

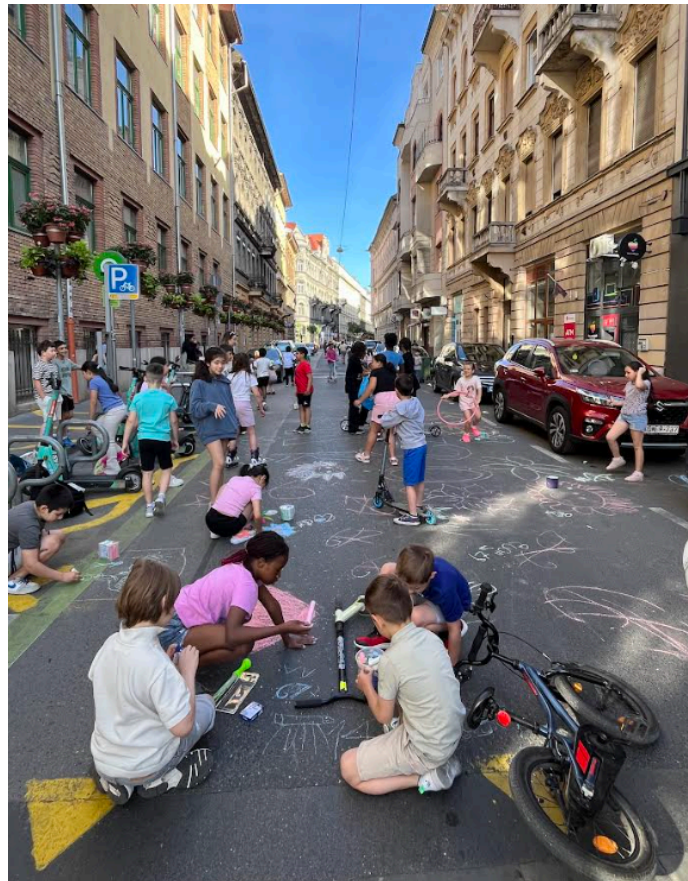


# Université Jean Jaurès

Master 1 Urbanisme et Aménagement  
Parcours Actions Locales et Projet de TERrittoire (APTER)

Le dispositif des rues scolaires à Budapest : repenser l'espace public  
autour des écoles pour une ville plus adaptée aux enfants.

Présenté par :  
Devillepoix Jade



Responsable pédagogique : Mariette Sibertin-Blanc  
Maitre de stage : Judit Szego

Année 2026 - Semestre 7

Document d'engagement sur la non utilisation de textes générés par l'IA, sur le non plagiat et pour le référencement des sources

Je soussigné·e l'auteur·ice Jade Devillepoix

Intitulé du mémoire : Dans quelle mesure le dispositif des rues scolaires à Budapest permet de repenser l'espace public autour des écoles afin de rendre la ville plus adaptée aux besoins, à la sécurité et à l'autonomie des enfants.

Certifie que ce mémoire est **ma stricte production personnelle et que l'utilisation de sources diverses (littératures scientifiques, productions professionnelles, outils IA générative selon les limites indiquées) est systématiquement référencée.**

**Je connais les répercussions que peut avoir le non-respect de cet engagement.**

**Concernant les possibilités de l'IA générative, je précise son utilisation dans ce tableau d'engagement :**

| Type d'utilisation                  | Explications                                                                                                                     | Pour le mémoire APTER                                                                                                                                                     |
|-------------------------------------|----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|---------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| <b>Correction formelle de texte</b> | Utiliser un outil IA pour corriger les fautes                                                                                    | Utilisée / Non utilisée<br>(laisser la réponse appropriée)                                                                                                                |
| <b>Reformulation de texte</b>       | Utiliser un outil IA pour améliorer le style littéraire                                                                          | <b>Interdit</b>                                                                                                                                                           |
| <b>Création d'images</b>            | Utiliser un outil IA pour créer ou améliorer une image existante                                                                 | <b>Interdit</b>                                                                                                                                                           |
| <b>Traduction de texte</b>          | Utiliser un outil IA pour traduire un contenu                                                                                    | Utilisée / Non utilisée<br>(laisser la réponse appropriée)<br><br>Je m'engage si je l'utilise à le préciser en note de bas de page pour identifier les parties concernées |
| <b>Synthèse de texte</b>            | Utiliser un outil IA pour synthétiser des écrits existants, raccourcir, résumer du contenu                                       | <b>Interdit</b>                                                                                                                                                           |
| <b>Génération d'idées</b>           | Utiliser un outil IA pour aider à définir la structure d'un travail, dégager les axes de recherche, les thématiques à développer | <b>Interdit</b>                                                                                                                                                           |



## Remerciements

Mes remerciements s'adressent tout d'abord à l'équipe de Clean Air Action Group, je voulais remercier profondément Lukacs Andras pour ses recommandations éclairées et de m'avoir accepté une seconde fois au sein de l'ONG pour un second stage. J'ai beaucoup appris à ses côtés et j'ai aussi grâce à lui pu découvrir la Hongrie dans toute sa profondeur. Je remercie aussi Judit Szego ainsi que pour sa bienveillance tout le long du stage et pour son suivi lors des missions que j'ai eu à effectuer.

Je tiens aussi à remercier l'équipe de l'Institut français qui m'a fait confiance pour la réalisation d'un questionnaire. Je les remercie pour leur précieuse aide et conseil avisé.

Je souhaite aussi exprimer ma gratitude à Anna Breitling, ma colocataire, Manon Couprie et Ethel Nouis, stagiaires avec moi, qui m'ont accompagné tout au long de cette expérience. Leur présence et leur bonne humeur ont rendu ce stage des plus agréables, et leurs conseils m'ont grandement aidé dans la rédaction de ce mémoire.

Je remercie également Mariette Sibertin-Blanc, ma responsable pédagogique, qui m'a accompagné durant la rédaction de ce mémoire. Je la remercie pour son aide précieuse et son soutien.

Enfin, je remercie mes proches, mes ami-es, mes camarades de classe de m'avoir soutenu durant la rédaction de ce mémoire.

# TABLE DES MATIÈRES

|                                                                                                                             |           |
|-----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|-----------|
| <b>Remerciements.....</b>                                                                                                   | <b>3</b>  |
| <b>AVANT PROPOS.....</b>                                                                                                    | <b>6</b>  |
| <b>INTRODUCTION.....</b>                                                                                                    | <b>7</b>  |
| <b>Partie I: De la ville des flux à la ville des enfants : mutations de l'espace public à Budapest.....</b>                 | <b>10</b> |
| I) Budapest : une capitale marquée par les ruptures historiques et les transformations politiques.....                      | 10        |
| A) La construction de Budapest comme capitale moderne.....                                                                  | 10        |
| B) Les héritages du XXe siècle dans la ville.....                                                                           | 13        |
| C) La transition post 1989 et les nouveaux rapports à l'espace public.....                                                  | 16        |
| II) Une ville longtemps pensée avant tout comme un espace de pouvoir, de circulation et progressivement réorientée.....     | 19        |
| A) Espace urbain construit par les logiques de pouvoir et représentatives.....                                              | 19        |
| a) Budapest.....                                                                                                            | 19        |
| b) Bucarest.....                                                                                                            | 21        |
| c) Prague.....                                                                                                              | 21        |
| B) Une rue conçue comme support de flux et d'ordre urbain.....                                                              | 22        |
| C) Des usagers vulnérables en position secondaire.....                                                                      | 25        |
| C.A) La progressive mise à distance de l'enfant dans la ville.....                                                          | 25        |
| C.B) Qui habite Budapest ?.....                                                                                             | 26        |
| C.C) Apaiser les abords scolaires.....                                                                                      | 28        |
| III) La place progressive de l'enfant et de la qualité de vie dans les politiques urbaines.....                             | 32        |
| A) De la ville fonctionnelle à la ville habitable.....                                                                      | 32        |
| B) L'enfant comme révélateur et acteur de la ville pour tous.....                                                           | 33        |
| C) Les schools street comme laboratoire d'une nouvelle urbanité.....                                                        | 36        |
| Conclusion intermédiaire.....                                                                                               | 39        |
| <b>Partie II: Mettre en œuvre les rues scolaires : terrains, méthodes et réalités budapestoises.....</b>                    | <b>40</b> |
| I) Le dispositif School Street : émergence, diffusions et enjeux.....                                                       | 40        |
| A) Origines et montée en puissance d'un concept européen.....                                                               | 40        |
| B) Benchmark : comment les rues scolaires font école en Europe.....                                                         | 44        |
| a) Vienne.....                                                                                                              | 44        |
| b) Paris.....                                                                                                               | 45        |
| c) Gand.....                                                                                                                | 46        |
| C) Pourquoi Budapest est un terrain particulièrement pertinent ?.....                                                       | 47        |
| II) Cadre de la mission et dispositif méthodologique.....                                                                   | 49        |
| A) La structure d'accueil et le système d'acteurs.....                                                                      | 49        |
| B) Le dispositif méthodologique mis en place.....                                                                           | 52        |
| a) Préparation de la programmation du mois de l'environnement avec l'Institut français de Hongrie (1er arrondissement)..... | 52        |

|                                                                                                  |           |
|--------------------------------------------------------------------------------------------------|-----------|
| b) Le cadre du projet de rue scolaire.....                                                       | 55        |
| c) Le terrain de Piliscsaba: un projet de parking contre les espaces verts scolaires.....        | 58        |
| c) La place de l'enfant dans et hors ville: gouvernance, mobilité et citoyenneté en tension..... | 61        |
| III) Résultats, mise en perspective et bilan.....                                                | 63        |
| A) Les résultats et propositions d'une ville en cours de transition.....                         | 63        |
| B) Bilan de compétences professionnelles.....                                                    | 67        |
| Conclusion.....                                                                                  | 69        |
| Bibliographie:.....                                                                              | 71        |
| Annexes :.....                                                                                   | 75        |
| <b>Résumé:.....</b>                                                                              | <b>92</b> |

## AVANT PROPOS

Dans le cadre de notre première année de master Aménagement - Urbanisme parcours APTER (Action Locale et Projets de TERitoire) à l'université Toulouse Jean-Jaurès, nous devons réaliser un stage d'une durée de 3 mois minimum.

Pour ma part, j'ai effectué mon stage au sein de l'ONG Clean Air Group à Budapest. J'ai eu l'occasion de travailler à l'échelle de la capitale et mener des observations dans des villages ruraux de Hongrie.

L'ONG Clean Air Action Group, créée en 1988 œuvre pour que chacun puisse vivre dans un environnement sain et digne. Il agit de manière professionnelle, participative, cohérente et transparente, en toute indépendance vis-à-vis des intérêts politiques et économiques.

Elle pilote des initiatives pour lutter contre la pollution de l'air en Hongrie via des réformes ciblées de la mobilité urbaine, incluant l'optimisation de la logistique urbaine, les rues scolaires, la gestion du stationnement, la dérégulation des transports, les zones à faibles émissions et des règles pour les grandes infrastructures comme les grands ponts.

J'ai pu durant ce stage, découvrir une multitude de sujets traitant des questions d'urbanisme. Notamment sur le projet des rues scolaires qui aborde les questions de mobilité douce, mais aussi de proximité. Il représente un aspect central du travail réalisé pendant ces trois mois.



## INTRODUCTION

“La liberté de mouvement des enfants est un indicateur fondamental de la qualité d’une ville”<sup>1</sup>. Ce constat largement partagé dans la littérature scientifique, invite à réinterroger la place accordée aux enfants dans les espaces urbains contemporains. Bien que la ville constitue un lieu central de socialisation et d'apprentissage, elle semble aujourd’hui peu adaptée aux besoins spécifiques des plus jeunes surtout en manière d’autonomie ainsi que de sécurité.

L’un des facteurs explicatifs majeurs réside dans la place prépondérante qu’occupe l’automobile dans l’organisation des villes. Omniprésente dans l’espace public, elle structure les formes urbaines ainsi que les pratiques de mobilité. Pour les enfants, cette domination se traduit par une exposition accrue aux nuisances (pollution atmosphérique, bruit) et aux risques liés à la circulation routière. A leur échelle, ils se trouvent notamment directement exposés aux émissions des véhicules, ce qui participe à une dégradation de leur environnement quotidien et de leurs conditions de déplacement. Par conséquent, l’espace public tend à devenir moins accessible aux enfants. Bien qu’ils soient citoyens à part entière, leurs usages sont souvent cantonnés à des espaces spécifiques et encadrés (par des établissements scolaires, parcs ou aires de jeux) tandis que la rue historiquement lieu de socialisation et d'expérimentation, est dominée par des fonctions circulatoires. Comme le souligne la littérature, “l’espace nécessaire au bon développement des enfants est souvent restreint, cantonné à des lieux spécifiques tels que les aires de jeux ou l’établissement scolaire, encadrant ainsi leurs usages et limitant leur appropriation de l’espace urbain”. La ville encadre des pratiques enfantines plutôt qu’elle ne les favorise, participant à leur mise à distance progressive de l’espace public.

