

## Fiche argumentaire

*Quels sont les arguments en faveur des dispositifs de piétonnisation des rues d'écoles ? Pourquoi est-il utile de les fermer à la circulation motorisée et quels bénéfices cela représente ?*

Depuis 2019, la coalition d'associations La Rue est à Nous, dont fait partie Respire, agit pour obtenir un meilleur partage de l'espace public en faveur des piéton·ne·s et des mobilités alternatives. Pour cette raison, nous nous intéressons de près aux dispositifs de piétonnisation des rues scolaires (appelée « rues aux écoles » à Paris). Quels bénéfices la fermeture de ces voies apportent-elle ?

Grâce aux derniers chiffres minutieusement rassemblés par nos partenaires de [Clean Cities Campaign](#), on vous fournit un petit résumé pour vous aider à convaincre parents d'élèves, équipes enseignantes, riverain·e·s et élu·e·s de l'intérêt de réduire la place de la voiture dans les rues des écoles !

### 1. Sécurité routière

En Angleterre et au Pays de Galles, 35% des accidents au cours desquels des enfants ont été tués ou gravement blessés se sont produits sur le trajet entre l'école et le domicile (1). En ayant des effets positifs sur la réduction du trafic, les Rues aux Écoles permettent par extension d'améliorer la sécurité routière des enfants.

Ainsi, 65 % des élèves du comté d'Oxford (2), 66 % des parents à Édimbourg (3) et 87 % des enseignants de la région flamande (4) déclarent se sentir plus en sécurité dans les rues aux écoles. A noter qu'une rue plus sûre pour les enfants l'est également pour tous les usager·e·s les plus vulnérables de nos villes, telles que les personnes non valides et les personnes âgées.



## 2. Pollution de l'air

Les rues aux écoles ont des impacts positifs considérables sur la qualité de l'air en permettant de réduire les niveaux de pollution dans les rues adjacentes aux écoles. Plusieurs études l'ont prouvé : au Royaume-Uni, les rues aux écoles ont permis de diminuer jusqu'à 23% les taux de dioxyde d'azote (5) tandis qu'ils ont été réduits d'environ 20% dans la région flamande (6). Parallèlement, une étude montre que les rues aux écoles ont mené à une baisse de 36% des particules à Londres (7).



## 3. Transfert modal vers des mobilités décarbonées

Les rues aux écoles représentent un bon point de départ pour un transfert modal vers les mobilités décarbonées car elles augmentent la proportion de personnes se rendant à l'école à pied ou à vélo au lieu de se déplacer en voiture.

D'après une étude réalisée par l'autorité des transports londonienne, 18% des parents déclarent moins utiliser leur voiture pour se rendre à l'école (8). A Oxford, ils sont 22 % à moins utiliser leur véhicule pour aller à l'école (9). Les évaluations des rues aux écoles en Flandre (10) et à Édimbourg (11) ont permis de constater une réduction globale du trafic automobile, non seulement sur les rues aux écoles mais aussi dans les rues avoisinantes.

Ainsi, le dispositif est efficace car il permet de réduire une part très importante du trafic motorisé : celle associée aux déposes scolaires. Ainsi, à Londres, en 2018, il a été estimé que ces trajets représentent 25% du trafic en heure de pointe le matin, soit un total de 254 000 trajets par jour (12). En région bruxelloise, de 2006 à 2016, environ un trajet sur trois vers l'école a été effectué en voiture (13). En France, l'association Vivacités estime le nombre de trajets domicile-école à près de 26 millions par jour. Ils représentent une manne considérable

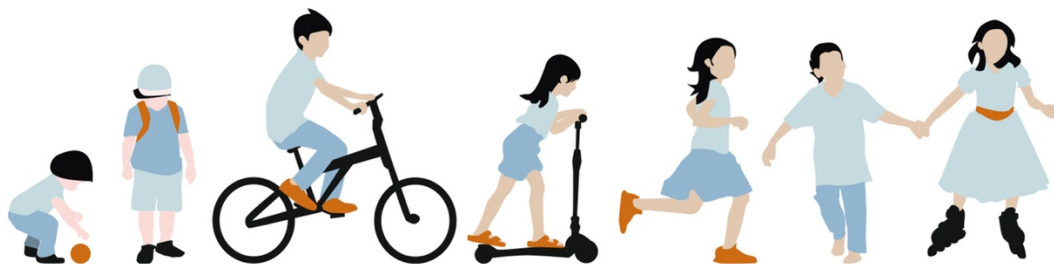
relativement facile à réduire pour toutes les personnes qui habitent près de l'école de leurs enfants.



