

***Paris : leader sur les rues
aux écoles, en retard sur la
marche et les espaces verts***

19 mars 2025



Sommaire

Résumé	3
1 : Contexte	4
2 : Pourquoi piétoniser et végétaliser les rues ?	6
3 : Sondage : Les Parisiens en faveur de la transformation des rues	9
4 : Paris doit encore progresser en matière de piétonnisation et d'espaces verts	12
5 : Pourquoi les rues aux écoles sont le bon point de départ	18
6 : Paris affiche de bonnes performances sur les rues aux écoles	23
Conclusions	27



RESUME

Le **23 mars 2025**, les Parisiens sont appelés à voter sur la **piétonisation et la végétalisation de 500 nouvelles rues**. Cette note de la Clean Cities Campaign montre que la **majorité des Parisiens soutient ces transformations** et souligne que l'extension du **modèle des « rues aux écoles »** est la meilleure approche pour continuer à améliorer la qualité de vie dans la capitale.

Un sondage mené par OpinionWay confirme un **soutien public massif** à ces mesures : près de trois Parisiens sur quatre (74 %) se déclarent favorables à la piétonisation des rues adaptées, reconnaissant des bénéfices majeurs tels qu'un air plus pur (83 %), une ville plus fraîche (83 %), une réduction du bruit (79 %) et la préservation de la biodiversité (79 %).

Malgré des progrès considérables ces dernières années, davantage d'actions sont nécessaires pour faire de Paris une ville véritablement verte et piétonne. Depuis 2020, plus de 10 000 places de stationnement en extérieur ont été supprimées et 197 rues ont été végétalisées. Pour autant, Paris doit **encore rattraper son retard en termes d'espaces verts** et son score de **marchabilité demeure inférieur à la moyenne nationale**, ce qui souligne la nécessité de continuer à transformer la ville.

Les **rues aux écoles** constituent un modèle éprouvé pour la réallocation de l'espace public. Elles sont particulièrement adaptées à Paris, qui se distingue déjà comme un **leader européen** dans ce domaine et dont l'approche remplit presque tous les critères définis par la Clean Cities, sur la base d'une analyse couvrant plus de 1000 rues aux écoles dans 38 villes européennes. La capitale s'est fixée un objectif ambitieux de 300 rues aux écoles d'ici 2026 et en compte déjà 218. Parmi ces projets, 70 ont intégré une végétalisation couvrant environ 30 % de l'espace public. Ces rues bénéficient d'un fort soutien public (avec 81 % des Parisiens exprimant une opinion favorable), y compris chez les habitants qui se déplacent principalement en voiture (75%).

La votation du 23 mars sera donc un **moment-clef** pour garantir que Paris continue sa transformation vers une ville **plus verte, plus saine et plus accessible**.



1. Contexte : votation citoyenne pour la piétonisation et la végétalisation de 500 rues

Conçues à l'origine pour la marche, de nombreuses villes européennes sont passées à un urbanisme centré sur la voiture après l'avènement de l'automobile. Confrontés à cet état de fait, les citoyens et les associations militent depuis plusieurs décennies en faveur d'un **meilleur partage de l'espace public**. Les premières expériences menées dans les années 1960 et 1970 dans des villes comme Copenhague, Vienne ou Amsterdam ont ouvert la voie à la création de zones piétonnes destinées à réduire les embouteillages, à améliorer la qualité de l'air et à renforcer les relations de voisinage. Plus récemment, **la piétonisation a été associée à la création de nouveaux espaces verts urbains** afin d'améliorer la qualité de vie, d'atténuer les îlots de chaleur urbains et de renforcer la résistance aux conditions météorologiques extrêmes.

Paris, la région la plus densément peuplée d'Europe, est historiquement à la traîne dans ces efforts. Toutefois, au cours de la dernière décennie, la ville de Paris a réalisé des **progrès considérables**, notamment en mettant en place de nouvelles infrastructures cyclables et un grand nombre de rues aux écoles, ainsi que des mesures de modération de la circulation. Depuis 2020, Paris a supprimé plus de 10 000 places de stationnement extérieur et ajouté des espaces verts dans 197 rues.

Une votation citoyenne le 23 mars 2025

S'appuyant sur ces avancées, une votation citoyenne prévue le 23 mars 2025 permettra aux Parisiennes et aux Parisiens de décider si ces efforts doivent être renforcés en piétonnisant et en végétalisant 500 rues supplémentaires dans tous les quartiers de la capitale.

La question qui sera posée aux Parisiens le 23 mars :

« Pour ou contre végétaliser et rendre piétonnes 500 nouvelles rues dans Paris, réparties dans tous les quartiers ? »



Il s'agit de la troisième votation de ce type, après celles sur les trottinettes en libre-service en avril 2023 et sur les la place des SUV en ville en février 2024. Pour la première fois, les jeunes de 16 à 18 ans inscrits sur les listes électorales sont appelés à voter. [L'objectif](#) est d'augmenter les espaces verts et les zones piétonnes dans un rayon de 300 mètres autour des habitations, soit environ 2 à 5 rues par quartier, en fonction de leur taille. D'après [Patrick Bloche](#) (premier adjoint à la maire de Paris), au moins un quart de ces rues sera situé dans les quartiers populaires.

Si une majorité de votants se prononce en faveur du projet, l'identification des rues concernées débutera en avril, avec une concertation publique à l'échelle des arrondissements. Des études de faisabilité suivront, **et la mise en œuvre complète est prévue sur trois ans**, avec un début dès 2025.

Les rues aux écoles comme modèle de transformation

La transformation proposée **s'inspire du modèle des « rues aux écoles »**, qui consiste à créer des zones piétonnes devant les établissements scolaires, au moins aux heures d'entrée et de sortie des classes, en limitant l'accès aux véhicules motorisés.

Paris a déjà mis en place 218 rues aux écoles, dont 70 ont été repensées pour intégrer des espaces verts ainsi que des aménagements favorisant le bien-être des enfants et des habitants (mobilier urbain, bancs, jeux, etc.). Cette note reviendra en plus de détails sur les rues aux écoles, leurs liens avec la piétonisation et la végétalisation des villes, et les performances de Paris en la matière face à d'autres grandes villes.