Dans ce contexte, la question de la place des enfants en ville devient essentielle. Les travaux issus des *childhood studies*, développés dans le monde anglo-saxon dès les années 1970 ont profondément renouvelé la manière de penser l’enfance en la considérant non plus seulement comme une étape transitoire vers l’âge adulte mais comme une catégorie sociale à part entière, dotée de pratique, de perception et de besoins spécifiques.

Comme l’ont montré Allison James et Alan Prout<sup>2</sup>, les enfants doivent être reconnus comme des acteurs sociaux, capables d’interagir avec leur environnement et d’y produire des expériences singulières. Cette approche permet aussi de souligner la grande diversité des enfances selon les milieux sociaux et les contextes familiaux et les formes d’appropriation de l’espace urbain. Dès lors, la ville n’est pas seulement un cadre de vie pour les enfants: elle constitue un espace de socialisation d’apprentissage et de construction des rapports au monde dont la qualité influence directement leurs pratiques quotidiennes et leur autonomie.

C’est dans cette perspective que s’inscrit la réflexion de Francesco Tonucci sur la ville des enfants. Dans son ouvrage : *la Ville des Enfants*, né à Fano en 1991, repose sur une inversion sur regard habituellement porté sur la ville: il s’agit de l’enfant et non de l’adulte, comme un paramètre du gouvernement urbain. L’objectif est de promouvoir un changement des priorités politiques et spatiales, en passant d’une ville organisée autour de la voiture à une ville davantage pensée pour le piéton, l’autonomie et la participation des plus jeunes. Dans cette approche, les enfants ne sont pas seulement des usagers à protéger mais des véritables acteurs du changement urbain associés à la conception et à la transformation de leur environnement.

---

<sup>1</sup>Tonucci Francesco, *La ville des enfants (La città dei bambini)*, 1996.

<sup>2</sup> Ouvrage de James Allison et Prout Alan, “*Constructing and Reconstructing Childhood*”, 2015.

Tonucci souligne également que cette démarche s'inscrit dans une logique politique forte, impliquant les municipalités et reposant sur la volonté des pouvoirs locaux de réorienter les choix d'aménagement en faveur d'une ville plus vivable, plus inclusive et plus attentive aux droits des enfants.

La ville n'est pas seulement un cadre de vie pour les enfants mais aussi un espace de socialisation, d'apprentissage et de construction des rapports au monde, dont la qualité influence directement leurs pratiques et leur niveau d'autonomie. Les abords des établissements apparaissent à ce titre comme des espaces particulièrement révélateurs de ces enjeux. Ils concernent en effet des flux importants, générant des situations de congestion, des niveaux élevés de pollutions et des risques accrus en matière de sécurité.

Face à ces constats, des dispositifs visant à rééquilibrer les usages de l'espace public et à améliorer les conditions de déplacement des enfants se développent dans de nombreuses villes. Parmi eux, les "rues scolaires" (school streets) consistant à limiter ou interdire temporairement la circulation automobile aux abords des écoles, dans le but de sécuriser les espaces, de favoriser les mobilités actives et de permettre une réappropriation de la rue par les enfants.

Dans cette perspective, Budapest constitue un cas particulièrement éclairant. Le dispositif y est porté par le centre des transports de Budapest (BKK), à travers le programme *Sulizona*, lancé en 2023. Celui-ci combine la signalisation, marquage au sol, zones Kiss & Ride et aménagement de modération du trafic autour des écoles, dans une logique de sécurisation des abords scolaire et d'encouragement des mobilités douces. En 2025, le Budapesti Közlekedési Központ (BKK) ou le Centre de Transport de Budapest a annoncé son intention d'élargir ce type de rues scolaires à l'échelle de la ville. BKK est responsable est le réseau des transports publics de Budapest en tant qu'organisateur des transports de la capitale. BKK, en tant que prestataire de service public, appartient entièrement à la municipalité de Budapest.

L'exemple le plus avancé concerne Treffort Street dans le 8ème arrondissement, où une consultation locale a mis en évidence un fort soutien des habitants, avec 88% de réponses favorables au projet. Ce cas est particulièrement significatif, car il montre que la transformation des espaces scolaires ne relève pas seulement d'un enjeu technique ou urbanistique mais aussi d'un choix politique local visant à redéfinir les priorités d'aménagement.

Cette dynamique s'inscrit par ailleurs dans un contexte politique hongrois marqué par une forte centralisation du pouvoir ainsi que des tensions récurrentes entre l'Etat et les autorités locales en particulier dans la capitale. Budapest constitue en effet un espace où s'expriment des visions concurrentes de la ville, entre d'une part, une gouvernance municipale plus sensible aux enjeux de durabilité, de mobilité douce et de qualité de vie, et, d'autre part, un cadre politique national davantage structuré par des logiques de contrôle centralisé et de valorisation de l'ordre automobile et de la fluidité circulatoire. Dans ce contexte, les *school streets* prennent une dimension qui dépasse largement la seule question des abords scolaire: elles deviennent un instrument de gouvernement urbain à travers lequel se joue, à l'échelle locale, la possibilité de réorienter la fabrique de la ville en faveur des enfants. Ainsi ce mémoire s'attachera à analyser dans quelle mesure le dispositif des rues scolaires à Budapest permet de repenser l'espace public autour des écoles afin de rendre la ville plus adaptée aux besoins, à la sécurité et à l'autonomie des enfants.

Ma mission principale consistait à observer l'usage de l'espace public autour des écoles et lycées tant par les adultes que par les enfants. Ces premières observations ont été réalisées afin

d'évaluer dans quelle mesure les écoles pouvaient contribuer à la mise en œuvre des "rues aux écoles", c'est-à-dire d'aménagement favorisant la mobilité douce et la piétonnisation des abords de l'établissement. Dans ce cadre, la circulation motorisée est restreinte à certaines heures, ce qui transforme la rue en espace piétonnier ou apaisé. Ce dispositif renforce la sécurité des enfants et favorise les déplacements à pied ou vélo, rendant l'environnement scolaire plus calme et plus sain. Elles peuvent contribuer à la réduction de la pollution de l'air et la lutte contre les îlots de chaleur quand elles intègrent des plantations ou des espaces végétalisés.

Au cours de ce stage j'ai pu observer et analyser une dizaine d'écoles à Budapest ainsi que trois écoles dans des villages ruraux. D'autre part en lien avec ma mission de stage, j'ai également assisté à de nombreuses conférences et colloques dédiés à ce sujet, en compagnie d'association à l'échelle européenne, de l'institut français, de scientifiques et de chercheurs. Pour cette raison, j'ai choisi d'articuler mon questionnement autour du sujet de la place des enfants en ville.

Il s'agira dans un premier temps de détailler le cadre théorique lié à la problématique. Nous définirons ensuite le sujet, à savoir les enfants, en explorant leur rapport à la ville à travers leurs regards, usages et expérimentations, ainsi que la place qu'ils y occupent. Pour cela, nous retraçons l'historique de Budapest et mettrons en lumière les enjeux actuels en matière d'aménagements urbains. Nous aborderons également le principe des « rues aux écoles », en expliquant leur fonctionnement et les raisons de leur déploiement. Dans un second temps, nous détaillerons les missions réalisées et les méthodes mises en place pour ces observations et l'analyse durant ces trois mois de stage et nous nous rendrons compte de cette expérience.

Au vu de ces éléments et des observations recueillies pendant le stage, nous identifierons les autres points de vigilance et les enjeux liés à la mise en œuvre d'un tel dispositif. Enfin, nous conclurons par un bilan de ces missions.

## Partie I: De la ville des flux à la ville des enfants : mutations de l'espace public à Budapest.

I) Budapest : une capitale marquée par les ruptures historiques et les transformations politiques.

La dynamique démographique économique et spatiale de Budapest, capitale actuelle de la Hongrie fut déterminée à la fois par des facteurs géographique et spatial et par des facteurs démographique, économiques et sociaux.

La naissance de Budapest est le résultat de la fusion de trois entités distinctes, Buda, Pest et Óbuda le 17 novembre 1873 d'un acte administratif (soit 300 000 habitants). Cette union a marqué le début de la transformation de la ville en une métropole européenne moderne, bien que les deux rives du Danube conservent aujourd'hui des identités très marquées et différentes.

### A) La construction de Budapest comme capitale moderne.

Óbuda signifiant "Vieux Buda" était la plus ancienne des trois entités, elle abritait la ville romaine d'Aquicim, au Ier siècle avant J-C, capitale de la Pannonie inférieure. Óbuda constitue le noyau le plus ancien avec l'implantation romaine d'Aquincim qui témoigne une préoccupation précoce du site et d'une première structuration urbaine liée à la position stratégique du Danube<sup>3</sup>. Les villes de Pest et Buda étaient déjà désignées au début de la Renaissance comme une même entité, capitale et siège de la Cour du Royaume de Hongrie. Pest étant plus grande que Buda, le nom utilisé alors sur les cartes hongroises et étrangères était Pest-Buda mais il arrivait souvent que Buda-Pest soit préféré par les locuteurs<sup>4</sup>.

Dans leur genèse Buda et Pest étaient toujours deux villes indépendantes très différentes de l'une et de l'autre et non seulement séparées par le Danube. Buda, située sur une colline aux bords de la rive occidentale du Danube, s'est fondée vers l'an 14 avant J-C et est née avec une colonie romaine. Elle en est devenue la capitale du pays en 1361, elle devient une ville fortifiée et devient peu à peu le centre politique sur la rive occidentale du Danube. Qui fut magyar, turc ou gouverneur des Habsbourg. La ville de Pest s'est ouverte sur la rive gauche et se développe tardivement mais beaucoup plus rapidement porté par les fonctions commerciales puis industrielles ainsi que par l'ouverture de ses espaces à l'urbanisation nouvelle. Pendant l'industrialisation jusqu'à 1914, une époque appelée *Gründerzeit*<sup>5</sup>: "Pest fut dotée d'une ceinture de logements locatifs destinées à toute classe de la société. Les vieux villages disparurent au profit de grands boulevards, le long duquel furent construits de véritables palais; la première ligne de métro en Europe continentale fut construite" y décrit le professeur Michaela Paal. La séparation initiale de ses pôles n'étaient donc pas seulement géographiques: elle

---

<sup>3</sup> Histoire de Budapest, CIVATIS

<sup>4</sup> Histoire de Budapest - La ville actuelle est créée en 1873 par la fusion de Buda - alors capitale de la Hongrie - de Pest et de Óbuda - Catherine Horel - Histoire, Hongrie, Libristo, 1999.

<sup>5</sup> Michaela Paal : La décomposition urbaine à Budapest : l'héritage du communisme (*Urban decomposition in Budapest : communism legacy*) Bulletin de l'Association de Géographes Français, 1995, 72-3 pp. 284-293

correspond aussi à des fonctions urbaines différentes et à des temporalités de développement distinctes et à des identités historiques propres.



Figure 1: "Plan von Ofen und Pest " 1850  
Archives de la ville de Budapest Pest-Buda–Óbuda  
Source: iCollector.com

L'urbanisation de la ville s'est accélérée après l'unification de Buda, Pest et Obuda dans le contexte ouvert par le compromis austro-hongrois de 1867. Ce compromis s'explique principalement par l'affaiblissement politique de l'Empire autrichien et par la montée du nationalisme hongrois. Il accorde à la Hongrie un large niveau d'autonomie à l'intérieur de l'Empire, avec son propre parlement et ses affaires intérieures tout en gardant en commun avec l'Autriche les affaires étrangères, la guerre et une partie des finances. Cette complémentarité entre les trois espaces mais aussi par leur séparation fonctionnelle par le Danube, rend progressivement nécessaire une organisation urbaine unifiée. L'unification du 17 novembre 1873 ne correspond pas seulement à une décision administrative mais aussi à une réponse à la transformation d'un ensemble urbain devenu trop important pour rester morcelé. A partir de cette date, Budapest entre dans une phase de modernisation urbaine particulièrement intense à la fin du XIXème siècle, caractérisée par la construction d'édifices emblématique comme le Parlement néo-gothique et par l'avenue Andrassy qui reflète les tendances urbanistique de la seconde moitié du siècle. La ville se transforme également par l'ouverture de grands boulevards, l'aménagement d'axes structurant, la construction d'équipement représentatifs et le développement d'un paysage urbain inspiré des grandes capitales européennes. Cette transformation ne concerne pas uniquement la morphologie de la ville mais aussi son rôle symbolique et politique, puisque l'organisation de l'espace devient un instrument d'affirmation nationale et de mise en scène du pouvoir. Elle marque le début d'un projet de capitale moderne, pensée à l'échelle nationale et impériale.

