

Accélérons le développement des rues scolaires !

Justine Di Prima

Coordinatrice de campagnes de l'association bruxelloise Les Chercheurs d'air, Justine Di Prima plaide pour le développement des rues scolaires. Elle décrit l'impact bénéfique de ces rues d'écoles fermées au trafic motorisé sur la qualité de l'air, la santé des enfants et leur sécurité.

En Europe, la pollution de l'air est à l'origine de 238 000 décès¹ prématurés par an. Rien que dans la région de Bruxelles, les deux principaux polluants – le dioxyde d'azote et les particules fines – sont responsables de près de 930 décès² prématurés chaque année.

L'exposition à la pollution de l'air, sur le court comme sur le long terme, est source de nombreux problèmes de santé. À chaque inspiration, des polluants pénètrent dans les voies respiratoires et les poumons. Plus leur taille est petite, plus ces polluants s'engouffrent profondément dans notre organisme et peuvent, par le sang, atteindre notre cerveau, notre cœur et bien d'autres organes. Leur présence entraîne des réactions telles que des inflammations, des irritations mais aussi d'autres pathologies bien plus graves : asthme, accidents vasculaires cérébraux, infarctus et cancers.

L'âge, l'environnement de vie et l'état de santé sont autant de facteurs d'exposition et de vulnérabilité à la pollution atmosphérique. Les enfants ont un organisme en plein développement et un rythme de respiration plus rapide que celui des adultes. Ils aspirent davantage de polluants et sont donc particulièrement vulnérables.

Depuis la crise sanitaire du Covid-19, les élues de plusieurs grandes villes européennes ont compris que la création de rues scolaires – ou rues aux écoles – permet de réduire l'exposition des enfants à la pollution de l'air. C'est le cas à Paris et surtout à Londres, où un quart des écoles se situent désormais dans une rue scolaire. Ce dispositif, qui a vu le jour en 1989 dans la ville de Bolzano en Italie, consiste à fermer des rues d'écoles au trafic motorisé, *a minima* aux heures d'entrée et de sortie des classes.

Alors que le nombre de pays mettant en œuvre des rues scolaires a doublé au cours des deux dernières années, l'association « Les Chercheurs d'air », dans laquelle je suis active, milite pour la création de nouvelles rues scolaires, à Bruxelles et ailleurs.

La lourde contribution à la pollution du trafic motorisé

Dans le monde, 4 millions de nouveaux cas d'asthme infantile par an³ seraient liés à la pollution émise par le trafic automobile. C'est un nouveau cas d'asthme sur quatre pour la Belgique et un nouveau cas d'asthme sur trois à Paris. Ces deux données illustrent l'impact de nos modes de

¹ Voir https://ec.europa.eu/commission/presscorner/detail/fr/ip_22_6278.

² J. Andrieux, C. Bouland et M. Eggen, « État des connaissances sur les liens entre environnement et santé en région de Bruxelles-Capitale », 2020, URL: https://www.ccc-ggc.brussels/sites/default/files/documents/graphics/dossiers/dossier_2021_fr_etude_sante_environnement_esp_ulb.pdf.

³ Voir P. Achakulwisut, M. Brauer, P. Hystad et S. C. Anenberg, « Global, national, and urban burdens of paediatric asthma incidence attributable to ambient NO₂ pollution: estimates from global datasets », *The Lancet*, 2019 : [https://www.thelancet.com/action/showPdf?pii=S2542-5196\(19\)30046-4](https://www.thelancet.com/action/showPdf?pii=S2542-5196(19)30046-4).

transport sur la santé des plus jeunes et l'importance de limiter la pollution générée par le trafic routier.

L'Organisation mondiale de la santé (OMS) a revu en 2021 ses lignes directrices relatives à la qualité de l'air⁴, notamment les seuils maximums recommandés d'exposition à certains polluants. Les limites légales annuelles européennes pour les particules fines (PM_{2,5}) et le dioxyde d'azote (NO₂) sont respectivement cinq et quatre fois plus élevées que ces nouvelles recommandations.