2. Pourquoi piétoniser et végétaliser les rues ?

Les bénéfices de la piétonisation et de la végétalisation des rues sont **largement documentés**. Une analyse [menée par Clean Cities](#) souligne leurs impacts positifs sur la qualité de l'air, le bruit, la santé publique et l'attractivité urbaine. Par ailleurs, ces mesures bénéficient d'un **fort soutien de la population à Paris**.

Les bénéfices de la piétonisation



Un air plus pur

Une [étude](#) de l'Agence de la transition écologique (ADEME) a montré que la piétonisation permet une réduction significative de la pollution de l'air. L'analyse de nombreuses études de cas révèle que les concentrations de dioxyde d'azote (NO₂) peuvent baisser jusqu'à 46 %, tandis que les niveaux de particules fines (PM₁₀ et PM_{2.5}) diminuent d'environ 44 %. À Paris, les rues aux écoles ont permis de [réduire en moyenne](#) de 30 % le dioxyde d'azote (NO₂) devant les écoles.



Des routes plus sûres

Les routes urbaines sont les lieux où les piétons et le trafic motorisé interagissent le plus. Une analyse des données d'accidents par la [Commission Européenne](#) indique que 73 % des décès de piétons surviennent en milieu urbain, un chiffre similaire [en France](#). Alors que les piétons [représentent](#) 20 % des décès sur la route en Europe, cette proportion atteint 38 % en ville. De plus, entre 2000 et 2019, la [part des piétons](#) dans la mortalité routière en France est passée de 11 % à 15 %. Réduire la présence des véhicules motorisés dans certaines zones permettrait d'améliorer significativement la sécurité routière.



Une activité physique accrue

Offrir des espaces piétons attractifs [favorise l'activité physique](#), un enjeu majeur de santé publique que [l'Organisation mondiale de la santé](#) qualifie de "menace silencieuse". En France, 66 % des jeunes de 11 à 17 ans pratiquent moins de 60 minutes d'activité physique quotidienne et 49 % sont considérés comme sédentaires (moins de 20 minutes d'activité physique par jour), ce qui constitue un risque sanitaire majeur. Les rues piétonnes encouragent la marche : une [enquête](#) menée à Madrid a montré que la piétonisation de deux places avait conduit 46 % des répondants à marcher davantage.



Un dynamisme économique renforcé

Une [analyse](#) de Clean Cities révèle que les mesures en faveur des mobilités actives et de la qualité de l'air ont des retombées économiques positives pour les commerces locaux. À [Shrewsbury](#) (Royaume-Uni), la piétonnisation des rues le week-end a généré une augmentation des ventes de 25 %. Plusieurs [études](#) menées en France indiquent que la majorité des clients des commerces de proximité utilisent les transports actifs ou collectifs et soutiennent les mesures de réduction du trafic automobile.



Une pollution sonore réduite

En Île-de-France, environ 80 % des habitants sont [exposés](#) à des niveaux de bruit dépassant les seuils recommandés par l'Organisation mondiale de la santé. La piétonnisation peut atténuer ce problème : à [Londres](#), la transformation du secteur de Strand Aldwych a permis une diminution du bruit de 25 % dans certaines zones. À [Berlin](#), la réduction des voies routières pour créer des îlots piétons et des pistes cyclables a réduit de plus de 50 000 le nombre de personnes exposées à un bruit nocturne élevé.



Un renforcement du lien social et de la cohésion communautaire

À [Madrid](#), la piétonnisation a entraîné une augmentation de plus de 50 % de la fréquentation des espaces publics (rues, places et parcs). À Barcelone, la création de "[superblocks](#)", limitant la circulation de transit, a [favorisé](#) l'essor d'activités sociales et culturelles accessibles à tous.



Les bénéfices de la végétalisation



Une régulation thermique efficace

De nombreuses [études](#) montrent que la végétalisation urbaine permet de réduire les îlots de chaleur et d'étendre cet effet rafraîchissant aux alentours. Une [évaluation](#) à l'échelle européenne a estimé que l'extension massive des espaces verts pourrait abaisser les températures estivales de 2,5 à 6 °C. Une [revue de la littérature](#) en 2019 a démontré que même de petits espaces verts peuvent réduire la température ambiante de plusieurs degrés.



Un air plus pur

Le potentiel des espaces verts urbains pour améliorer la qualité de l'air est [largement reconnu](#). Un [projet](#) financé par l'UE a montré que les haies associées à des arbres peuvent réduire de 50 % l'exposition aux particules fines. À Strasbourg, il est [estimé](#) que les arbres urbains réduisent de 7 % les niveaux de PM10.



Une meilleure gestion des eaux de pluie

Les infrastructures végétalisées aident à limiter les [inondations](#) et la pollution des eaux en absorbant et filtrant les eaux de pluie. Des [simulations](#) menées à l'échelle de l'UE ont montré que la végétalisation urbaine pouvait réduire le ruissellement des eaux de 17,5 %.



Un impact positif sur la santé

L'Organisation mondiale de la santé [souligne](#) que les espaces verts urbains favorisent l'activité physique et le bien-être mental et social. Une [étude](#) de l'ISGlobal à Barcelone a révélé qu'une augmentation de 6 % des espaces verts pourrait éviter jusqu'à [31 000](#) cas de troubles mentaux et réduire de 8 % la consommation de tranquillisants et de sédatifs.



Un soutien à la biodiversité et aux écosystèmes

Les espaces verts urbains jouent un rôle essentiel dans la préservation de la biodiversité en offrant des habitats aux insectes, oiseaux et autres espèces animales. Une [étude suisse](#) a estimé que l'augmentation du couvert arboré en ville pouvait entraîner une hausse de 54 % du nombre d'espèces d'oiseaux. L'impact sur la biodiversité est maximal lorsque les végétaux plantés sont [variés](#) et [originaires du territoire](#).



Des espaces sociaux et récréatifs

Les espaces verts favorisent l'interaction sociale et le sentiment d'appartenance. À [Vienne](#), la perception d'un bon accès aux espaces verts a été corrélée à un fort attachement à la communauté locale. Au Royaume-Uni, ces espaces publics ont également [prouvé](#) leur capacité à renforcer l'inclusion sociale.