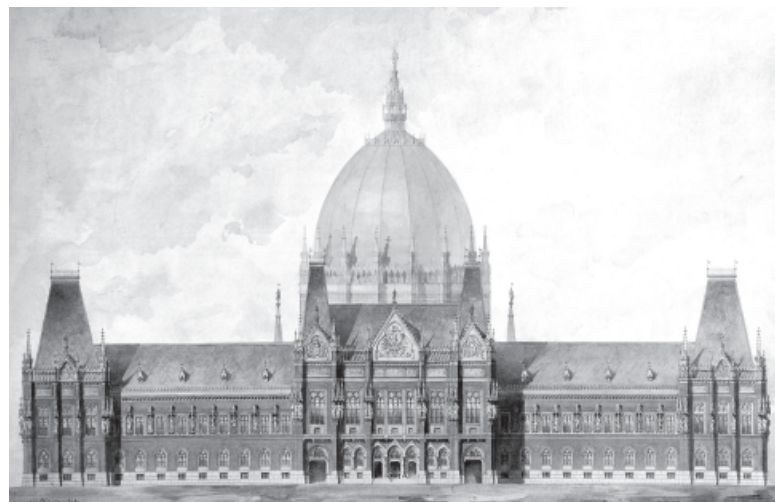


Figure 2 : Imre Steindl: Projet pour le concours du Reichstag, 1872. Université technique de Budapest, département de l'histoire de l'architecture et des monuments.

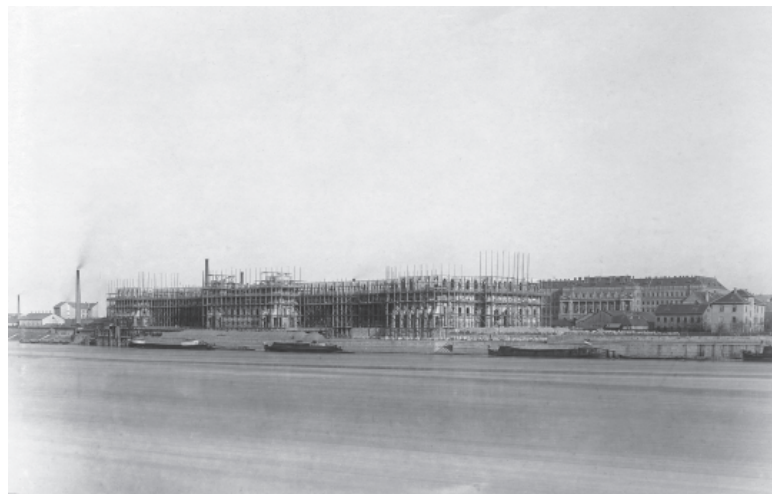


Figure 3: Le Parlement en cours de construction, 1892; à gauche l'élévateur, à droite le bureau du chantier. Musée national hongrois, Budapest, photothèque historique.



Figure 4: Intersection, de l'avenue Andrássy et de l'avenue Bajcsy-Zsilinszky, 1893

Suite à l'unification de 1873 et la modernisation urbaine de la fin du XIX<sup>ème</sup> siècle consacre Budapest comme capitale moderne et comme vitrine de l'affirmation nationale hongroise, le XX<sup>ème</sup> siècle inaugure une séquence marquée par des ruptures profondes. Les guerres et les destructions, reconstructions successives puis la période socialiste viennent bouleverser durablement la morphologie de la ville, ses équilibres fonctionnels et ses modalités de gouvernement. Le système des espaces libres du centre historique de Budapest a complètement changé vers le tournant du siècle. La construction du pont Elizabeth, la transformation totale du contexte urbain, le réaménagement du pont sur le côté Pest ont donné un nouveau visage à la ville. Les rives du Danube ont pris une nouvelle valeur, à l'aide des bâtis, des quais, des promenades la ville est tournée vers le fleuve, les espaces publics et leurs aménagements sont devenues très importants. Mais en même temps les espaces libres privés, les cours intérieures des bâtiments du centre ont relativement diminué, car la proportion entre leurs hauteur et largeur a absolument changé. Dans ce contexte, l'espace urbain n'est plus seulement un support de croissance et de représentation, mais devient également un objet d'intervention politique, de contrôle et de transformation.



## B) Les héritages du XXe siècle dans la ville.

La destruction de Budapest a été l'un des épisodes les plus destructeurs de la Seconde Guerre mondiale en Europe centrale. Le siège de Budapest d'une durée de 50 jours s'est déroulé du 29 décembre 1944 au 13 février 1945. Il s'oppose aux forces germano-hongroise à l'Armée rouge. a radicalement transformé le tissu urbain de la capitale hongroise, la faisant passer d'une métropole austro-hongroise classique à une ville marquée par l'empreinte soviétique et la reconstruction moderne. La ville fut gravement endommagée, d'abord par les bombardements aériens des alliés occidentaux puis par les combats entre les nazis et les Flèches Croisées (politique d'extrême droite qui a dirigé la Hongrie d'octobre 1944 à mars 1945). Les nobles se concentrent sur la colline de Buda et au sud du Vème arrondissement. Les banquiers et les nouveaux riches préféraient le boulevard Andrássy. A l'est se trouvait le quartier juif dans le VIIème arrondissement. Les juifs habitaient dans un quartier délimité "Erzsébetváros" devenu l'ancien quartier juif de la ville, ils y ont été confinés dans un ghetto délimité au coeur de ce quartier à partir de 1944. Dans les VIIIème et IXème arrondissement se retrouvaient les quartiers de logements locatifs pour les pauvres. Avec 800 personnes par hectare, les quartiers des ouvriers atteignent une densité analogue et encore aujourd'hui, ces quartiers ont une densité de 400 habitants par hectare.

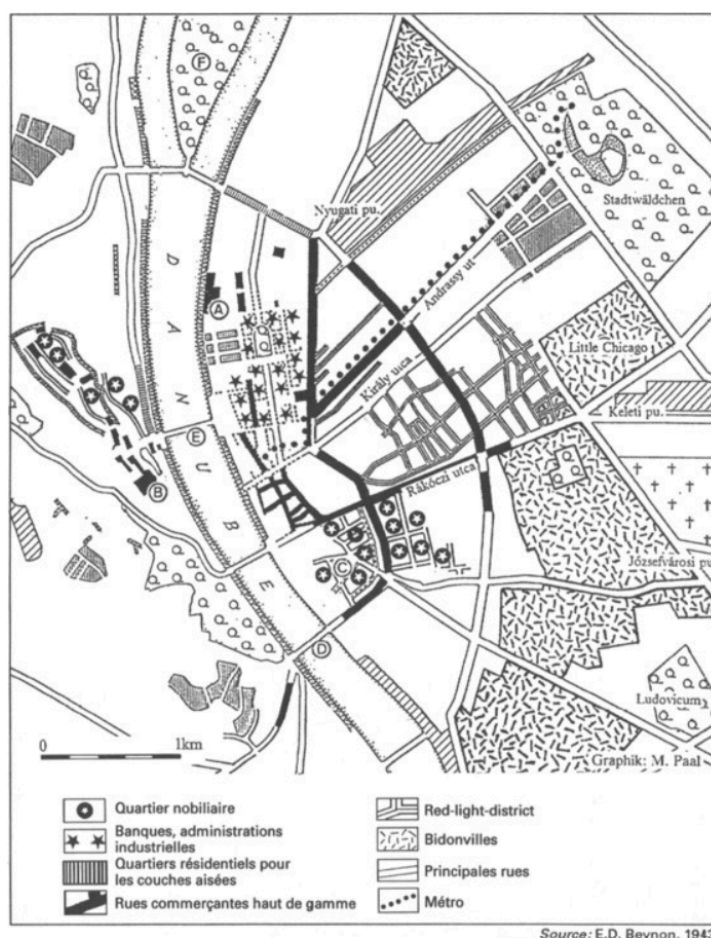


Figure 5: La différence sociale à Budapest 1942 dans l'article de Michaela Paal : La décomposition urbaine à Budapest : l'héritage du communisme

"Pendant les cinquante jours pénibles du siège, dans l'obscurité de l'abri anti-aérien et au milieu du rugissement des explosions, nous avons souvent pensé à ce qui pourrait exactement être détruit à Budapest. Nous espérions secrètement que seuls quelques bâtiments qui ne s'intégraient pas dans le paysage urbain disparaîtraient", Virgil Borbíró architecte et urbaniste hongrois du XXe siècle illustre l'angoisse des habitants de Budapest pendant le siège de la ville. L'ampleur de la destruction du parc immobilier a été critique : près de 5 % ont complètement disparu, 6,5 % sont devenus inhabitables et 16 % ont été gravement endommagés. Un rapport rédigé en décembre 1946 confirme que seules 782 à 4 des 5 maisons du premier quartier de la ville ont survécu. 16,8 % des bâtiments ont été complètement détruits, 62,4 % ont été fortement endommagés et 20,3 % ont été légèrement endommagés. 26 % des bâtiments publics et 94 % des installations industrielles ont été détruits<sup>6</sup>.

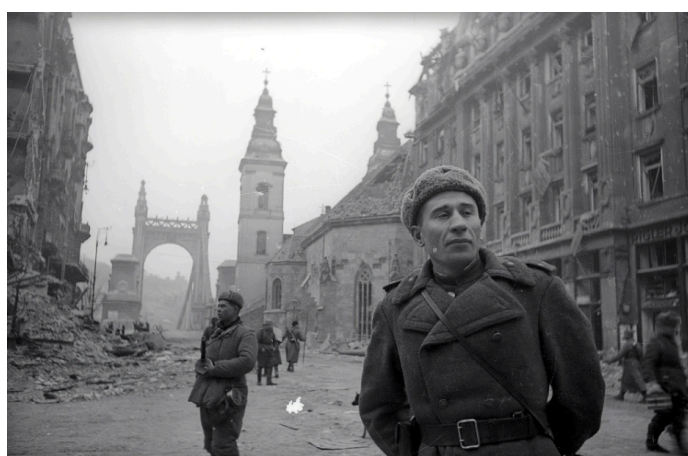


Figure 6 : Des soldats de l'Armée rouge déambulent autour du pont Élisabeth détruit, reconstruit plus tard dans les années 1960 sous le régime communiste.  
Ville brisée : Budapest après la Seconde Guerre mondiale  
Par Amos Chapple, photos d'archives de Fortepan



Figure 7 : Krisztinaváros (1945) FORTEPAN

Après la guerre, Budapest devient un terrain majeur de reconstruction sous influence soviétique. A partir de 1949, le régime socialiste hongrois utilise l'urbaniste comme un outil politique afin de reconstruire rapidement la ville après le siège de 50 jours, mais aussi pour affirmer le nouveau pouvoir communiste. L'Etat centralise alors l'aménagement urbain à travers une planification rigoureuse inspirée du modèle soviétique : les infrastructures sont construites, les transports modernisés et des vastes programmes de logement collectif sont développés pour répondre à la crise du logement et pour accompagner l'industrialisation. Cette politique conduit à la création de grands ensembles résidentiels appelé *lakótelep*, composés d'immeubles standardisés en béton préfabriqué comme dans le quartier de Kelenfold. Selon Andras Sippor<sup>7</sup>, les projets urbains de Budapest sont alors réorientés afin d'adapter la ville aux objectifs idéologiques du socialisme et à une organisation fonctionnelle du territoire fondée sur la séparation des fonctions urbaines, les grands axes de circulation et l'expansion périphérique.

<sup>6</sup> Article de Lilla Mezei: Renaître de ses cendres : voici comment Budapest a été reconstruite après la Seconde Guerre mondiale, Daily news Hungary. Publié le 15 février 2018.

<sup>7</sup> Synthèse Budapest 2030 "Concept de développement urbain à long terme", 2014.





\*

Figure 8 : Vue aérienne du lotissement (lakótelep) du quartier de Kelenfold.  
Source : Egykor.hu

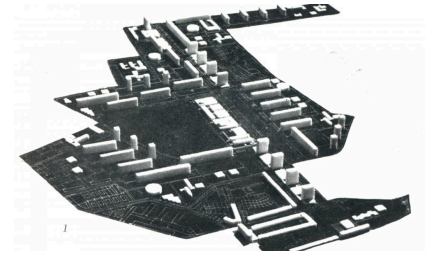


Figure 9 : Le modèle du plan de zonage de 1964 dans le quartier de Kelenfold  
(Il n'a pas été mis en œuvre exactement de la même manière.) Source : Egykor.hu

Comme le souligne Kovacs, Egedy et Szabo les grands ensemble d'habitation issus de la période socialiste<sup>8</sup> constituent aujourd'hui des espaces urbains marqués par des défis sociaux et une dégradation progressive du bâti, mais également une stigmatisation persistante sur le marché du logement, révélant ainsi l'héritage ambivalent de la politique de reconstruction sociale. À partir des années 1970, la Hongrie connaît cependant une ouverture progressive vers des formes de consommation inspirées de l'Occident.

Certains projets urbains, comme le grand magasin Fontana ou le passage Kígyó réalisés par le cabinet public BUVÁTI, cherchent alors à moderniser le centre-ville et à créer des espaces commerciaux rappelant les villes occidentales. Ces lieux représentent une forme de transition entre le socialisme et le capitalisme, car ils permettent à la société hongroise de découvrir de nouvelles pratiques de consommation tout en restant dans un système socialiste. Après la chute du communisme en 1989, ces espaces deviennent progressivement inadaptés au nouveau modèle économique néolibéral. La privatisation et la spéculation immobilière transforment alors fortement le centre de Budapest, entraînant la disparition de plusieurs bâtiments modernistes socialistes, comme le grand magasin Fontana démoli en 2022. Aujourd'hui encore, les traces de cette période restent visibles dans l'espace urbain à travers les grands ensembles, certaines infrastructures, l'organisation des quartiers et les contrastes entre les héritages socialistes et les nouveaux projets immobiliers liés au capitalisme post-socialiste.