Les États, les régions et les villes doivent agir dès maintenant en se référant aux seuils de l'OMS. Ils doivent prendre davantage de mesures ambitieuses pour protéger leur population, d'autant que les sources de certains polluants, comme le NO₂, sont clairement identifiées et peuvent être combattues localement.

À Bruxelles, les deux principaux polluants présents dans l'air sont le dioxyde d'azote et les particules fines (PM). En 2019, le trafic motorisé était à l'origine de 60 %⁵ des émissions de NO₂ et de 30 %⁶ des émissions de particules fines (PM₁₀ et PM_{2,5}). Ces pourcentages sont heureusement à la baisse, à la suite notamment de la mise en place d'une zone de basses émissions⁷ qui limite le type de véhicules pouvant circuler dans la capitale selon leur niveau d'émission de polluants. D'autres mesures, comme les rues scolaires, doivent également être déployées pour réduire de manière drastique l'impact du trafic routier sur la santé.

Mesurer la qualité de l'air dans les écoles

En 2020, Les Chercheurs d'air ont rejoint le « partenariat pour un air pur à Bruxelles⁸ » (Brussels Clean Air Partnership), créé par Bloomberg Philanthropies et le gouvernement de la Région Bruxelles-Capitale. L'objectif de ce partenariat était de « mettre en œuvre un large éventail de projets visant à soutenir une politique efficace de réduction de la pollution de l'air dans la ville ».

Dans ce cadre, notre association a lancé en 2020 la plus grande campagne collaborative de mesures de la pollution menée en Europe : #Leschercheursdair⁹. C'est la première fois en Europe que les concentrations en NO₂ étaient mesurées par des citoyen·nes sur autant de sites et sur une durée aussi longue (une année complète). L'objectif était notamment d'affiner la connaissance des niveaux de polluants dans les rues bruxelloises, dans une perspective de science participative.

Concrètement, nous avons fait appel aux dix-neuf communes de la Région bruxelloise et à leurs habitant·es, afin d'installer 134 dispositifs de mesure des concentrations en NO₂. Les communes ont prioritairement installé ces dispositifs dans des lieux collectifs, dont soixante cours de récréation d'écoles maternelles et primaires. Les autres dispositifs de mesure ont été installés au domicile de citoyen·nes en s'assurant d'une bonne couverture du territoire bruxellois.

Les résultats de cette campagne sont clairs : les 134 sites¹⁰ de la capitale sont exposés à des concentrations moyennes annuelles de NO₂ qui dépassent les recommandations de l'OMS (10 µg/m³ par an). Les cours de récréation des écoles ne sont pas épargnées, certaines étant exposées à des niveaux jusqu'à trois fois supérieurs à ces recommandations. C'est le cas des écoles Les Tournesols et La Nouvelle Vague, respectivement situées à Saint-Josse-ten-Noode et Molenbeek-Saint-Jean. Ces communes se situent dans le croissant pauvre de Bruxelles, soit la zone qui concentre les

⁴ « Lignes directrices OMS relatives à la qualité de l'air », 2021, URL : <https://apps.who.int/iris/bitstream/handle/10665/346555/9789240035423-fre.pdf?sequence=1&isAllowed=y>.

⁵ Voir le site Bruxelles environnement : <https://environnement.brussels/citoyen/outils-et-donnees/etat-des-lieux-de-lenvironnement/qualite-de-lair-exterieur-etat-des-lieux#qualite-de-lair-concentration-en-dioxyde-dazote-no2>.

⁶ *Ibid.*

⁷ Voir le site : Low Emission Zone Brussels : <https://lez.brussels/mytax/fr/>.

⁸ Voir le site Bruxelles environnement : <https://rapportannuel.environnement.brussels/2020/zero-carbone/ensemble-pour-un-air-plus-sain>.

⁹ <https://www.leschercheursdair.be/qualite-de-lair/>.