3. Sondage : les Parisiens en faveur de la transformation des rues

Un **sondage exclusif** réalisé par OpinionWay pour Clean Cities au début de l'année 2025 révèle que la majorité des Parisiens ont une vision claire des changements qu'ils souhaitent voir dans leur ville. L'enquête a été menée auprès d'un échantillon représentatif de 1 008 Parisiens âgés de 16 ans et plus, entre le 21 et le 27 février 2025.

Des priorités claires pour rendre Paris plus vivable

Interrogés sur ce qui leur permettrait d'apprécier davantage leur ville, les Parisiens sont sans équivoque :

- 86 % d'entre eux déclarent qu'ils préféreraient vivre dans la capitale **si l'air y était plus pur**
- 84 % attendent une meilleure **sécurité routière**. La réduction de la **pollution sonore** (82 %), la création de nouveaux **espaces verts** (81 %) et **piétons** (71 %) figurent également parmi leurs principales attentes.

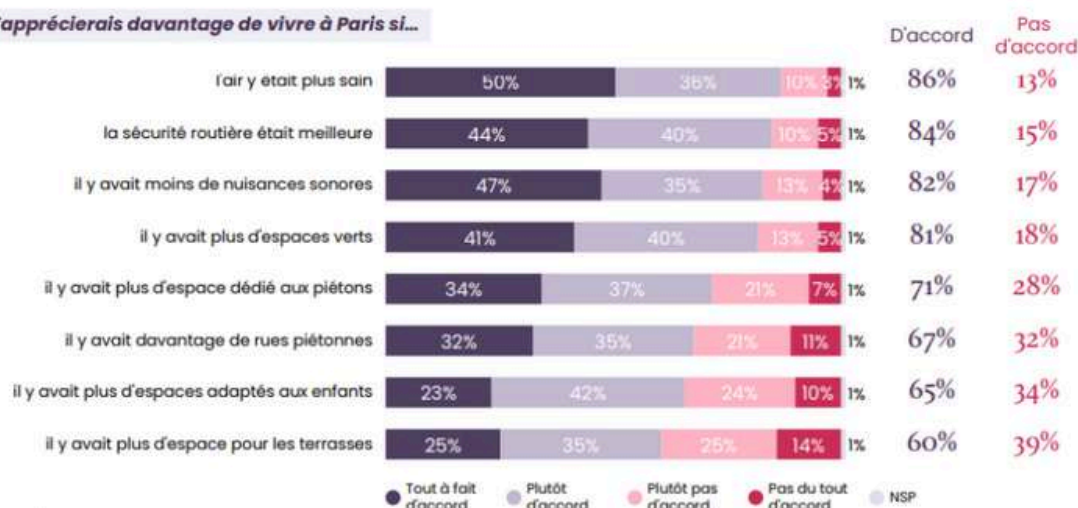


“ Les pistes pour améliorer la qualité de vie à Paris

1008 personnes

Q. Etes-vous d'accord ou pas d'accord avec chacune des affirmations suivantes ?

J'apprécierais davantage de vivre à Paris si...



opinionway POUR CleanCities

22

Source: Sondage OpinionWay pour la Clean Cities, Février 2025

Un large soutien en faveur des mesures de piétonisation et de végétalisation

Les résultats sont tout aussi clairs en ce qui concerne les mesures souhaitées :

- Près de **trois habitants sur quatre (74%)** sont favorables à la **piétonisation des rues qui s'y prêtent**
- Ils sont encore plus nombreux à penser que cette approche a des **avantages pour la qualité de l'air (83 %), les zones de fraîcheur dans la ville (83 %), la réduction du bruit (79 %) ou la préservation de la biodiversité (79 %).**

Ce soutien est d'autant plus significatif qu'il est clairement majoritaire dans toute la capitale, quel que soit le quartier de résidence des habitants interrogés, et pour toutes les mesures mentionnées.

En outre, sept Parisiens sur dix estiment que la mesure contribuerait à **revitaliser les commerces locaux et à créer des quartiers plus agréables à vivre** - un sentiment largement confirmé par les dernières études menées à Madrid, Barcelone et ailleurs en Europe.



Les rues aux écoles bénéficient également d'un soutien important

En ce qui concerne les rues aux écoles, les résultats montrent qu'elles bénéficient également d'un niveau élevé de soutien :

- **81% des Parisiens ont une opinion positive de ces mesures** (18% expriment une opinion négative, voir ci-dessous),
- Une forte majorité (75 %) de ceux qui se déplacent principalement en voiture expriment également leur soutien.

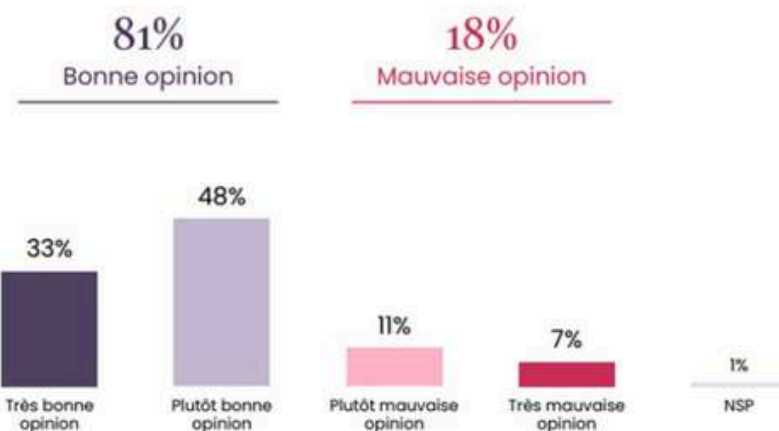


L'opinion sur les « rues aux écoles »

Q. Avez-vous une bonne ou une mauvaise opinion sur les « rues aux écoles », ces rues fermées à la circulation motorisée (temporairement ou de manière permanente) devant les écoles pour permettre aux enfants de se déplacer en sécurité ?