<sup>8</sup> Zoltán Kovács, Tamás Egedy & Balázs Szabó, *Persistence or Change: Divergent Trajectories of Large Housing Estates in Budapest, Hungary*, pp 191-214. 15 août 2018

### C) La transition post 1989 et les nouveaux rapports à l'espace public.

Depuis la transition de 1989, Budapest a connu de profondes recompositions urbaines qui ont transformé à la fois la gouvernance, ses centralités et les manières d'habiter et de partager l'espace public. La fin du socialisme de l'Etat, l'ouverture à l'économie de marché et la décentralisation institutionnelle ont produit un nouveau cadre dans lequel la ville est devenue le support de multiples interventions de renouvellement urbain, mais aussi de tensions croissantes autour des usages de l'espace. Budapest entre dans une phase de transition politique et économique marquée par la privatisation, la recomposition des institutions et l'affaiblissement du rôle direct de l'Etat dans la production urbaine. Dans ce contexte, les principaux conflits d'usage dans le Budapest post-89 se sont cristallisés autour de plusieurs oppositions structurantes. D'abord la place dominante accordée à la mobilité automobile est entrée en concurrence avec les attentes liées à la marche, au séjour, à la convivialité et à la qualité de vie urbaine, ce qui a progressivement fait de la rue un espace disputé entre circulation et appropriation sociale :

“L'espace public à Budapest a été progressivement remodelé par des intérêts concurrents, dans lesquels la priorité donnée à la voiture entre souvent en tension avec les usages sociaux quotidiens de la ville” selon Judit Bodnar<sup>9</sup>, sociologue urbaine et chercheuse spécialisée dans les transformations des villes post-socialistes. Ensuite les opérations de requalification<sup>10</sup>, de patrimonialisation et de valorisation foncière ont souvent été perçues comme contradictoires avec les usages ordinaires des habitants, notamment dans les quartiers centraux où les logiques de rénovation ont favorisé des nouveaux investissements, de nouvelles fonctions urbaines et parfois des processus de gentrification.

De nouveaux acteurs prennent une place centrale dans la transformation urbaine: promoteurs privés, investisseurs étrangers, banques fondation, institutions européennes et acteurs locaux de développement. Comme par exemple celui du 8ème arrondissement Józsefváros qui a connu d'importantes modifications et transformations urbaines et sociales. Historiquement, il a été longtemps un quartier populaire et ouvrier qui avait comme réputation d'un quartier délaissé après la transition de 1989. Parallèlement, sa localisation centrale, à proximité immédiate du cœur historique de Pest et bien desservie par les transports, en a fait un secteur attractif pour les acteurs publics et privés cherchant à engager des opérations de requalification. À partir des années 2000, des politiques de rénovation urbaine et des projets de réaménagement ont favorisé l'arrivée de nouveaux investisseurs, d'étudiants, d'artistes et de classes moyennes transformant progressivement la structure sociale urbaine.

---

<sup>9</sup> Judit Bodnar : Fin de Millénaire Budapest: Metamorphoses of Urban Life, University of Minnesota Press. 222 pages, 2001.

<sup>10</sup> Márton Czirfusz, Vera Horváth, Csaba Jelinek, Zsuzsanna Pósfai, Linda Szabó: Gentrification et redimensionnement de la gouvernance urbaine à Budapest-Józsefváros - Production de la marginalité : exclusion spatiale et développement 2015.

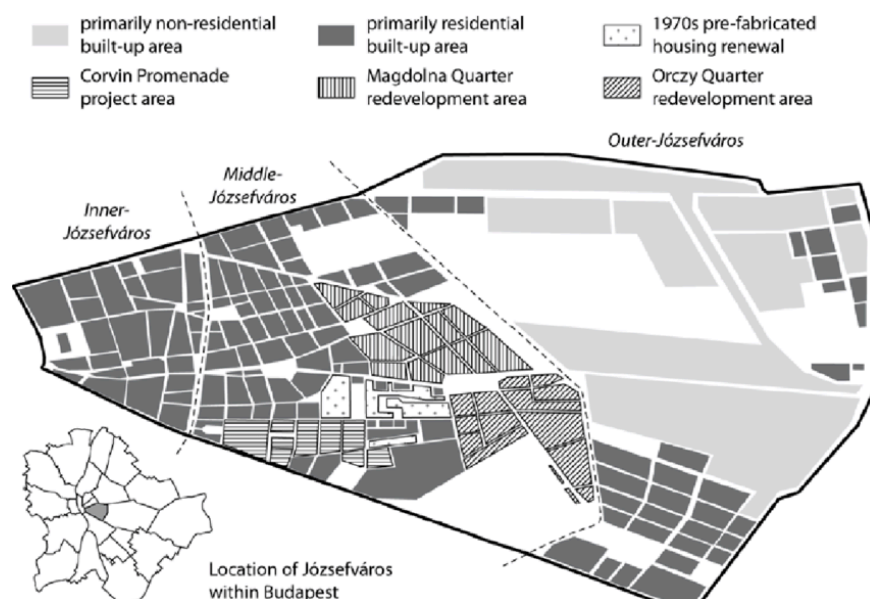


Figure 10 : Quartiers de Józsefváros. Source : Researchgate

Cette carte thématique Józsefváros illustre précisément ces dynamiques en découpant l'arrondissement du centre vers la périphérie (*Inner*, *Middle* et *Outer-Józsefváros*) et en opposant le tissu résidentiel ancien (en gris foncé) aux vastes zones industrielles et ferroviaires de l'extérieur (en gris clair). Elle met surtout en évidence la diversité des stratégies de requalification menées dans la zone centrale depuis les années 2000. On y distingue ainsi le projet de la Promenade Corvin (rayures horizontales), symbole d'une gentrification lourde par des investissements privés, le quartier Magdolna (rayures verticales), axé sur une réhabilitation plus sociale et participative, ainsi que le quartier Orczy (rayures diagonales) et la modernisation des grands ensembles préfabriqués des années 1970 (zone pointillée).

Budapest après 1989 n'est plus seulement un objet de rénovation institutionnelle ou immobilière, elle devient aussi un espace de revendication autour du quotidien, du bien être et de l'usage concret des lieux. En effet, "l'usage quotidien et qualité de la vie" renvoie à une attention croissante portée aux trottoirs, aux espaces publics, aux transports, aux parcs, à la propreté, au bruit, l'accessibilité et à la sécurité. Les transformations s'accompagnent d'une attention croissante à l'usage quotidien de la ville et la qualité de vie portée par la montée des ONG, associations, collectifs citoyens qui cherchent à influencer les politiques urbaines à l'échelle locale. Cette évolution traduit une gouvernance plus participative et fragmentée de la ville où les décisions résultent des négociations entre les acteurs publics et privés, ainsi que associatif.

Cependant cette dynamique s'inscrit aujourd'hui dans un contexte politique très marqué par des débats sur le rôle des médias, des institutions et de la société civile dans l'espace public de Hongrie. Les politiques mises en œuvre par le gouvernement Viktor Orbán ont fait l'objet de nombreuses controverses dans la presse internationale, notamment concernant la concentration des médias et les rapports entre pouvoir et politique contre-pouvoirs. Selon RSF Reporters

Without Borders “Le marché est fortement concentré, la Fondation KESMA créée pour servir le gouvernement de Viktor Orbán, à l’instar des médias publics contrôlant environ 500 médias nationaux et locaux”. Durant les seize années de règne du Premier ministre Viktor Orbán, la radiodiffusion publique a été transformée en machine de propagande et plusieurs médias privés ont été rachetés ou réduits au silence. Dans ce contexte, certains travaux et organisations soulignent que les enjeux environnementaux bien que présents peuvent être traités de manière variable dans l’espace médiatique et public, selon les priorités politiques et éditoriales, ce qui peut influencer leur visibilité dans le débat public. Depuis la victoire écrasante électorale le 12 avril 2026, le nouveau premier ministre, Péter Magyar a promis de rétablir l’indépendance des médias publics<sup>11</sup> “Nous suspendrons les médias publics tant qu’ils ne redeviendront pas indépendants ”.



Figure 11: Un homme brandissait une affiche montrant les yeux du Premier ministre hongrois Viktor Orbán, lors d'une manifestation tenue à Budapest le 26 juillet 2021, pour protester contre l'utilisation présumée par le gouvernement de logiciels espions pour surveiller des journalistes, des opposants politiques et des chefs d'entreprise ayant critiqué le gouvernement.

Source: Human Rights Watch. Photo par : Anna Szilagyi.

Les projets urbains intègrent ainsi progressivement des dimensions environnementales et sociales, souvent à travers des partenariats autour de l'espace, la sensibilisation et la participation citoyenne. C’est dans ce contexte que s’inscrit l’une des premières ONG de Hongrie “Clean Air Action Group” une ONG hongroise qui participe et est engagée dans les questions de pollution de l’air et de justice environnementale. Depuis ses débuts, Clean Air Action Group s’est mobilisée face à la pollution de l’air, dont la mobilité est l’un des principaux facteurs. Une étude révélant un taux de plomb élevé chez des enfants vivant près d’une rue très circulée a déclenché une première action : une manifestation avec les familles pour exiger l’interdiction de l’essence au plomb et la réduction du trafic.

Cela a marqué le début d’un fort engagement citoyen. Cette ONG a été fondée en 1988, à une époque où il était presque impossible de créer officiellement une ONG indépendante qui a, de plus, reçu le titre officiel de « NGO of the Year » en Hongrie en 2006.

<sup>11</sup> Article de Filip Meyer En Hongrie, Péter Magyar s'attaque aux médias inféodés à Viktor Orbán, 15 avr. 2026 .

Travaillant à l'échelle européenne au sein des Clean Cities, l'ONG travaille aussi avec des institutions culturelles comme l'Institut français de Hongrie s'inscrivent dans cette dynamique en tant qu'interfaces de coopérations franco-hongroises : elles ne transforment pas directement l'espace urbain mais accompagnent des projets liés à la culture, à l'éducation et à la qualité urbaine en favorisant les échanges, la médiation et les pratiques participatives. Cette coopération a pour vocation de favoriser les coopérations culturelles, les contacts culturels entre la France et la Hongrie. Ainsi ces acteurs contribuent à enrichir la fabrique de la ville en agissant à la croisée des échelles locales, nationales et européennes.

Ces acteurs contribuent à enrichir la fabrique de la ville en agissant à la croisée des échelles locales, nationales et européennes. Ces coopérations sont intéressantes parce qu'elles mettent en avant des valeurs communes : enfance, accessibilité, convivialité, qualité de vie et ville à échelle humaine.

II) Une ville longtemps pensée avant tout comme un espace de pouvoir, de circulation et progressivement réorientée.

Les transformations historiques et politiques qui ont marqué Budapest et d'autres capitales européennes ont profondément influencé la conception et les usages de son espace public. D'abord structuré par des logiques de pouvoir, de représentation et de circulation, celui-ci fait aujourd'hui l'objet de nouvelles réflexions visant à améliorer la qualité de vie urbaine. On voit ainsi peu à peu évoluer la manière de penser la ville, avec une attention plus forte portée aux mobilités douces, aux usages du quotidien et à la place des enfants dans l'espace urbain.

A) Espace urbain construit par les logiques de pouvoir et représentatives.

a) Budapest

L'espace public de la capitale s'est longtemps construit dans une logique de pouvoir, de représentation et de contrôle urbain : les grands aménagements réalisés dans la capitale ne répondaient pas uniquement à des besoins fonctionnels ou sociaux, mais participaient aussi à l'affirmation de l'autorité politique et à la construction d'une capitale capable d'incarner la puissance de l'état hongrois. Cette mise en scène politique de l'espace urbain se poursuit au XX<sup>ème</sup> siècle notamment durant la période socialiste. Les espaces publics sont alors pensés pour accueillir des défilés, des manifestations officielles et rassemblements collectifs organisés par le régime. Les grandes avenues, les places ouvrent et les espaces fortement minéralisés facilitent la circulation des foules et renforcent la visibilité du pouvoir dans la ville. L'espace public devient ainsi un outil d'organisation et d'encadrement de pratique urbaine. Comme souligné Sophie Masse à propos du travail de Gábor Oláh, la patrimonialisation a contribué à



“la constitution d’un champ patrimonial doté de ses propres acteurs, instruments et échelle d’intervention, à la croisée du droit, de l’urbanisme et de l’expertise technique”<sup>12</sup>.

Cette logique est particulièrement visible dans la monumentalité de certains axes et places centrales. La place des Héros constitue un exemple emblématique de la manière dont l’espace public peut être mobilisé comme instrument de représentation politique. Construite à la fin du XIX<sup>ème</sup> siècle comme un lieu de mémoire nationale, elle a été aménagée pour commémorer le millénaire de la Hongrie. Son implantation au débouché de l’avenue Andrassy, dans un secteur majeur de la capitale, renforce son rôle de vitrine politique urbaine. Ce qui explique sa place privilégiée pour les rassemblements publics et les manifestations de cérémonies officielles.