#### 4. Activité physique

En encourageant les enfants à aller à l'école à pied ou à vélo, les rues aux écoles assurent l'acquisition de bonnes habitudes de mobilité dès le plus jeune âge, lesquelles seront conservées à l'âge adulte.

A Londres, le nombre d'enfants allant à l'école à vélo a augmenté de 51% entre 2017 et 2019, tandis que le nombre d'enfants allant à l'école à pied a augmenté de 30% (14). 27% des parents ont ainsi déclaré davantage marcher et 6% utilisent davantage le vélo depuis la mise en place des rues aux écoles (15). A Oxford, les trajets de mobilité active ont augmenté de 6,3% (16).



## 5. Mesure consensuelle

Parmi toutes les mesures ayant pour objectif d'améliorer le partage de l'espace public et de diminuer la place de la voiture, les rues aux écoles représentent un levier d'action relativement simple à mettre en œuvre pour des résultats importants.

En effet, elles sont susceptibles de susciter l'adhésion d'un vaste public – enfants, parents, grands-parents, enseignants, riverains, commerçants : des sondages en Belgique (17), au Canada (18), en France (19) et au Royaume-Uni (20) ont montré à quel point les rues aux écoles sont populaires une fois mises en place, notamment car elles permettent de rendre les rues plus conviviales et propices à la création de liens sociaux via l'apparition de nouveaux usages (discuter, manger, jouer) dans l'espace public.



### Sources :

- (1) Public Health England (2016). Road injury prevention. Resources to support schools to promote safe active travel [https://assets.publishing.service.gov.uk/government/uploads/system/uploads/attachment\\_data/file/505277/25\\_Feb16FINAL\\_DOCUMENT.pdf](https://assets.publishing.service.gov.uk/government/uploads/system/uploads/attachment_data/file/505277/25_Feb16FINAL_DOCUMENT.pdf)
- (2) 9. Sustrans & Oxfordshire County Council (2021). School Streets in Oxfordshire. Creating safer spaces for walking and cycling to school. <https://www.oxfordshire.gov.uk/sites/default/files/file/children-and-families/OxfordshireSchoolStreets.pdf>
- (3) 10. City of Edinburgh Council. Transport and Environment Committee (2016). School Streets pilot project evaluation. [http://www.portobelloc.org/pccpn/wp-content/uploads/2016/08/Item\\_7.2\\_\\_School\\_Streets\\_Pilot\\_Evaluation.pdf](http://www.portobelloc.org/pccpn/wp-content/uploads/2016/08/Item_7.2__School_Streets_Pilot_Evaluation.pdf)
- (4) 11. Sabine Van Lancker / Mobiliteitsbedrijf Stad Gent (2020) Niet alleen fietsgeluk in de schoolstraat. <https://files.fietsersbond.nl/app/uploads/2020/03/23164909/Sabine-van-Lancker.pdf>
- (5) Air Quality Consultants (2021). Air Quality Monitoring Study: London School Streets. [https://www.london.gov.uk/sites/default/files/school\\_streets\\_monitoring\\_study\\_march21.pdf](https://www.london.gov.uk/sites/default/files/school_streets_monitoring_study_march21.pdf)