1008 personnes



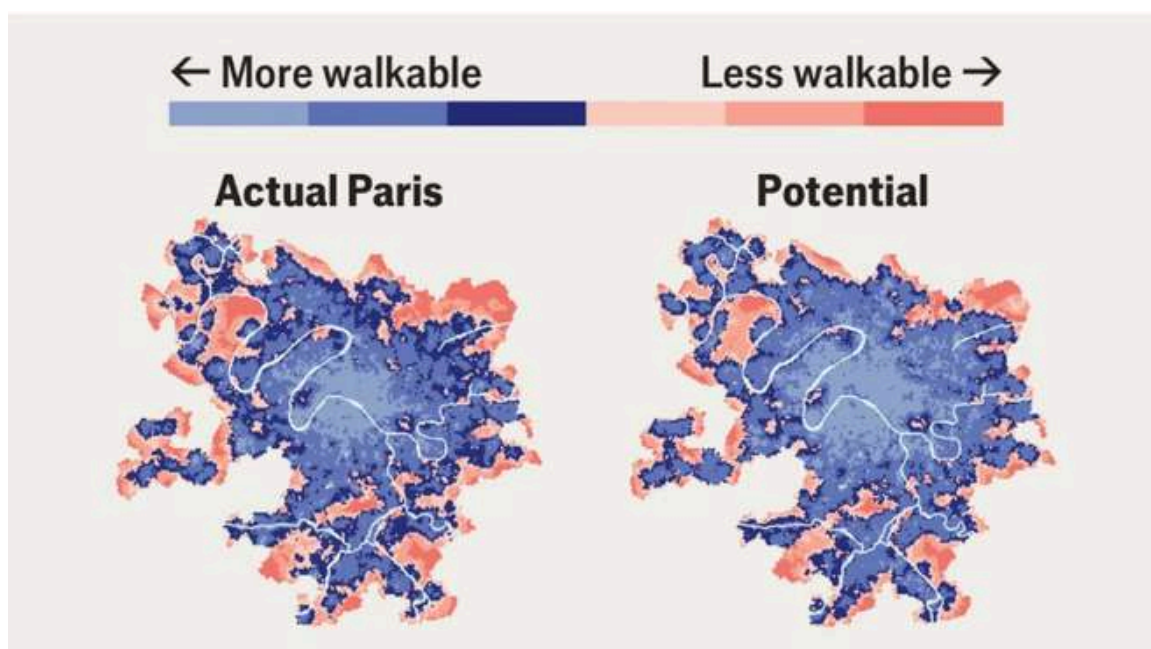


4. Paris doit encore progresser en matière de piétonnisation et d'espaces verts

Malgré les efforts importants déployés par la Ville de Paris en matière de piétonnisation et de verdissement, plusieurs indicateurs clés montrent qu'il reste une large marge de progression. Cette situation s'explique non seulement par la situation de Paris, **au cœur de la région la plus densément peuplée d'Europe**, mais aussi par **l'omniprésence de la voiture héritée des décennies passées**, qui a façonné le paysage urbain et les habitudes de mobilité.

Marche à pied : bonne accessibilité, mais un besoin ressenti d'amélioration

La densité parisienne représente à la fois une opportunité et un défi : **93 % des habitants de la région ont accès à des équipements essentiels à pied en moins de 15 minutes**, plaçant Paris dans le top 10 d'une étude récente publiée par *The Economist*. D'après les chercheurs, des améliorations pourraient encore être apportées avec une meilleure répartition des services et infrastructures (voir carte ci-dessous). Dans la Ville de Paris, l'accessibilité à ces équipements est déjà très élevée.



Source: [The Economist](#)



Cependant, **de courtes distances de marche ne garantissent pas forcément de bonnes conditions de marche**. C'est l'un des messages principaux de l'édition 2023 du *Baromètre des villes et villages marchables*, une enquête du collectif « Place aux Piétons » (incluant la Fédération Française de la Randonnée Pédestre, Rue de l'Avenir, 60 Millions de Piétons, et le Club des Villes et Territoires Cyclables et Marchables). L'enquête a recueilli l'avis du public afin d'évaluer la marchabilité de l'environnement urbain dans toute la France.

Environ **70 000 personnes** ont participé à cette consultation, générant 42 400 réponses et couvrant plus de 4 600 communes de tailles diverses. Les résultats révèlent une **légère amélioration de la perception des piétons** par rapport à l'édition 2021, mais le **niveau global de satisfaction reste relativement faible**, avec une note moyenne nationale de 9,2/20.

Concernant la Ville de Paris, les principales conclusions sont les suivantes :

- La **perception de la marchabilité y est inférieure à la moyenne nationale** (note globale de 7,7/20, contre une moyenne nationale de 9,2/20).
- Par rapport à l'édition précédente, on observe une **légère amélioration de la perception de la sécurité et des efforts fournis par la ville** pour améliorer la marchabilité, bien que la note globale ait diminué.
- La **perception du confort et des aménagements pour les piétons** s'est quant à elle **dégradée**.



Espaces verts : des avancées notables, mais des progrès restent à faire

Selon un classement de 2023 des villes les plus vertes de France, Paris a réalisé des progrès, mais **reste à la traîne derrière d'autres grandes villes françaises**. Le *Palmarès des Villes Vertes*, publié par l'Observatoire des Villes Vertes (initiative des associations professionnelles Unep et Hortis), a interrogé les services municipaux en charge des espaces verts et les élus sur des critères tels que le patrimoine végétal, les actions pour la biodiversité et les efforts de sensibilisation (entre juin et septembre 2023).

Les résultats pour Paris montrent que :

- **La ville arrive en 10^e position** dans le classement des 50 plus grandes villes françaises,
- **Paris a progressé par rapport à l'édition précédente** pour se hisser parmi les 10 premières places du classement.