Figure 12 : Manifestants à Budapest  
contre la politique de Viktor Orbán  
Photo : Reuters / Bernadett Szabo

Cette dimension spectaculaire de l’espace public se prolonge aujourd’hui dans une logique de ville-spectacle centrée sur le tourisme et la rente monumentale. Il se traduit par la multiplication des terrasses commerciales, des hôtels et des locations Airbnb, il attire un tourisme axé sur la fête à petit budget et modifie la sociabilité des quartiers. Dans ce contexte, la gentrification des quartiers centraux apparaît comme un nouvel instrument de pouvoir, les politiques urbaines privilégient la modernisation des centre villes et la construction complexe tertiaire au détriment de la mixité sociale. L’espace urbain devient ainsi un dispositif à travers lequel l’Etat et les acteurs économiques assurent la visibilité internationale de la capitale tout en contrôlant, par la forme architecturale et la valorisation foncière, les circulations, les usages et les formes de présence dans la ville.

---

<sup>12</sup> Gábor Oláh, *Espaces urbains protégés à Budapest. Le changement d’échelle spatiale du patrimoine urbain (1928-1987)*, Paris, L’Harmattan, 2025, 368 p.



## b) Bucarest

Bucarest constitue un exemple particulièrement éclairant pour saisir les dynamiques à l'œuvre à Budapest. La capitale roumaine a en effet traversé des logiques urbaines similaires, poussées à leur paroxysme sous le régime de Nicolae Ceaușescu. Dans les années 1980, près d'un cinquième du tissu urbain historique de la ville est rasé pour laisser place au boulevard Unirii et au Palais du Parlement (l'un des plus grands bâtiments administratifs du monde) érigés comme instruments de glorification du pouvoir. L'espace public y est alors entièrement subordonné à la représentation politique : les grandes artères surdimensionnées, peu habitables et fortement minéralisées, sont pensées pour la parade et la visibilité du régime, non pour les usages quotidiens de ses habitants.

À cette logique de pouvoir s'ajoute, comme dans la plupart des capitales européennes de l'Est, une organisation urbaine profondément structurée autour de l'automobile. La reconstruction post-socialiste des années 1990 n'a pas remis en cause cette priorité : au contraire, l'ouverture au marché s'est traduite par une explosion du taux de motorisation et une congestion croissante du centre-ville, reléguant piétons et cyclistes aux marges de l'espace public<sup>13</sup>.

Depuis les années 2010, Bucarest connaît cependant une transformation progressive de ses quartiers centraux sous l'effet conjugué de la gentrification et du tourisme.



Figure 13 : Bulevardul Unirii, Bucarest  
Source: Bucurestii Vechi Si Noi

Le quartier de Floreasca ou le centre historique autour de la rue Lipscani voient se multiplier terrasses, hôtels boutique<sup>14</sup> et locations de courte durée, redessinant les sociabilités urbaines et accentuant la pression foncière sur les habitants les plus modestes. L'espace public devient ainsi un produit à valoriser davantage qu'un bien commun à partager, une dynamique que Budapest connaît également dans ses quartiers du VII<sup>e</sup> et du VIII<sup>e</sup> arrondissement.<sup>15</sup>

## c) Prague

Prague offre un autre miroir intéressant. Si la ville a été moins marquée que Bucarest et Budapest par les grandes opérations de table rase soviétique (son centre historique ayant en partie été préservé), elle n'en a pas moins subi une organisation urbaine profondément structurée autour du contrôle politique et de la circulation automobile. Sous le régime socialiste, les grands ensembles de panelák, ces barres d'immeubles préfabriqués construits en périphérie, absorbent la

<sup>13</sup>Nae Mariana, Turnock David : Le nouveau Bucarest : deux décennies de restructuration avril 2011, P.206-219 Volume 28, Numéro 2, Sciencedirect

<sup>14</sup> Linkov : Investir l'immobilier à Bucarest: opportunité et perspective pour 2025

<sup>15</sup> Ana Magdalena Baidan, Guillaume Schmitt, Didier Paris : Le développement résidentiel postcommuniste à Bucarest : dissonance entre intérêts publics et individuels, mémoire publié le 8 novembre 2024.

croissance démographique tandis que le centre est gelé dans une logique de représentation et de conservation sélective du patrimoine au service du pouvoir<sup>16</sup>.

La chute du communisme en 1989 ouvre une période de transition brutale. Prague devient très rapidement l'une des destinations touristiques les plus prisées d'Europe centrale, et c'est précisément là que réside sa particularité : le centre historique, classé au patrimoine mondial de l'UNESCO<sup>17</sup> dès 1992, se transforme en décor.

Les habitants quittent progressivement le cœur de ville, remplacés par des commerces touristiques, des restaurants et des hébergements de courte durée. Le quartier de Staré Město (ou quartier historique) ou les abords du pont Charles illustrent cette muséification de l'espace public, vidé de ses usages quotidiens et ordinaires au profit d'une mise en scène pour visiteurs.



Figure 14 : Quartier historique au centre de Prague, photo personnelle prise le 7 juin 2026.

La voiture, elle, a longtemps continué d'occuper une place centrale dans la ville, y compris dans des secteurs proches du centre. Ce n'est que récemment, sous l'impulsion de municipalités plus sensibles aux enjeux de mobilité douce, que Prague a commencé à repenser certains axes, à développer ses pistes cyclables et à restreindre la circulation dans quelques quartiers.<sup>18</sup>

#### B) Une rue conçue comme support de flux et d'ordre urbain.

La rue a longtemps été pensée moins comme un lieu de séjour que comme un espace de circulation, d'hygiène et d'organisation des mobilités. Les transformations du XIX<sup>e</sup> siècle, liées à l'urbanisation rapide à l'essor des besoins de déplacement ont renforcé cette lecture fonctionnelle de la voirie : il fallait élargir, hiérarchiser et rectifier les rues afin de faciliter les flux, de désencombrer la ville et répondre aux exigences de l'administration, du commerce et du transport.

Dans le cas de Budapest, la rue a longtemps été pensée avant tout comme un espace fonctionnel destiné à organiser les flux de circulation et à assurer le fonctionnement de la ville. Les grands projets d'aménagement des rives du Danube, la création du Grand Boulevard (Nagykörút) ou encore le développement de l'avenue Andrássy traduisent à rationaliser les déplacements et de structurer l'expansion urbaine et s'inscrivent de plus dans une démonstration de grandeur. Le projet était directement inspiré des grands boulevards haussmanniens de Paris, conçus pour moderniser la ville par des percées rectilignes, des alignements stricts et des façades

<sup>16</sup> TWENTY YEARS AFTER SOCIALISM: THE TRANSFORMATION OF PRAGUE'S INNER STRUCTURE - STUDIA UNIVERSITATIS BABEȘ-BOLYAI, SOCIOLOGIA, LIV, 1, 2009

<sup>17</sup> UNESCO : Centre historique de Prague

<sup>18</sup> POMMOIS Carole, Dynamique urbaine à Prague de la fin de la période communiste à nos jours : l'importation du modèle occidental du commerce de détail, vol. 39 / 2-3 | 1999, Open Edition Journal

uniformes. Cette origine détermine encore aujourd'hui le rapport de Budapest à ses rues: des axes de transit monumentaux, taillés pour le flux, dans lesquels les piétons ont une place secondaire. Cette conception fonctionnelle de la rue s'est encore renforcée avec les logiques de mobilité urbaine du tournant du XXème siècle. L'ouverture du métro Budapest en 1896 à l'occasion du millénaire hongrois montre la volonté de fluidifier les déplacements et d'accompagner la croissance métropolitaine. Cette logique a souvent limité la place accordée aux usages locaux et relationnels de la rue. Les piétons, les espaces de sociabilité ou les pratiques du quotidien ont longtemps été relégués au second plan face aux impératifs de mobilité de gestion urbaine.

Après 1989, la libéralisation économique n'a pas immédiatement redonné la rue aux piétons, elle a d'abord livré l'espace public à la voiture. "Budapest est traversée par de nombreuses autoroutes urbaines conçues pour fluidifier la traversée de la ville, mais qui gênent obstinément les adeptes de modes de transports doux, piétons comme cyclistes. Souvent engorgées, bruyantes et polluées, les voies sur berges le long des deux rives du Danube sont un très bon exemple de ces routes pour automobiles qui gâchent un peu notre expérience de la ville", cette citation illustre un déséquilibre: la ville a sacrifié l'habitabilité au profit du transit. De même, dans le tissu dense de quartier comme le VIIIe arrondissement, les rues étroites ont été envahies par le stationnement anarchique. Rien qu'en 2024, les trolleybus ont été bloqués plus de 700 fois dans ces zones par des voitures dépassant de 20 à 30 cm sur la chaussée. La rue, même dans les formes les plus contraintes, était organisée en priorité autour de la voiture garée et non aux usagers lents : l'enfant en poussette, la personne en fauteuil ou encore le riverain qui s'arrête.

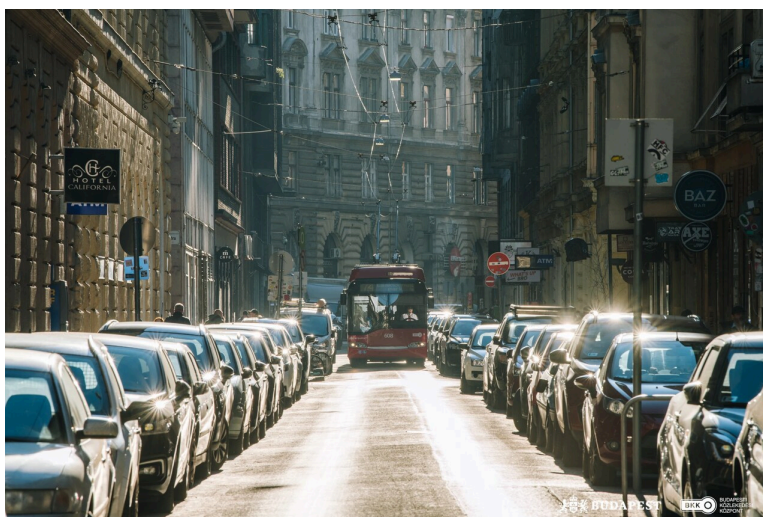


Figure 15: BKK

Le document Budapest 2030<sup>19</sup> prend acte de cette situation et l'inscrit dans ses objectifs: la clé de la mobilité intelligente est un réseau de transport en commun intégré de bonne qualité,

<sup>19</sup> Budapest 2030. "Concept de développement urbain à long terme", 2014.



les développement du trafic et les espaces publics devant décoller la priorité aux piétons, ce qui encouragerait l'épanouissement des liens de voisinage, de l'économie et des petits commerces locaux. Dans les faits, la reconquête passe par des expérimentations temporaires avant d'envisager des transformations permanentes avec une stratégie typique du principe d'avancement progressif tel que la piétonisation du remblai inférieur le weekend. Elle est devenue une initiative populaire avec le projet Rakpart'23 en 2023 qui a présenté 250 activités et attiré des dizaines de milliers de visiteurs. Le projet est né à l'initiative de Valyo, une organisation citoyenne indépendante dont le nom fusionne les mots hongrois varos (ville) et folyo (fleuve). L'objectif était simple: le centre-ville de Budapest est séparé par le Danube par la circulation dense des quais sur les deux rives. Valyo cherche des manière à reconnecter la ville à son fleuve sans opposer frontalement automobilistes et piétons, en partant du principe qu'on peut se rapprocher du Danube à bas coût et sans conflit d'usage majeurs. Rakpart'23 s'inscrit dans la démarche urbanistique du "placemaking", une approche qui vise à réinterpréter des territoires non utilisés par les habitants en montrant par des moyens temporaires et des activités de loisirs les usages futurs possibles.

