santé

[nina.lemaire@villes-sante.com](mailto:nina.lemaire@villes-sante.com) 06 67 60 29 87.

## Bibliographie

1. Rue de l'Avenir. Rues scolaires, on a tous un rôle à jouer ! [Internet]. Paris; 2021. Disponible sur: <https://www.ruedelavenir.com/wp-content/uploads/2021/11/GuideRuesScolairesRueDeLavenir.pdf>
2. 880 Cities, Capital Regional District of British Columbia, City of Victoria. School Streets Guidebook [Internet]. Victoria, BC (Canada); 2019 [cité 17 juill 2024]. Disponible sur: <https://880cities.org/wp-content/uploads/2019/11/school-streets-guidebook-2019.pdf>
3. Clarke R, FIA Foundation. School Streets: Putting children and the planet first [Internet]. Child Health Initiative's Advocacy Hub; 2022 [cité 17 juill 2024]. Disponible sur: <https://www.childhealthinitiative.org/media/792262/school-streets-globally.pdf>
4. Code de la route. Arrêté royal du 1er décembre 1975 portant règlement général sur la police de la circulation routière et de l'usage de la voie publique. 1975 [cité 17 juill 2024]. Arrêté royal du 1er décembre 1975 portant règlement général sur la police de la circulation routière et de l'usage de la voie publique | Règlements | Code de la route. Disponible sur: <https://www.code-de-la-route.be/fr/reglementation/1975120109~hra8v386pu>
5. Chambre des représentants de Belgique. Proposition de loi modifiant l'arrêté royal du 1er décembre 1975 portant règlement général sur la police de la circulation routière et de l'usage de la voie publique en ce qui concerne la création de la rue scolaire [Internet]. Code de la route, 2161/001 nov 17, 2016. Disponible sur: <https://www.lachambre.be/FLWB/PDF/54/2161/54K2161001.pdf>
6. Deguen S, Desfontaines V, Soret J, Stahl M, Talantikite W, Vandentorren S, et al. De l'injustice sociale dans l'air : pauvreté des enfants et pollution de l'air [Internet]. UNICEF France et Réseau Action Climat; 2021 oct [cité 18 juill 2024] p. 48. Disponible sur: [https://www.unicef.fr/wp-content/uploads/2022/08/injusticesocialesdanslair\\_rapport\\_final\\_webpages.pdf](https://www.unicef.fr/wp-content/uploads/2022/08/injusticesocialesdanslair_rapport_final_webpages.pdf)
7. Suarez Castillo M, Costemalle V, Benatia D, Le Thi C. Plus exposés à la pollution de l'air, les jeunes enfants des ménages modestes, plus fragiles, sont les plus affectés [Internet]. DREES; 2024 janv [cité 18 juill 2024] p. 8. Report No.: 1292. Disponible sur: <https://drees.solidarites-sante.gouv.fr/sites/default/files/2024-01/ER1292MAJ2.pdf>
8. Gellatly R, Marner B. Air Quality Monitoring Study: London School Streets. 2021;
9. Renard JB. Projet évaluation des rues aux écoles. Conseil scientifique de Respire; 2023 déc.
10. Hulin M, Bidondo ML, Delezire P, Sivanantham S, Wagner V, Dassonville C, et al. Évaluation quantitative d'impact sur la santé de la pollution de l'air dans et autour des établissements scolaires. Pertinence, faisabilité et première étude nationale. 2023;81.
11. Rousseau S, Cazorla C, Dimitrova Y, Ricard E. Les rues scolaires : une solution pour contribuer à l'amélioration de la qualité de l'air, plébiscitée par les parents. Bulletin Epidémiologique Hebdomadaire. 11 oct 2022;(19-20).

12. Ministère de la Santé et des Services Sociaux. La santé et ses déterminants : mieux comprendre pour mieux agir [Internet]. Québec (Canada); 2012 [cité 8 oct 2024]. Disponible sur: <https://publications.msss.gouv.qc.ca/msss/fichiers/2011/11-202-06.pdf>