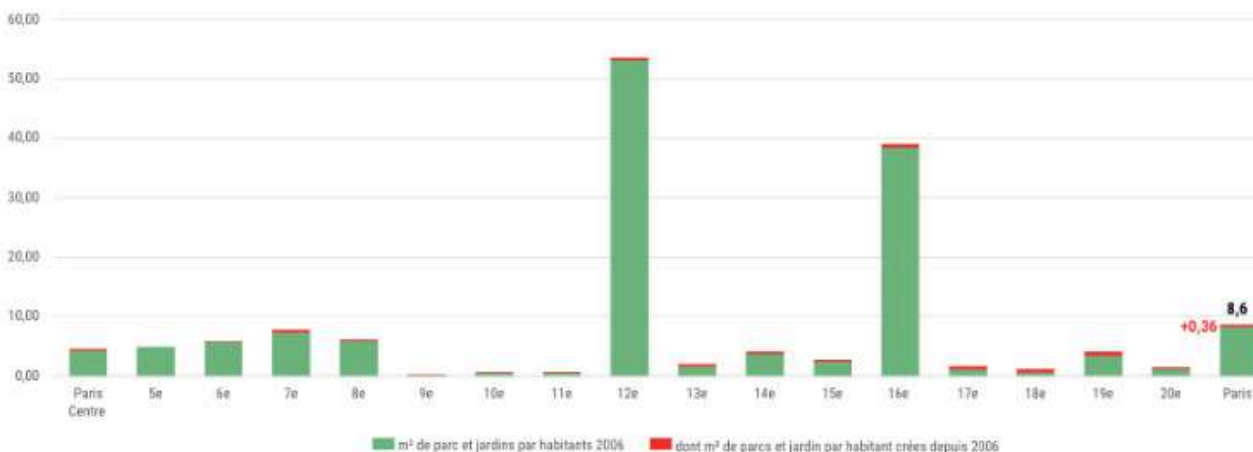


Les données officielles montrent le besoin de poursuivre les efforts

Les données de la Ville de Paris confirment la nécessité d'agir :

- **Accès aux parcs** : Globalement, 96 % des Parisiens vivent à moins de 10 minutes à pied d'un parc ou d'un jardin public. Cependant, l'accès aux espaces verts diminue lorsque l'on considère une distance de marche de 5 minutes, avec **seulement 69 % de la population ayant un parc ou un jardin à proximité.**
- **Surface d'espaces verts par habitant** : sans compter les cimetières paysagers, Paris offre en moyenne **2,6 m² d'espace vert accessible par habitant** (hors forêts), et **8,6 m²** en incluant les forêts en périphérie. Cela reste en deçà de l'objectif municipal de **10 m² par habitant.**
- **Inégalités de répartition** : les données montrent également une disparité importante de l'accès aux espaces verts entre les arrondissements (voir graphique)

NOMBRE DE M² DE PARCS ET JARDINS OUVERTS AU PUBLIC/HABITANT



Source: Atelier Parisien d'Urbanisme, 2023



Des progrès réels ces dernières années

Face à ce constat, la Ville de Paris a multiplié les efforts pour **augmenter la surface d'espaces verts accessibles au public**. Depuis 2006, plus de **770 000 m² d'espaces verts ont été créés**. Cette dynamique s'est accélérée ces dernières années avec plusieurs projets ambitieux : création de nouveaux parcs, extension des existants, transformation d'espaces urbains minéralisés en zones végétalisées, plus accessibles aux piétons (voir ci-dessous).

	Surface d'espaces verts créés depuis 2006 en m ²	Nombre d'espaces verts créés depuis 2006	Surface d'espaces verts réhabilités depuis 2006 en m ²	Nombre d'espaces verts réhabilités depuis 2006
Paris centre	18 247	10	39 019	2
5 ^e	0	0	0	0
6 ^e	4 064	1	0	0
7 ^e	19 660	2	0	0
8 ^e	5 739	2	14 078	1
9 ^e	3 677	2	0	0
10 ^e	6 191	6	0	0
11 ^e	19 055	9	0	0
12 ^e	61 126	10	0	0
13 ^e	62 749	18	0	0
14 ^e	49 599	12	0	0
15 ^e	63 885	8	43 171	3
16 ^e	82 350	1	242 144	5
17 ^e	102 897	6	0	0
18 ^e	115 953	18	0	0
19 ^e	123 428	20	0	0
20 ^e	38 785	17	0	0
Paris	777 404	142	338 413	11
Total en ha	77,7		33,8	

Source: Atelier Parisien d'Urbanisme, 2023



un exemple d'aménagement - crédits Ville de Paris



Le Plan local d'urbanisme bioclimatique en cours d'élaboration, qui vise à faire de Paris une ville neutre en carbone d'ici 2050, devrait permettre d'autres améliorations. Il prévoit notamment que chaque habitant ait accès à **au moins 10 m² d'espaces verts**. Dans ce cadre, Paris prévoit de créer **environ 55 hectares** de nouveaux espaces verts, notamment via l'aménagement ou l'agrandissement de 10 grands parcs.

A ce stade, les priorités affichées sont les suivantes :

- **120 nouvelles rues et places végétalisées** durant la saison de plantation 2024–2025 ;
- **15 000 arbres plantés** durant l'hiver 2024–2025 ;
- **Création de la 3e forêt urbaine** de Paris, sur la place de l'Hôtel de Ville (Esplanade de la Libération), couvrant 2 500 m² et accueillant 90 arbres.

La réallocation de l'espace public, une nécessité

Une analyse publiée par Le Monde en 2016 indiquait que **plus de la moitié de l'espace public parisien était alloué au transport motorisé**. Cette part a probablement diminué grâce aux politiques mises en œuvre depuis (comme la piétonnisation des berges de la Seine ou la création de 10 hectares de parcs).

Malgré ces progrès, l'avènement d'un Paris plus vivable **dépend fondamentalement de la réallocation de l'espace public** – au profit des enfants, des piétons, et des espaces verts – compte tenu de la densité de la ville et du manque de foncier disponible.