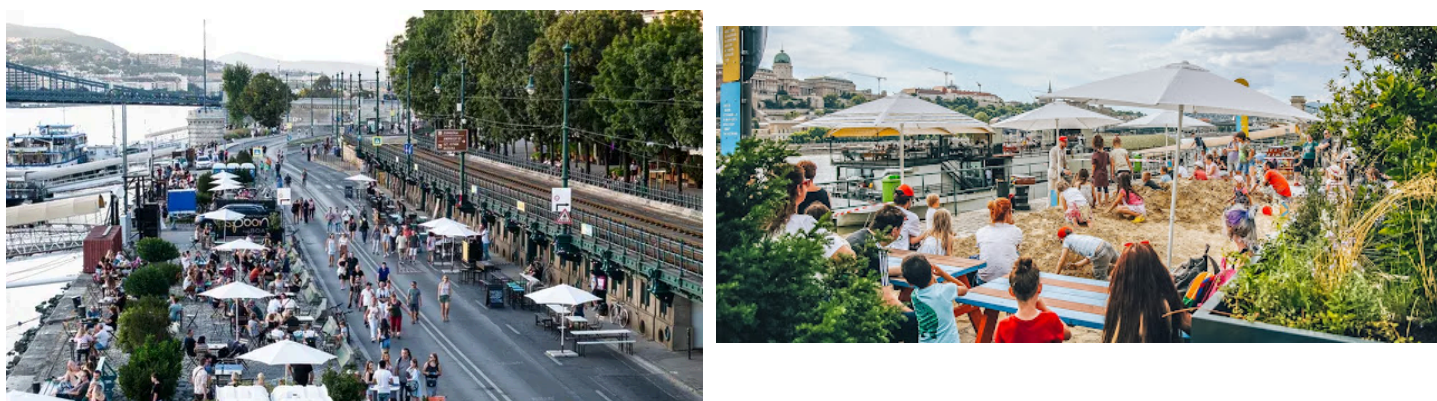


Figure 16-17: Valyo

Ce qui fait potentiellement défaut à Budapest, ne réside pas tant l'absence de projets urbains que dans le manque d'espaces ordinaires propices à la lenteur et aux usages rationnels, ces rues de quartier avec beaucoup d'échanges, la vie commerciale de proximité structurent le quotidien des habitants. Le concept de Budapest 2030 le défend clairement: la "ville compact" et une ville de "courte distance" fondée sur la proximité des services, le développement des mobilités douces et le renforcement des transports publics. La municipalité reconnaît également que certains quartiers centraux souffrent d'une saturation importante liée à la circulation automobile et aux infrastructures lourdes; et que ces grandes infrastructures ont contribué à fragmenter le tissu urbain en créant des coupures physique et sociales entre les quartiers

Dans cette perspective, Budapest 2030 affirme la nécessité de rééquilibrer les usages de la voirie en redonnant une place centrale aux piétons et à la qualité des espaces publics. Le document insiste sur le fait que le "développement du trafic et des espaces publics doit donner la priorité aux piétons", afin de renforcer la vie de quartier, les interactions sociales et le dynamisme des commerces de proximité. Car dans "la ville des courtes distances", la réduction

du temps de voyage ne libère pas seulement des minutes mais libère un rapport au lieu: le temps gagné se transforme en présence dans le quartier, en liens de voisinage, en vie ordinaire ralentie.

### C) Des usagers vulnérables en position secondaire.

#### C.A) La progressive mise à distance de l'enfant dans la ville.

Historiquement, la place de l'enfant dans la ville a subi une profonde mutation, le faisant passer d'un acteur omniprésent de l'espace public à un usager marginalisé et contraint. Jusqu'au milieu du XVIII<sup>e</sup> siècle, les enfants évoluent quotidiennement dans la ville au milieu des adultes. La rue était devenue "un espace social à la fois privé et qui appartient aux riches et aux pauvres. C'est en particulier l'univers des enfants". A cette époque, l'enfance n'étant pas appréhendée comme une période de vie spécifique, les enfants étaient considérés comme des "petits adultes", qui circulaient librement, jouaient et exploitaient l'espace urbain. La rue constituait ainsi un espace de vie partagé et traversé par des pratiques diverses: tous les enfants occupaient une place visible et naturelle.

Ce rapport à la ville commence toutefois à se modifier avec l'émergence des préoccupations hygiénistes au XVIII<sup>e</sup> siècle. Face à la croissance démographique, à la densification des villes et à la peur des maladies, la rue est progressivement pensée comme un espace dangereux, malsain voire impropre au développement des plus jeunes. L'enfant devient alors un être qu'il faut protéger: ce qui conduit peu à peu son retrait de l'espace public. Ce mouvement ne signifie pas seulement une volonté de sécurité sanitaire mais aussi une nouvelle manière de concevoir l'enfant, désormais séparé de l'âge adulte et associé à la vulnérabilité et la nécessité de l'encadrement.

Cette mise à distance se renforce au cours du XX<sup>e</sup> siècle. L'essor de l'automobile, la hausse du trafic, la transformation des formes de mobilité urbaine et l'intensification des discours sur l'insécurité contribuent à rendre les rues de plus en plus hostiles pour les enfants. La montée des enlèvements d'enfants, agressions sexuelles, meurtres ou autres histoires sordides ont commencé à inquiéter les parents. À cela, s'ajoutent les discours politiques sur l'insécurité qui ont envenimé les débats et les inquiétudes des parents sur la sécurité de leurs enfants dans l'espace public. Personne ne souhaite retrouver son enfant entre les mains de "M le maudit"<sup>20</sup>. Pourtant, force est de constater qu'il y a un nombre considérable d'enfants tués ou blessés chaque année lors d'accidents de la route, plutôt que de cas d'enfants enlevés. À la même période, s'est développée l'idée qu'il y avait des normes de bonne conduite, afin d'être des «bons parents» et donc de ne pas laisser «traîner» son enfant dans la rue.

Dès lors, la ville s'est progressivement construite sans eux. Déjà en 1978, dans son ouvrage intitulé "*L'enfant dans la ville*"<sup>21</sup>, l'écrivain britannique Colin Ward constate déjà que les architectes et urbanistes ignoraient les enfants dans la conception des espaces transformant la rue en un environnement hostile. Il a ainsi étudié l'impact des technologies, des mobilités

<sup>20</sup> M le maudit est un film allemand réalisé par Fritz Lang, sorti en 1931. Il raconte l'histoire d'un meurtrier d'enfants semant la terreur et l'hystérie dans une grande ville allemande.

<sup>21</sup> Colin Ward "*L'enfant dans la ville*", 1978..

croissantes ainsi que de la sécurisation de l'espace et de l'urbanisation en général sur la fréquentation des espaces urbains par les enfants. L'historien Philippe Ariès a théorisé cette disposition en affirmant que, dans l'esprit moderne, "la rue est immorale tant qu'elle est un séjour, qu'elle n'échappe à l'immortalité qu'en devenant un passage" et "la rue contemporaine n'accueille plus les enfants, contrairement à celle de la ville de l'Ancien Régime". La ville vivante a cédé la place à "l'antaville" ou à "l'agglomération", où la rue n'est plus pratiquée par ses habitants, mais simplement traversée à un rythme effréné<sup>22</sup>. La ville était autrefois un espace rassurant avec des terrains de jeu familial où la communauté de quartier veillait indirectement sur le groupe d'enfant, la ville s'est alors métamorphosée en un environnement perçu complètement différent. Ce changement radical de paradigme a entraîné une totale inversion des sentiments éprouvés vis-à-vis de ces espaces privés et publics. L'hostilité nouvelle de la ville, étroitement liée au développement de la société de consommation et à l'omniprésence de l'automobile, a scellé le retranchement des familles dans la sphère domestique.

"Au fil des décennies, la ville a mué pour devenir uniquement un lieu de passage hostile à ceux qui tentent d'en faire un autre usage. Les enfants sont ceux qui ont perdu le plus de terrain : désormais, hormis leur foyer, seuls les parcs et aires de jeux leur ouvrent véritablement les bras"<sup>23</sup>. Jusqu'à la fin de la Seconde Guerre mondiale, les espaces de jeux pour enfants seront créés sur la base que chaque espace est destiné à une tranche d'âge. De manière caricaturale, le bac à sable pour les petits et les terrains de sport pour les plus grands.

"Dans les années 1980 - 1990, des accidents dont certains mortels poussent les législateurs à établir des normes de sécurité. Sols mous absorbant les chocs, formes lisses, arrondies, normes strictes, l'air de jeu s'est standardisé, laissant moins de place à l'aventure et à l'imagination."<sup>24</sup>

Ainsi, aujourd'hui, les lieux réservés aux enfants dans l'espace public sont les aires de jeux, les parcs ou les squares. Ils ont donc des lieux dédiés et n'exercent pas leur pleine liberté à l'échelle d'une ville, mais uniquement dans des espaces prévus à cet effet. La place accordée aux enfants en ville est par conséquent limitée.

### C.B) Qui habite Budapest ?

L'organisation de l'espace urbain budapestoise démontre que la ville a davantage été structurée pour répondre aux besoins d'adultes mobilise, des institutions et de flux de circulation rapide que pour accueillir les usages quotidiens des plus jeunes. En ce sens à Budapest, l'enfant n'apparaît pas comme un usager central de l'espace public mais comme un sujet contraint de s'adapter à un environnement conçu selon d'autres priorités. Nous pouvons montrer que le constat est sans appel: l'enfant qui ne peut traverser seul, qui doit être accompagné en voiture et qui ne peut plus jouer devant chez lui n'est plus un acteur de son espace urbain, il en est devenu un simple passager.

---

<sup>22</sup> Choay, F "Le règne de l'urbain et la mort de la ville. Pour une anthropologie de l'espace" p. 165-198, 2009. Le Seuil.

<sup>23</sup> Koch, Marjolaine :Espace public : quelle place pour les enfants dans la ville ? 17 mars 2016.

<sup>24</sup> Mourgues, E. : L'aire de jeu, entre phénomène social et artistique. France Culture, 23 avril. 2021.



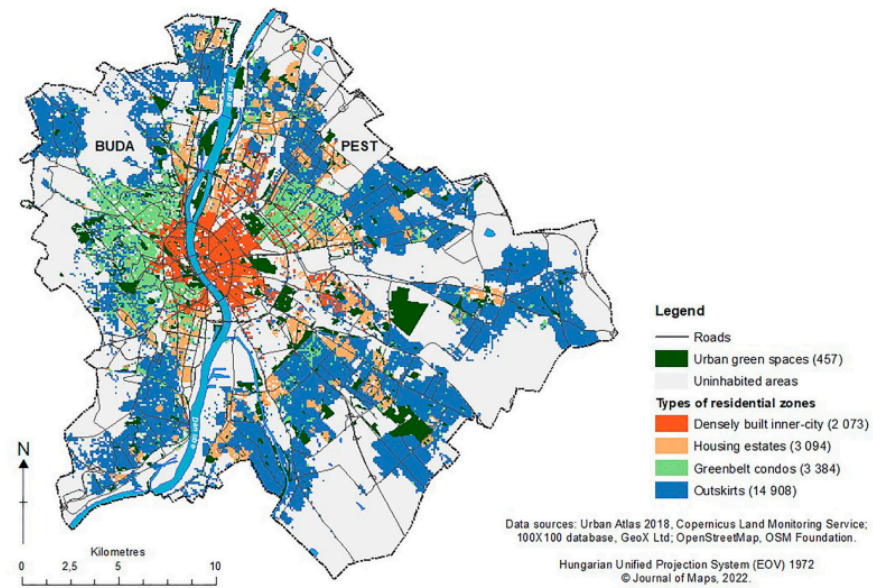


Figure 18: Carte des zones résidentielles de Budapest.

La carte ci-dessus dresse la classification de la zone habitée de Budapest en différents types de zones résidentielles. Carte des types de zones résidentielles à Budapest. Sur les deux rives du Danube se trouve un centre-ville densément urbanisé, entouré de zones de copropriétés en périphérie verte et de la périphérie à la lisière de la ville. Des ensembles d'immeubles de grande hauteur sont répartis de manière aléatoire dans toute la ville. Nous retrouvons quatre grands types d'espaces résidentiels: le centre dense, les ensembles de type "greenbelt condos", les périphéries et les grands ensemble d'habitat collectif. Les grands ensembles concentrent une part importante de la population, tandis que les périphéries occupent la plus grande du territoire habité.

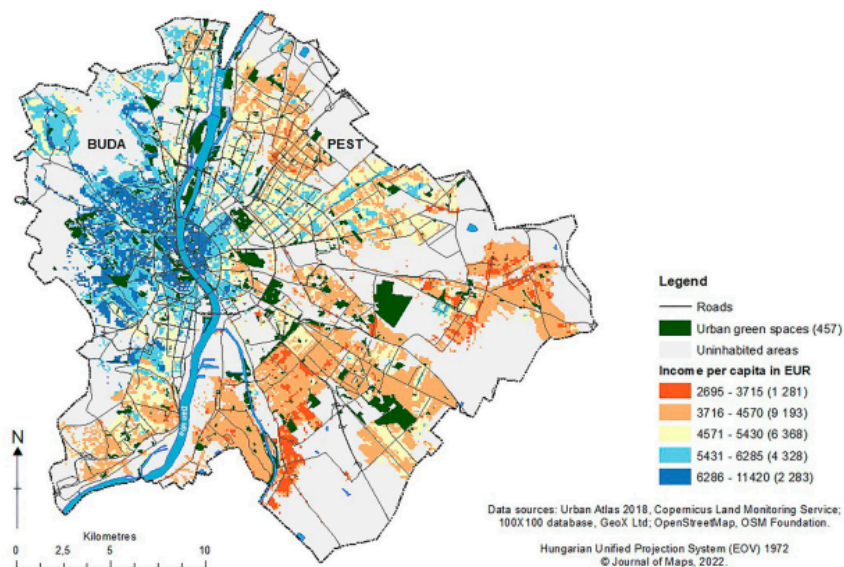


Figure 19: Carte de la répartition des revenus par habitant à Budapest.