¹⁰ <https://www.leschercheursdair.be/qualite-de-lair/>.

populations les moins favorisées sur le plan économique. Ce n'est pas la première fois que ce type de mesure est effectué au sein des écoles.

En 2018, l'ONG Greenpeace avait mené l'opération « Mon air, mon école¹¹ », mesurant les concentrations en NO₂ dans les classes, les cours de récréation et à l'entrée de plus de 222 écoles en Belgique. Les résultats alarmants avaient mené, à Bruxelles, à la création d'un mouvement de parents nommé « Filter Café Filtré », réclamant un air de qualité pour les enfants.

Les rues scolaires comme levier d'action

Un des lieux les plus fréquentés par les enfants est l'école, où ils passent plus de 200 jours par an en Belgique. Il est donc indispensable que l'école soit tenue à l'écart des effets néfastes du trafic motorisé. Pour cela, la rue scolaire est un dispositif efficace qui comporte plusieurs avantages.

D'abord, qui dit moins de trafic motorisé dit moins de pollution atmosphérique. Des mesures précises ont été effectuées à Londres dans plusieurs rues scolaires, financées par la fondation de la Fédération internationale automobile et à nouveau par Bloomberg Philanthropies. Les concentrations de NO₂ lors de la fermeture de la rue le matin sont jusqu'à 23 % inférieures¹² à celles mesurées en l'absence de rue scolaire.

Ensuite, les rues scolaires encouragent les déplacements actifs comme la marche ou le vélo. À Londres, les derniers cent mètres vers l'école n'étant plus accessibles en voiture, certains parents modifient leurs habitudes de déplacement¹³ et recourent moins à la voiture. Les effets sont tout aussi positifs pour la qualité de l'air qu'en matière d'activité physique pour les enfants et leurs parents.

En diminuant le trafic, les rues scolaires réduisent également les risques d'accidents de la route. Les déplacements vers l'école sont en effet à l'origine de la plupart des accidents de la route pour les enfants¹⁴.

L'école est par ailleurs un lieu de socialisation très important pour les enfants, mais aussi pour leurs parents. Alors que les trottoirs devant les écoles sont souvent étroits, la rue scolaire, avec son espace piéton élargi, donne la possibilité aux enfants et aux parents de nouer davantage de discussions et de rencontres.

Ces rues scolaires sont généralement appréciées de la communauté scolaire. Plusieurs sondages menés en France auprès de parents d'élèves montrent que plus de 80 % des parents interrogés soutiennent la mise en place de ce dispositif, notamment pour améliorer la sécurité et la qualité de l'air devant l'école¹⁵.

Quelles perspectives ?

En Belgique, les premières rues scolaires ont été mises en place à Gand en 2012. Elles ont fait leur apparition six ans plus tard dans le *Code de la route* belge.

À ce jour, la Région bruxelloise compte trente-neuf écoles maternelles et primaires¹⁶ situées dans une rue scolaire – soit moins de 7 % de ces établissements scolaires. Encourager et soutenir la mise

¹¹ <https://www.greenpeace.org/belgium/fr/rapports/998/mon-air-mon-ecole/>.

¹² <https://www.london.gov.uk/press-releases/mayoral/school-streets-improve-air-quality>.

¹³ *Ibid.*

¹⁴ Selon l'*Institut de sécurité routière Vias* : « Entre 2017 et 2021 en Belgique, en moyenne plus de 2 250 enfants ont été victimes d'un accident de la route chaque année sur le chemin de l'école, soit 13 par jour. Près de 4 enfants sur 10 impliqués dans un accident avec tués ou blessés le sont sur le chemin de l'école. »

¹⁵ Voir l'Unicef en 2020 (https://harris-interactive.fr/opinion_polls/sondage-aupres-des-parents-deleve-sur-les-trajets-domicile-ecole-et-le-principe-des-rues-scolaires/#rapport) et la Ligue nationale contre le cancer en 2021 (https://www.ligue-cancer.net/article/75475_les-rues-scolaires-un-dispositif-local-pour-contribuer-la-lutte-contre-la-pollution-de#dispositif-plebiscite).