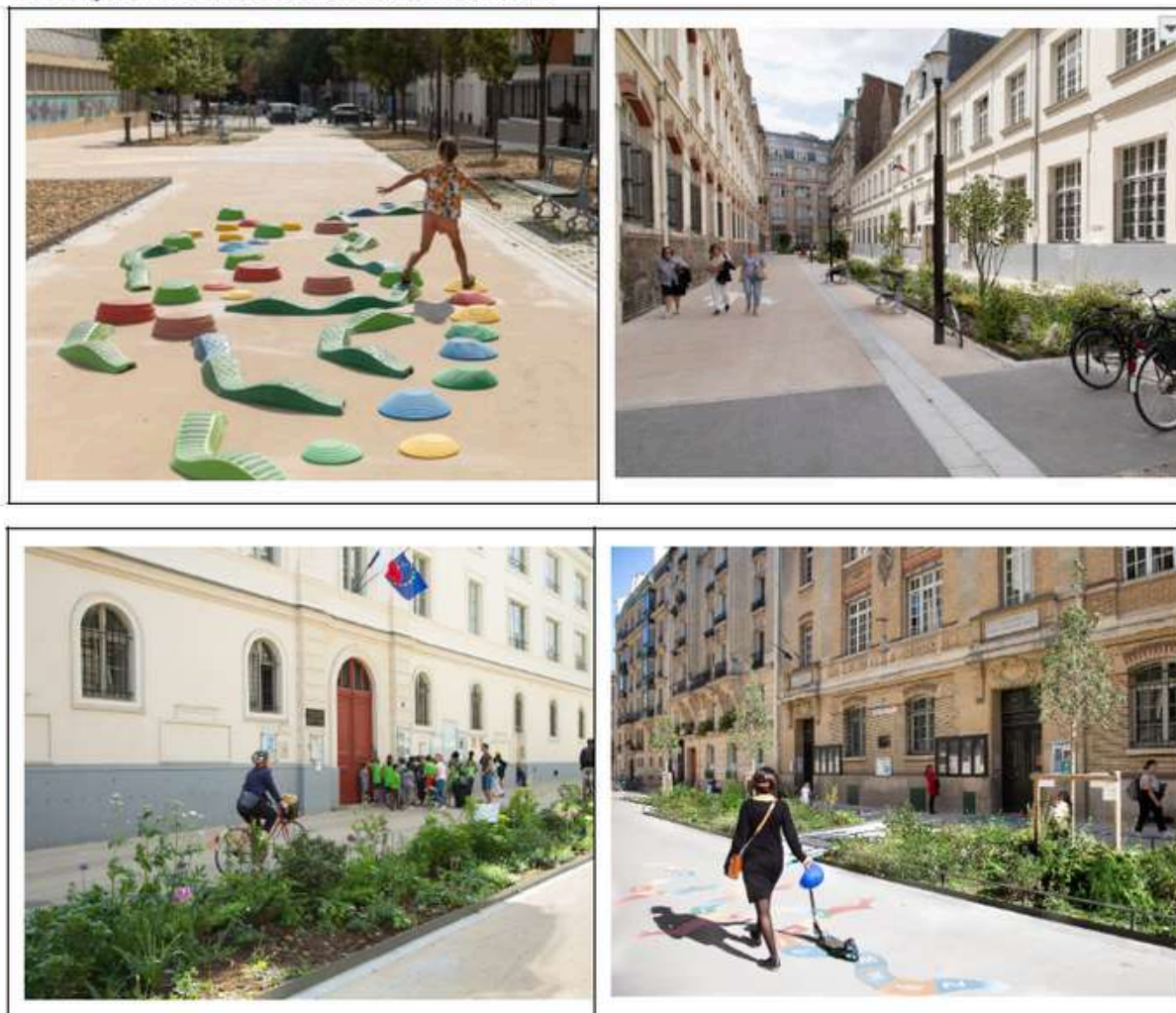


5. Pourquoi les rues aux écoles sont le bon point de départ

Qu'est-ce qu'une rue aux écoles ?

Les "rues aux écoles" sont des rues qui créent des zones piétonnes et cyclables devant les écoles, au moins pendant les heures de dépôt et de ramassage des enfants, en réglementant l'accès du trafic motorisé (voir des exemples parisiens ci-dessous).

Exemples de rues aux écoles à Paris



Source: Ville de Paris



Tableau comparatif des différents types de rues aux écoles

Type de rue aux écoles	Avantages	Inconvénients
Essais/pilotes	<ul style="list-style-type: none"> • Solution rapide et économique pour commencer à créer des rues aux écoles et permettre aux élèves et aux habitants d'en ressentir l'impact. • Peut être adaptée après l'expérimentation 	<ul style="list-style-type: none"> • Impact limité sur le trafic, les schémas de mobilité et la qualité de l'air • Généralement pas de bénéfices pour les îlots de chaleur et la rétention d'eau
Fermetures temporaires de la circulation (uniquement aux horaires d'ouverture et fermeture de l'école)	<ul style="list-style-type: none"> • Applicable à une grande variété de situations • Impact ciblé aux moments les plus critiques pour les élèves 	<ul style="list-style-type: none"> • Impact sur le trafic limité aux heures d'ouverture • Peu de bénéfices pour les îlots de chaleur, la rétention d'eau et la qualité de l'air • Avantages limités pour d'autres groupes d'utilisateurs, par exemple les personnes âgées



Tableau comparatif des différents types de rues aux écoles

Type de rue aux écoles	Avantages	Inconvénients
<p>Piétonnisation permanente</p>	<ul style="list-style-type: none"> • Forte incidence sur le trafic et la qualité de l'air • Prévisibilité pour les citoyens • Investissement limité par rapport au réaménagement de l'espace urbain 	<ul style="list-style-type: none"> • Bénéfices limités pour la réduction des îlots de chaleur et du risque de phénomènes météorologiques extrêmes • Moins attrayant pour d'autres groupes d'utilisateurs, par exemple les personnes âgées
<p>Fermetures temporaires de la circulation (uniquement aux horaires d'ouverture et fermeture de l'école)</p>	<ul style="list-style-type: none"> • Fort impact sur le trafic, les habitudes de mobilité, les îlots de chaleur, la rétention d'eau et la qualité de l'air • Prévisibilité pour les citoyens • Amélioration de l'habitabilité et de l'esthétique 	<ul style="list-style-type: none"> • Nécessite plus de temps et de ressources



Quels sont les avantages des rues aux écoles ?

Clean Cities a analysé les avantages des rues aux écoles et a identifié les bénéfices suivants (voir les détails et les sources dans cette [fiche récapitulative](#)) :

Réduction des déplacements en voiture : Selon une étude sur l'impact des rues aux écoles à Londres, les parents déclarent se rendre moins souvent à l'école en voiture (réduction de 18 %). Une étude similaire menée à Oxford a montré une réduction de 22 %. La part globale des voitures dans l'ensemble des trajets scolaires a été réduite de 3 (Vienne, Autriche) à 7 points de pourcentage (Oxfordshire, Royaume-Uni). Une évaluation en Flandre (Belgique) et à Édimbourg (Écosse) a permis d'identifier une réduction globale du trafic automobile, non seulement devant les écoles mais aussi dans les rues avoisinantes. La réduction des flux de trafic moyens allait de 6 % (Flandres) à 9 % (Édimbourg).