Selon Farkas, Kovács et Csomós (2022)<sup>25</sup>, Budapest présente une forte différenciation socio-spatiale. Les auteurs montrent que les ménages les plus aisés se concentrent dans le centre-ville, les collines de Buda et certains secteurs de greenbelt condos, tandis que les périphéries de Pest accueillent davantage de ménages à faibles revenus et des zones de ségrégation. Ils soulignent également que les grands ensembles connaissent un vieillissement marqué, un départ des ménages jeunes et mieux dotés, ainsi qu'une dégradation relative de leur prestige résidentiel, ce qui confirme une organisation urbaine très inégale selon les groupes sociaux et générationnels.

“La proportion d'enfants est la plus faible dans le centre-ville [...] les copropriétés de la ceinture verte du côté de Buda concentrent une population aisée aux revenus élevés, tandis que le côté Pest, à l'est, accueille plutôt des familles à revenus moyens [...] les lotissements souffrent d'une perte de prestige, d'une certaine dégradation et de défis socio-économiques tels que le vieillissement rapide de la population, l'exode des familles jeunes et aisées, ainsi que la concentration croissante de résidents défavorisé”.

Une grande partie des habitants vit dans des appartements de taille relativement modeste, surtout dans le centre dense et dans les grands ensembles de logements collectifs construits à l'époque socialiste. Ces secteurs correspondent à une urbanisation compacte, avec forte densité résidentielle et immeubles collectifs, parfois de type préfabriqué. En revanche, les périphéries sont davantage composées de maisons individuelles avec jardin, et les zones de Buda plus aisées combinent souvent logements plus spacieux et environnement plus verdoyant. Nous pouvons donc compter une part importante des Budapestois vit dans de grands appartements ou des logements collectifs denses, mais ce n'est pas uniforme dans toute la ville: “ La zone habitée de Budapest comprend 23 459 mailles de 100 × 100 mètres. Le centre-ville, densément urbanisé, représente 8,84 % de la zone habitée de la ville. De vieux immeubles d'habitation à forte densité de population caractérisent le paysage urbain du centre-ville... La périphérie couvre 63,55 % de la zone habitée de Budapest... Enfin, les lotissements de grande hauteur, composés principalement de bâtiments préfabriqués, représentent 13,19 % de la zone habitée de Budapest et concentrent 36,41 % de la population.”

### C.C) Apaiser les abords scolaires.

Cette posture défensive de l'inconnu a profondément redéfini les dynamiques éducatives: l'apprentissage de la ville ne se fait plus par exploration, mais aujourd'hui par méfiance. On recommande désormais formellement aux enfants d'éviter tout contact avec ce qui est étranger. Par exemple, selon les données cartographiques de l'A'Urba (2010)<sup>26</sup>, le rayon d'action quotidien de l'enfant s'est littéralement effondré en l'espace de trois générations. Alors que la génération des années 1960 parcourait régulièrement et seule des distances supérieures à deux kilomètres pour ses loisirs ou ses relations familiales, le périmètre de déplacement autonome de jeune urbain des années 2010 s'est contracté pour s'écraser sous le seul critère d'un unique kilomètre autour du domicile. Cette réduction de plus de 50% de l'espace de vie non accompagné s'accompagne d'une inversion graphique des trajectoires: les lignes de vie autonomes et continues d'autrefois ont été intégralement remplacées par des déplacements en pointillés.

---

<sup>25</sup>Jenő Zsolt Farkas, Zoltán Kovács & György Csomós: Journal of Maps : The availability of green spaces for different socio-economic groups in cities: a case study of Budapest, Hungary, 30 mai 2022.

<sup>26</sup> A'urba: Regard sur l'espace public: Les enfants dans l'espace public. Synthèse Espaces ludiques, villes pour tous. Publié en décembre 2021

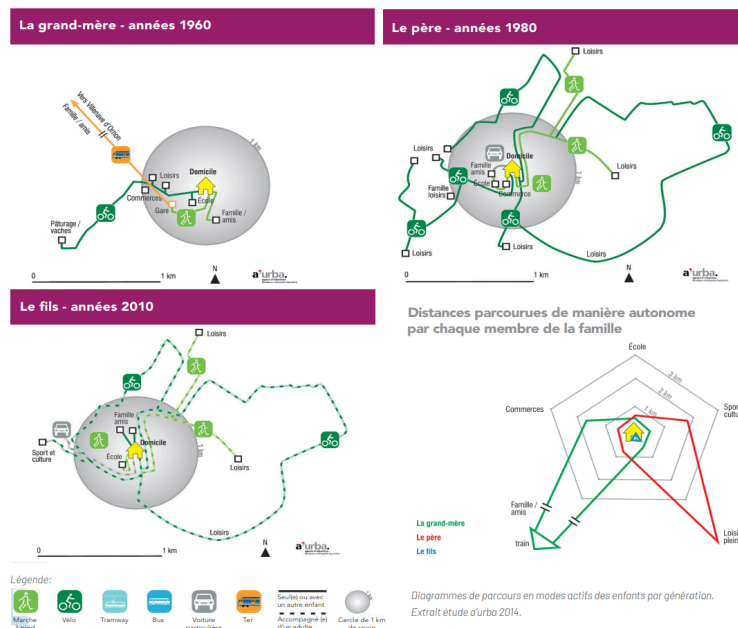


Figure 20: Diagramme des parcours en mode actifs des enfants par génération, par A'urba en 2014.

“[...] alors que presque 60% des enfants se rendaient sur leur établissement scolaire par une « mobilité active » à la fin des années 1980, ce n’est plus le cas que de 36% d’entre eux de nos jours.<sup>27</sup>” Pour cause, une augmentation de la sédentarité des jeunes, ainsi qu’une hausse de l’accompagnement des écoliers en voiture. Toutefois, le maillage territorial des établissements scolaires est identique à celui des années 1980. Ce changement de pratique est lié à divers facteurs abordés antérieurement. Néanmoins, nous pouvons faire allusion à l’augmentation de l’usage de l’automobile, l’amplification des discours politiques sur la sécurité des enfants dans l’espace public, ainsi qu’au renforcement des activités dites d’intérieurs, comme les jeux vidéo. Ces nouvelles pratiques n’incitent pas les enfants à sortir de chez eux et encore moins seuls. Ils sont régulièrement accompagnés et en voiture. Ceci est d’autant plus vrai pour les enfants vivant en périphérie ou en milieu rural. Les effets négatifs de l’usage de l’automobile pour amener les enfants à l’école entraînent des embouteillages, des accidents, le manque d’activités physiques et de la pollution atmosphérique.

À Budapest, cette subordination de l’enfance à la mobilité se manifeste autour des établissements scolaires, notamment dans les arrondissements centraux Ve, VIe ou VIIe arrondissements. La structure urbaine se caractérise par des rues étroites, des trottoirs fréquemment encombrés par le stationnement. Malgré la performance et la qualité reconnue du réseau de transports en commun géré par la BKK (métros, tramways historiques, trolleybus), la culture de la dépendance automobile reste profondément ancrée chez les familles. Aux heures d’entrée et de sortie des classes, les abords des écoles se transforment ainsi en zones de dépose-minute improvisées et saturées. Cette congestion locale, identifiée dans le document

<sup>27</sup> Mathieu Chassignet, adapté du guide « Concevoir une rue scolaire : méthodologie et bonnes pratiques » The conversation, 2021.

stratégique Budapest 2030, crée un environnement particulièrement hostile pour les usagers les plus vulnérables.

Le trajet scolaire, qui pourrait constituer un moment d'autonomisation, de socialisation et d'apprentissage de la marche en ville, devient au contraire une source d'exposition à la pollution atmosphérique et au danger routier. L'arrivée massive d'élèves en peu de temps fait des écoles une source importante de congestion routière aux heures de pointe du matin et de l'après-midi. Un problème particulier se pose lorsque des parents conduisent leurs enfants à l'école, les déposant souvent au plus près de l'entrée. Ce comportement peut créer des conditions de circulation dangereuses et avoir des conséquences négatives plus larges, liées à l'augmentation de la pollution atmosphérique et sonore locale et à la diminution de l'activité physique, autant de facteurs susceptibles. Les enfants respirent directement les émissions des véhicules à hauteur des pots d'échappement, tandis que la circulation dense limite leurs possibilités de déplacement autonome.

Une solution prometteuse consiste à mettre en place des school streets “rues aux écoles”, qui impliquent de limiter la circulation motorisée aux abords des écoles. Les principaux avantages sont l'amélioration de la sécurité routière grâce à la réduction du trafic et la promotion de modes de transport plus actifs et durables. Elles sont devenues une réponse urbaine clé pour apaiser les abords des établissements scolaires en interdisant ou limitant pratiquement la circulation automobile aux heures d'entrée et sortie, elles transforment ces espaces en zones sûres favorisant les mobilités douces (marche, vélo et en améliorant la santé publique).

Configuration type justifiant l'implantation de School Streets selon Budapest 2030.

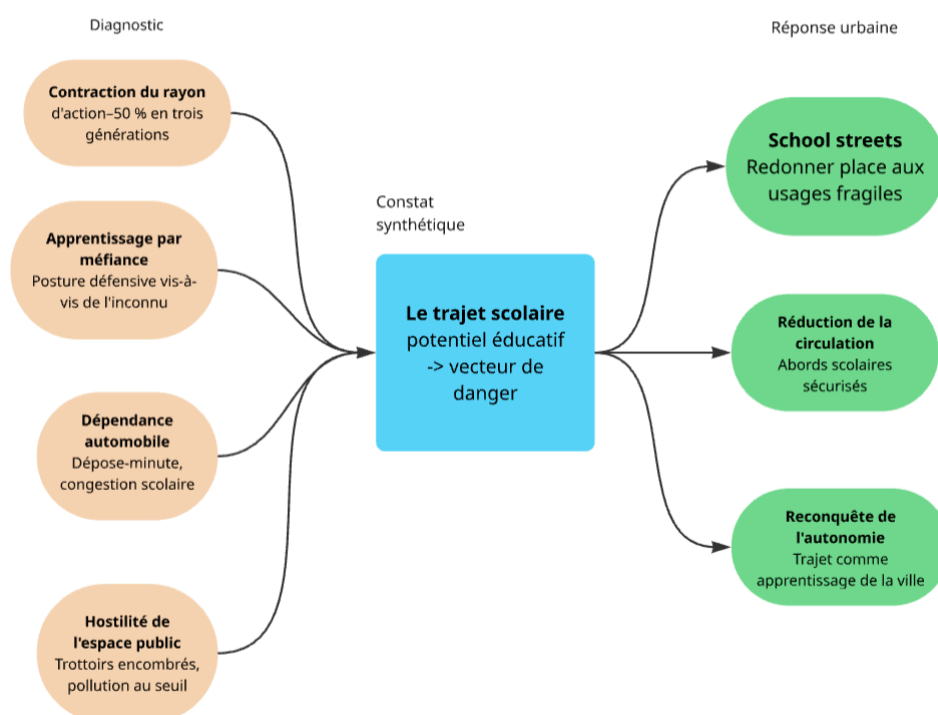


Figure 21: Schéma synthétique de l'implantation de School Streets par Jade Devillepoix

Les rues scolaires sont plus qu'un simple changement technique aux abords des écoles. En accordant temporairement la priorité aux piétons, elles remettent en question la hiérarchie des usages urbains qui, depuis des décennies, privilégient la circulation automobile. A ce titre elles apparaissent comme un révélateur d'un changement progressif dans les politiques urbaines.

De plus, la réduction du trafic devant une école n'est plus seulement une mesure de sécurité routière, mais une manière de revaloriser la qualité de vie des habitants, en particulier des enfants. Elle participe de plus à une évolution plus profonde qui se traduit par une place croissante accordée à l'enfant et à la qualité de vie dans les politiques urbaines.

Ainsi, les rues scolaires ne sont pas juste une solution isolée, mais l'expression d'une nouvelle priorité dans l'aménagement de la ville. La sécurité routière n'est plus la seule souffrance, mais elle est liée à une vision plus large de la ville, où les mobilités douces et les pratiques enfantines sont valorisées. Les rues scolaires réfléchissent ainsi à un tournant dans la manière dont les villes sont pensées et aménagées.

### III) La place progressive de l'enfant et de la qualité de vie dans les politiques urbaines.

Des études multiples se sont attachées à démontrer que l'environnement dans lequel évoluait l'enfant avait une influence sur l'équilibre et le développement de celui-ci. La ville est en effet un lieu d'échanges et de socialisation qui doit permettre aux enfants de développer leur autonomie et d'évoluer au sein de réseaux sociaux. L'« autonomie spatiale » n'est, d'après l'urbaniste Louis Bachoud, plus suffisamment apprise aux enfants des villes. Bon nombre de petits citadins ne connaissent en effet guère davantage que le trajet de leur école à chez eux, ce qui entraîne un phénomène d'isolement et un affaiblissement de la construction de liens sociaux.