- (6) Vlaams Instituut Voor Technologisch Onderzoek, Provinciaal Instituut Voor Hygiene and Vlaams Instituut Gezond Leven (2020). Interventiestudie schoolomgeving: Impact van school- straat. Samenvatting. <https://www.zorg-en-gezondheid.be/sites/default/files/2022-04/Studie%20impact%20schoolstraat%20-%20Samenvatting%20algemene%20publiek.pdf>
- (7) Abhijith, K.V., Kukadia, V., Kumar, P (2022). Investigation of air pollution mitigation measures, ventilation, and indoor air quality at three schools in London. Atmospheric Environment (289). <https://doi.org/10.1016/j.atmosenv.2022.119303>
- (8) Air Quality Consultants (2021). Air Quality Monitoring Study: London School Streets. [https://www.london.gov.uk/sites/default/files/school\\_streets\\_monitoring\\_study\\_march21.pdf](https://www.london.gov.uk/sites/default/files/school_streets_monitoring_study_march21.pdf)
- (9) Sustrans & Oxfordshire County Council (2021). School Streets in Oxfordshire. Creating safer spaces for walking and cycling to school. <https://www.oxfordshire.gov.uk/sites/default/files/file/children-and-families/OxfordshireSchoolStreets.pdf>
- (10) Vlaams Instituut Voor Technologisch Onderzoek, Provinciaal Instituut Voor Hygiene and Vlaams Instituut Gezond Leven (2020). Interventiestudie schoolomgeving: Impact van school- straat. Samenvatting. <https://www.zorg-en-gezondheid.be/sites/default/files/2022-04/Studie%20impact%20schoolstraat%20-%20Samenvatting%20algemene%20publiek.pdf>
- (11) City of Edinburgh Council. Transport and Environment Committee (2016). School Streets pilot project evaluation. [http://www.portobelloc.org/pccpn/wp-content/uploads/2016/08/Item\\_7.2\\_\\_School\\_Streets\\_Pilot\\_Evaluation.pdf](http://www.portobelloc.org/pccpn/wp-content/uploads/2016/08/Item_7.2__School_Streets_Pilot_Evaluation.pdf)
- (12) Mayor of London (2021) Car Journeys during school drop-offs. <https://www.london.gov.uk/questions/2021/4796>
- (13) Ermans, T., Brandeleer, C., d'Andrimont, C., Hubert, M., & Marissal, P. (2017). Bruxelles et ses déplacements domicile-travail et domicile-école. Belgeo, (4). <https://doi.org/10.4000/bel-geo.20506>
- (14) Mayor of London (2022). Mayor hails success of Schools Streets programme. <https://www.london.gov.uk/press-releases/mayoral/mayor-hails-success-of-schools-streets-programme>
- (15) 2CV/TfL (2021). School Streets. Intervention Sites vs. Control Sites Full Report. <https://content.tfl.gov.uk/school-streets-evaluation-report-website.pdf>
- (16) Sustrans & Oxfordshire County Council (2021). School Streets in Oxfordshire. Creating safer spaces for walking and cycling to school. <https://www.oxfordshire.gov.uk/sites/default/files/file/children-and-families/OxfordshireSchoolStreets.pdf>
- (17) TRACTEBEL ENGIE (2018). Schoolstraten als ondersteuning van een veilige schoolomgeving. Evaluatie 5 jaar schoolstraten te Gent. [https://stad.gent/sites/default/files/page/documents/20180608\\_DO\\_%20Def.%20eindrapport\\_Evaluatie%20schoolstraten%20Gent\\_0.pdf](https://stad.gent/sites/default/files/page/documents/20180608_DO_%20Def.%20eindrapport_Evaluatie%20schoolstraten%20Gent_0.pdf)
- (18) 8 80 Cities (2020). 8 80 Streets Mountview Summary Report. <https://880cities.org/wp-content/uploads/2020/06/8-80-Streets-Mountview-Summary-Report.pdf>
- (19) Harris Interactive (2020). Sondage auprès des parents d'élève sur les trajets domicile principe des rues scolaires. Rapport des résultats. <http://harris->

interactive.fr/wp-content/uploads/sites/6/2020/09/Rapport-HI-pour-UNICEF\_Sondage-aupres-des-parents-d-eleve-sur-la-pollution-autour-des-ecoles. Pdf  
(20) 2CV/TfL (2021). School Streets. Intervention Sites vs. Control Sites Full Report.  
<https://content.tfl.gov.uk/school-streets-evaluation-report-website.pdf>