Amélioration de la sécurité routière : En Angleterre et au Pays de Galles, 35 % des incidents au cours desquels des enfants ont été tués ou gravement blessés se sont produits sur le chemin de l'école, ce qui illustre de manière frappante la nécessité d'offrir des itinéraires plus sûrs pour se rendre à l'école. 65 % des élèves de l'Oxfordshire, 66 % des parents d'Édimbourg et 87 % des enseignants de la région flamande déclarent se sentir plus en sécurité dans une rue aux écoles.

Une meilleure qualité de l'air : Les rues aux écoles réduisent la pollution de l'air en diminuant le trafic motorisé à proximité des écoles. À Brent, Enfield et Lambeth, au Royaume-Uni, les rues aux écoles ont permis une réduction impressionnante de 23 % de la pollution de l'air. Des études ont montré qu'elles permettaient une réduction de dioxyde d'azote d'environ 20% devant des écoles flamandes, et jusqu'à 36% des concentrations de particules fines dans des écoles londonniennes.

Des déplacements vertueux : Les rues aux écoles encouragent les déplacements à pied et à vélo vers l'école. À Londres, 27 % des parents ont indiqué qu'ils marchaient davantage et 6 % qu'ils faisaient plus de vélo grâce à ces aménagements. Dans le quartier d'Hackney, le nombre d'enfants se rendant à l'école à vélo a même augmenté de 51 % entre 2017 et 2019, tandis que le nombre d'enfants se rendant à l'école à pied a augmenté de 30 % au cours de la même période.



Les parents et les enfants soutiennent les rues aux écoles : Des enquêtes menées en Belgique, au Canada, en France et Royaume-Uni ont montré à plusieurs reprises que les rues aux écoles sont populaires auprès des parents et des enfants, une forte majorité d'entre eux les soutenant. De même, une enquête menée auprès des habitants de cinq grandes villes européennes par Kantar Public pour le compte de la Clean Cities a révélé qu'en moyenne 71 % des habitants sont favorables à la création de rues aux écoles.

Comment les rues des écoles sont-elles liées à la piétonisation et à la végétalisation ?

Les rues aux écoles sont un exemple clé de la manière dont l'espace public peut être réaménagé pour donner la priorité aux personnes plutôt qu'aux voitures, avec des **avantages immédiats** tels que l'amélioration de la sécurité, de la qualité de l'air et du bien-être en ville dans son ensemble. Ces initiatives bénéficient d'un **large soutien de la part du public** : Comme indiqué ci-dessus, 81 % des Parisiens ont une opinion positive de ces mesures et même parmi ceux qui se déplacent principalement en voiture, une forte majorité (75 %) exprime son soutien.

Il existe également de **fortes synergies entre la piétonisation et la végétalisation**, car l'ajout de végétation améliore la qualité de ces espaces non seulement pour les enfants, mais aussi pour tous les résidents. À Paris, le lien entre ces stratégies est particulièrement évident, la piétonisation et la végétalisation étant souvent mises en œuvre ensemble, selon le site web de la ville :

- sur les 218 rues aux écoles créées à ce jour , **70 ont été partiellement végétalisées**
- avec une moyenne de **30 % de leur espace consacré à la végétation**, ce qui en fait des modèles précieux pour une rénovation urbaine plus large.

Le projet de végétaliser de 500 rues supplémentaires permettra d'aller encore plus loin : Selon le premier adjoint à la maire, Patrick Bloche, ces rues seraient végétalisées à 50% en moyenne.



6. Paris affiche de bonnes performances sur les rues aux écoles

Pour comprendre les performances de Paris par rapport à d'autres villes, il est nécessaire d'avoir **des repères clairs** sur ce qui fait la réussite d'une rue scolaire. Clean Cities a développé des critères basés sur ses propres recherches et sur le rapport de la Fondation FIA afin d'évaluer la qualité et l'impact de ces initiatives.

Nous avons analysé les données de 38 villes qui comptent collectivement plus de 1 000 rues aux écoles, et nous avons compilé des informations précieuses sur les pratiques et les domaines à améliorer. Nous sommes également en train de réaliser la **plus grande cartographie citoyenne des rues aux écoles d'Europe**. Cela nous permet de mieux comprendre comment les villes, dont Paris, mettent en œuvre ces transformations.

Que fait le succès d'une rue aux écoles ?

Nous avons identifié 6 facteurs clés pour des rues aux écoles réussies :

1. **Élaboration et adoption d'un plan clair** pour mettre en place des rues aux écoles devant toutes les écoles maternelles, élémentaires et secondaires d'ici 2030 au plus tard, avec des objectifs annuels intermédiaires.
2. **Mise en place de fermetures temporaires de rues dans un premier temps** pour impliquer les résidents, les écoles, les parents et les enfants eux-mêmes dans la définition du projet. Envisagez l'urbanisme tactique comme moyen de mettre en place une rue scolaire temporaire.
3. **Rendre les rues aux écoles permanentes** Limiter les horaires aux seules heures de dépôt et de reprise des enfants peut fonctionner pour les rues aux écoles temporaires, mais à terme il est important de les rendre piétonnes de manière permanente. Cela permet de modifier durablement les habitudes de transport et facilite l'application de la réglementation.
4. **Installer et entretenir l'infrastructure (de base) nécessaire**. Les rues aux écoles nécessitent une infrastructure basique pour assurer la fermeture permanente de la rue aux voitures : bornes, bacs à fleurs, barrières... Certaines de ces infrastructures peuvent être construites localement, comme les "Wikiblocks" utilisés à Toronto.