¹⁶ <https://www.leschercheursdair.be/2022/05/03/inventaire/>.

en place de ces rues n'est pas une chose simple, chaque commune ayant sa majorité politique et ses propres procédures pour les créer. Peu de communes décident de les créer de leur propre initiative, restant, pour la plupart, en attente de demandes des parents d'élèves et de l'établissement scolaire.

S'il y a une demande et accord de la commune, un test est mené pour une durée de trois mois. La rue de l'école est alors libérée du trafic routier par une barrière amovible. Si le test est concluant, la commune procède à l'aménagement définitif de la rue, qui se traduit généralement simplement par l'achat d'une barrière fixe.

Le fonctionnement de la majorité des rues scolaires à Bruxelles nécessite une présence humaine pour ouvrir et fermer la barrière. Cette fonction est occupée par différents acteurs selon les communes, voire selon les écoles : parents bénévoles, éducateurs, professeurs, agents de prévention, etc. L'absence de personne disponible pour effectuer cette tâche ponctuelle entrave la multiplication des rues scolaires. Sans volonté politique de généralisation du dispositif, seuls les plus motivés y auront accès et les enfants continueront à subir les effets néfastes du trafic motorisé.

Pour éviter ces difficultés, certaines communes se distinguent en créant des rues piétonnes ou en transformant, plus localement, la chaussée en parvis d'école. De nouveaux dispositifs de fermeture sont, petit à petit, testés pour se passer de la présence humaine. Des bornes équipées de caméras ANPR (*Automatic Number Plate Recognition*) ont été, par exemple, mises en place dans deux rues scolaires de la Ville de Bruxelles.

Aux Chercheurs d'air nous soutenons ces municipalités ambitieuses et la création de rues scolaires permanentes, c'est-à-dire continuellement fermées à la circulation. Les rues d'écoles doivent être aménagées de sorte que seuls les riverains et les services nécessaires puissent y accéder. Une simple barrière amovible ne suffit pas à transformer une rue d'école en un espace sécurisé et agréable pour les enfants et leurs parents. À l'image des rues aux écoles végétalisées et piétonnisées à Paris¹⁷, les rues d'écoles doivent être à la fois identifiées comme telles et leur urbanisme repensé plus largement.

La plupart des élus sont toutefois encore frileux quand il s'agit de toucher à la place de la voiture en ville. Peu d'entre eux sont, par exemple, prêts à supprimer les places de stationnement devant ou à proximité de l'entrée des établissements scolaires, à élargir les trottoirs et parfois même à sécuriser les traversées piétonnes.

Récemment, plusieurs élus et partis politiques ont ainsi décidé de revoir à la baisse ou de geler les plans de circulation élaborés dans le cadre du plan régional de mobilité bruxellois, à la suite de mouvements d'opposition pro-voiture.

En partenariat avec d'autres associations, nous travaillons d'arrache-pied aux Chercheurs d'air pour multiplier le nombre de rues scolaires dans les dix-neuf communes bruxelloises. À Bruxelles comme ailleurs, les élus locaux doivent davantage prendre la mesure de cet enjeu majeur de santé publique.

Pour en savoir plus :

Dornier, P., Les Chercheurs d'air. 2022. [Rapport narratif de la campagne #Leschercheursdair](#).

Justine Di Prima est coordinatrice de campagnes de l'association Les Chercheurs d'air.

Pour citer cet article :

Justine Di Prima, « Accélérons le développement des rues scolaires ! », *Métropolitiques*, 23 février 2023. URL : <https://metropolitiques.eu/Accelerons-le-developpement-des-rues-scolaires.html>. DOI : <https://doi.org/10.56698/metropolitiques.1888>.

¹⁷ Voir le site de la Ville de Paris : <https://www.paris.fr/pages/57-nouvelles-rues-aux-ecoles-dans-paris-8197>.