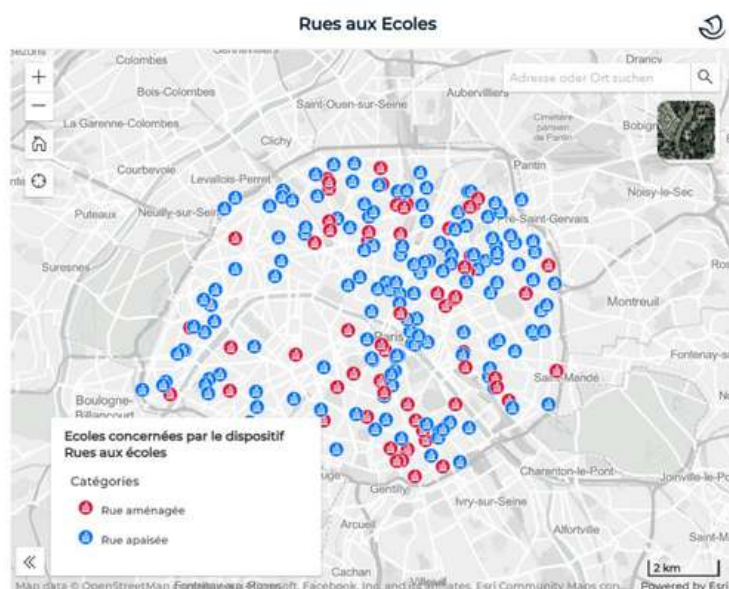


5. **Prévoir une campagne de sensibilisation** auprès des parents qui conduisent sur les bénéfices des rues aux écoles. Envisager d'encourager et de promouvoir les initiatives autonomes des parents et des enseignants, telles que les défis "en vélo à l'école".
6. **Prévoir un programme visant à améliorer la sécurité des trajets vers et depuis l'école à vélo, à pied ou avec les transports publics.** Il est essentiel que les déplacements domicile-école soient sûrs. La nomination de responsables de la mobilité pour chaque école permet de faire le lien entre les habitants et la communauté scolaire d'une part, et la mairie et l'autorité locale de transport d'autre part.

Etat d'avancement des rues aux écoles à Paris

Paris a fait preuve d'un engagement politique fort et d'une stratégie claire pour développer les rues aux écoles, avec un objectif d'en créer **300 d'ici 2026**. Un aspect clé de ce plan est de s'assurer qu'au moins **un tiers** de ces rues font l'objet d'un réaménagement complet intégrant des **mesures de végétalisation**.

Comme nous l'avons déjà souligné, **218 rues aux écoles ont été mises en œuvre jusqu'à présent (en août 2024), dont 70 ont été végétalisées à hauteur de 30%** en moyenne. Cette approche permet de renforcer la sécurité routière et la qualité de l'air devant l'école, mais aussi d'améliorer l'environnement urbain global pour tous les habitants. Le site web de la ville présente une carte des rues aux écoles (voir ci-dessous) et liste les projets mis en œuvre à ce jour.





Comment Paris se situe-t-elle par rapport à nos critères ?

L'approche parisienne sur les rues aux écoles répond à la quasi-totalité des **6 facteurs de succès** décrits dans nos recommandations. Dans notre analyse, nous n'avons identifié aucune autre ville parmi les **38** étudiées qui démontre un niveau de performance similaire en termes d'ambition, de mise en œuvre et de qualité de conception. Ce résultat sera détaillé dans le prochain **rapport de Clean Cities sur le classement des villes**, dont la publication est prévue pour **mai 2025**.

Evaluation de l'approche des rues aux écoles par Paris

[vert = atteint, jaune = en cours, orange = annoncé, rouge = aucune annonce]

Catégorie	Critères	Paris	Commentaires
1. Élaborer un plan clair	Adoption d'un plan de ville officiel	●	La ville a adopté un <u>plan officiel</u> pour le mandat
	Objectifs quantifiés dans le plan	●	Un objectif de 300 rues aux écoles d'ici 2026 a été fixé et fait l'objet d'un suivi.
2. Mesures temporaires sur le trafic	Essais et mesures temporaires pour tester et établir le concept	●	En novembre 2019, des <u>essais</u> ont été menés devant deux écoles.
3. Rendre les rues des écoles permanentes	Les mesures sont prolongées après les pilotes	●	218 rues aux écoles ont été mises en place à ce jour, et la plupart d'entre elles comprennent des règles de circulation permanentes.
	Les mesures sont effectives 24/7	●	



Catégorie	Critères	Paris	Commentaires
4. Infrastructure	<p>Infrastructure de gestion du trafic</p> <p>Ajout de mobilier urbain adapté</p> <p>Ajout d'un espace vert</p>	<p>●</p> <p>●</p> <p>●</p>	<p>Des barrières mobiles ou permanentes <u>ont été ajoutées</u> pour réguler le trafic motorisé, en fonction de l'environnement local.</p> <p>70 des 218 rues <u>sont</u> réaménagées, généralement avec des bancs, des équipements pour les enfants et des espaces verts</p>
5. Campagnes de sensibilisation	<p>Campagnes mises en œuvre</p>	<p>●</p>	<p>La ville a activement <u>communiqué sur</u> les rues des écoles, notamment en publiant des rapports d'avancement détaillés.</p>
6. Programmes pour des trajets scolaires sûrs	<p>Programme plus étendu pour les trajets scolaires</p>	<p>●</p>	<p>D'après les recherches de Clean Cities, aucun programme ne couvre actuellement l'ensemble des trajets scolaires. L'étendue géographique du programme pour les rues aux écoles n'a toutefois déjà un impact sur une partie considérable des trajets.</p>



CONCLUSIONS

Les avantages de la piétonnisation et de la végétalisation des rues urbaines sont déjà largement connus et documentés. De nombreuses études soulignent les **effets positifs** de telles initiatives sur la qualité de l'air, la sécurité routière et la qualité de vie en général. Paris a fait **des progrès considérables** dans ces domaines, mais **il reste encore beaucoup à faire**. Le public soutient massivement ces mesures, et les sondages montrent que les habitants sont favorables à une action ambitieuse en ce sens.

La ville de Paris a adopté le **modèle des "rues aux écoles" comme point de départ** pour ses projets de piétonnisation et de végétalisation de 500 nouvelles rues. C'est une approche judicieuse, étant donné que Paris est déjà un leader dans la mise en œuvre de rues aux écoles de haute qualité, comme le montre la recherche de Clean Cities. Vu l'urbanisme de Paris, c'est même un choix indispensable puisque la création de nouveaux espaces verts pour améliorer les conditions de vie des habitants devra nécessairement passer par une réallocation de l'espace public consacré à la voiture.

La prochaine **votation citoyenne du 23 mars 2025 offre une occasion unique** de faire passer la transformation de Paris à la vitesse supérieure, en faisant de la ville un espace urbain encore plus vivable, plus durable et plus convivial pour les piétons.

Contact

Clément Drognat - Coordinateur, France
clement.drognat@cleancitiescampaign.org