#### A) De la ville fonctionnelle à la ville habitable.

La transition post socialisme amorcé une profonde reconfiguration des logiques de production de l'espace urbain. Pour comprendre l'ampleur de ce basculement, il faut mesurer ce que le socialisme d'état avait fait de la ville: les grands axes et les grands ensemble de bâtiment tels que les lakótelep, les places pour les rassemblements officiels, tout cela répondrait à une logique de production et de pouvoir, une non attention portée aux usages ordinaire des habitants. Comme le souligne Judit Bodnat, l'espace public a été progressivement montré par des concurrences par des intérêts concurrents où la priorité donnée à la voiture entrain souvent en tension avec les usages sociaux quotidiens de la ville. Cette tension n'est pas récente, elle était déjà intégrée à la morphologie héritée du socialisme, à ces grandes avenues taillées pour le transit, à ces berges du Danube laissées à la circulation dense, à ces trottoirs rongés par des décennies de stationnement

La chute du régime en 1989 et la décentralisation institutionnelle qui l'accompagne offrent une première opportunité de reconfiguration. Budapest dispose d'une gouvernance partagée entre une municipalité métropolitaine et vingt-trois arrondissements, qui exercent tous des compétences spécifiques en matière d'urbanisme. Cette division est source de tensions, car elle rend difficile toute politique urbaine cohérente à l'échelle de la ville. Mais, elle devient aussi un moteur d'expérimentation locale. Certains arrondissements sont en avance sur la métropole et réalisent des expérimentations qu'on examine ailleurs avant de les mettre en œuvre. C'est au sein de cet espace institutionnel que les premières politiques urbaines, attentives aux usages quotidiens, voient le jour : réhabilitation des quartiers dégradés comme Józsefváros, réinvestissement des cours d'îlot, premières plantations d'arbres dans les rues et timides piétonisations de quelques tronçons centraux. Mais ces essais restent longtemps peu coordonnés et dispersés.

Dans les années 1990, c'est d'abord la libéralisation économique et la spéculation immobilière qui marquent le pas. Elles transforment le centre de Budapest selon une logique de valorisation foncière plus que de qualité de vie. La privatisation des logements, l'afflux des investisseurs étrangers, la multiplication des hôtels et des locations touristiques dans les arrondissements centraux transforment l'espace public en fonction de priorités qui ne sont pas



celles des habitants ordinaires. C'est dans le cadre de cette évolution qu'émerge, progressivement, une nouvelle demande sociale : celle d'une ville qui soit un milieu de vie praticable au quotidien et non plus seulement un support de croissance économique.

Le tournant stratégique intervient avec l'élection de Gergely Karácsony à la mairie de Budapest en 2019, qui marque une inflexion claire en faveur des mobilités douces, de la requalification des espaces publics et de la réduction de la dépendance automobile. C'est dans ce contexte politique renouvelé que le document Budapest 2030 trouve sa pleine portée opérationnelle. Ce plan stratégique métropolitain ne se contente pas d'annoncer des intentions, il énonce clairement que le développement du trafic et des espaces publics doit prioriser les piétons, afin de renforcer la vie de quartier, les interactions sociales et le dynamisme des commerces de proximité. Il milite pour le modèle de « ville compacte » et de « ville des courtes distances », basé sur la proximité des services, le développement des déplacements doux et le renforcement des transports publics. Il reconnaît également que certains quartiers centraux souffrent d'une saturation liée à la circulation automobile et que les grandes infrastructures ont contribué à fragmenter le tissu urbain en créant des coupures physiques et sociales entre les quartiers.

#### B) L'enfant comme révélateur et acteur de la ville pour tous.

La proportion d'enfants est la plus faible dans les arrondissements centraux, ce qui traduit une forte sélection socio-spatiale. Le document montre que le centre ville a connu une gentrification marquée avec l'arrivée de jeunes. Ce n'est pas un accident démographique, c'est un diagnostic spatial: les familles avec des enfants ont progressivement quitté les quartiers les plus denses, les plus brillants, les plus dominés par la voiture (non pas parce elles n'aiment pas ces quartiers, mais parce que ces quartiers ne leur faisaient plus de place). En ce sens, l'absence de l'enfant dans le centre de Budapest n'est pas un simple fait statistique: c'est un révélateur silencieux d'un espace public qui a cessé de fonctionner pour ses usagers les plus fragiles. C'est précisément ce que l'association *Rue de l'Avenir* formule dans son bulletin de 2019<sup>28</sup> : “les enfants sont des indicateurs informels pour les villes; leur présence atteste de la qualité de vie”. La formule est simple mais sa portée est considérable. Elle signifie qu'une ville n'a pas besoin de grands indicateurs de performance pour savoir si son espace public fonctionne: il suffit de regarder si les enfants y sont, s'y déplacent seuls, s'ils y jouent à Budapest. La réponse est largement non et ce constat, loin d'être une fatalité, est devenu le point de départ d'une série de transformations engagées depuis le début des années 2020. Pendant longtemps la question de l'enfant dans la ville budapestoise a été traitée comme un problème de sécurité: comment protéger les enfants du trafic, comment éviter les accidents aux abords des écoles, comment sécuriser les traversées.

Ce que les nouvelles politiques urbaines engagées notamment dans le VIIIème arrondissement sous Andras Piko (maire du 8ème arrondissement) commencent à faire: elles posent la question à l'envers. Non plus comment protéger les enfants de la ville” ? mais

---

<sup>28</sup> Rue de l'Avenir, le bulletin : L'enfant comme révélateur et acteur de la ville pour tous. 2019

“qu'est-ce que la ville doit changer pour que l'enfant puisse y vivre?”. Ce glissement paraît anodin, mais il ne l'est pas car il oblige à regarder l'espace public d'un autre point de vue: ceux d'un enfant de deux ans qui veut aller à l'école à pied, traverser une rue sans accompagnement, s'arrêter en chemin, flâner. Le guide bâlois *Les Yeux à 1.20m*, primé par *Rue de l'Avenir* en 2019, prend ce changement de perspective au pied de la lettre: il invite les urbanistes et fonctionnaires à se mettre à la hauteur de l'enfants pour percevoir la ville comme elle leur apparaît. À Budapest, où les trottoirs sont fréquemment encombrés par le stationnement et où les trolleybus ont été bloqués par des voitures débordant sur la chaussée, cet exercice de perspective suffit à mesurer l'ampleur du problème.

C'est dans ce contexte que BKK a développé une approche qui dépasse la seule gestion des flux de transport. Son directeur de la mobilité, Adam Bodor, envoie régulièrement ses équipes dans les établissements scolaires pour écouter, documenter et construire avec les élèves et les familles une compréhension fine des obstacles qui empêchent les enfants de se déplacer autrement qu'en voiture. Cette démarche produit des données concrètes : dans le 8ème arrondissement, plus de 80% des élèves se rendent à l'école à pied ou en transport en commun, selon l'article City Center “Une enquête récente menée auprès de 50 élèves du huitième arrondissement a révélé que plus de 80 % d'entre eux utilisent les transports en commun ou des modes de déplacement actifs pour se rendre à l'école”.<sup>29</sup> Il est le résultat d'années de transformation progressive de l'environnement de proximité. Et il est utilisé comme argument politique, par exemple: si 80% des élèves de Józsefváros y arrivent, pourquoi pas dans le 5ème, le 6ème, ou le 7ème arrondissement ? L'enfant devient ici révélateur de ce qui ne va pas mais il en devient un argument qui permet de convaincre et d'aller plus loin.

C'est à ce moment que l'ONG *Clean Air Action Group* intervient et joue un rôle important, après avoir révélé un taux de plomb anormalement élevé chez des enfants vivant à proximité d'une rue très fréquentée avant de déclencher une mobilisation de famille pour la réduction du trafic. C'est la santé et la sécurité des enfants qui ont servi d'entrée pour porter des revendications environnementales plus larges que l'espace public hongrois. L'enfant n'est pas un objet de préoccupation: il en est le catalyseur politique. Dans un contexte où les enjeux environnementaux ont longtemps peiné à trouver une visibilité dans le débat public hongrois, notamment sous l'effet de la concentration médiatique liée au gouvernement Orban, s'appuyer sur la figure de l'enfant exposé à la pollution a permis à ces acteurs de maintenir une pression publique.



Figure 22: La « toise » (avec les trous pour les yeux à 1.20 m) par Rue de l'Avenir

<sup>29</sup> City Center : HONGRIE Budapest reconquiert ses rues pour la prochaine génération.

Ce que les différents acteurs (municipalité de Józsefváros, BBK, Clean Air Action Group) ont en commun, c'est qu'ils partagent la même conviction : transformer Budapest pour tout le monde. Une rue apaisée devant une école bénéficie aussi aux personnes âgées, aux personnes à mobilité réduite, aux commerçants de proximité, aux riverains qui découvrent un trottoir pratique. L'association Rue de l'avenir, créée en 1988 a pour objectif de contribuer à transmettre aux générations futures une ville plus sûre, plus solidaire et plus agréable à vivre. La toise « Les yeux à 1,20 m » est un guide réalisé à l'initiative du Canton de Bâle, traduit en français grâce à la collaboration de plusieurs organismes du Réseau RUES, dont Rue de l'Avenir France et Suisse, le Cerema et Bruxelles Mobilité. Rue de l'Avenir l'a notamment mobilisée lors de la rencontre « Agir pour des abords d'écoles sûrs et accueillants », organisée conjointement avec le Cerema dans le cadre du programme *Une Voirie pour Tous*. L'association formule ainsi: “des espaces de jeu qui ne bénéficient pas seulement aux enfants: là où le jeu peut-être possible mais aussi les rencontres, le mouvement, l'appropriation et les échanges ont lieu pour tous”.

A Budapest cette logique commence à s'incarner dans des réalisations concrètes par exemple par la rue Trefort qui s'est transformée en “Rue aux écoles”, entièrement piétonne et les berges du Danube temporairement rendues au fermée les week end. Ces transformations sont dispersées mais se trouvent aussi de manière inégales selon les arrondissements pouvant être fragiles politiquement. Mais la ville se transforme lentement, réapprend et commence à se demander à qui appartient réellement sa rue.

### C) Les schools street comme laboratoire d'une nouvelle urbanité.

L'expérimentation de la rue de Trefort dans le VIIIème arrondissement, a été inaugurée à la rentrée en 2025 et constitue un premier cas d'étude révélateur des conditions dans lesquelles les school streets peuvent s'implanter à Budapest et des résistances qu'elles rencontrent le dispositif est mis en place dans ses moyens: réfection complète de la chaussée, mobilier urbain, street art sur l'asphalte, espaces de cours en extérieur devant le lycée ELTE Trefort Ágoston. La rue est accessible depuis la rue de Puskin pour les riverains et des places de stationnement résidentiel sans limitation horaire ont été créés dans les rues adjacentes pour compenser la suppression des places de l'école cette attention portée la compensation révèle quelque chose d'essentiel: les concepteurs du projet savaient que la réussite du dispositif dépendait autant de sa capacité et ne pas braquer les automobilistes que de ses vertus propre pour les piétons.



Figure 23: Photo personnelle prise le 26 mai 2025 avant les travaux de la rue Trefort, présence de parking le long des trottoirs et route abîmée



Figure 24: Photo personnelle 1 an après les travaux de la rue Trefort, prise le 2 mai 2026.

Il y a eu des aménagements scolaires, la rue est piétonne, les arbres et buissons ont remplacé les espaces dédiés aux parkings.

Sur le site de la municipalité du 8ème arrondissement un forum communautaire a été organisé, au cours duquel les participants ont également exprimé leur soutien au projet, nous retrouvons les chiffres suivants<sup>30</sup>:

- La majorité (65%) des résidents vivant dans la rue concernée souhaiteraient la mise en œuvre de la rue scolaire de Trefort.



Figure 25: Affiche et présentation de la première "rue aux écoles" de Józsefváros  
Source: Mairie du 8ème arrondissement Józsefváros

<sup>30</sup> Chiffre et pourcentage d'après l'article de la municipalité de Józsefváros : La première véritable rue scolaire de Budapest se trouvera à Józsefváros, 18 juillet 2025.

- 88 % des personnes interrogées sont favorables à la création d'une rue scolaire.
  - 80 % des personnes interrogées à Józsefváros résident dans le quartier du Palais.
- 
- 37 % des répondants fréquentent le lycée pratique ELTE Trefort Ágoston, et 19 % supplémentaires sont des parents dont les enfants fréquentent l'école les deux groupes soutiennent massivement le projet de rue scolaire.
  - 85 % des personnes interrogées traversent la rue à pied, 13 % y circulent en voiture et moins de 10 % s'y garent sur la voie publique.

La majorité des habitants du district ont été interrogés par forme d'enquêtes et les résultats se sont avérés favorables à la mise en œuvre des plans tels qu'ils ont été présentés. Plus de 130 suggestions ont été reçues. Certaines proposaient de fermer la rue Trefort à la circulation automobile sur toute sa longueur, de remplacer l'asphalte par du gazon ou d'y planter des végétaux exotiques.

Ce type de projet a tout aussi connu de la résistance. Comme le rappelle le vice maire, Dániel Rádai<sup>31</sup> a proposé des transformations engagées dans le 8ème arrondissement depuis 2019: les premières suppressions de places de stationnement au profit d'espaces verts ont suscité un fort scepticisme de la part des riverains. C'est précisément pour contourner ce réflexe défensif que la municipalité de Józsefváros a recouru à une démarche de consultation préalable, questionnaire en ligne diffusé jusqu'au 9 juin 2025 et à une logique d'urbanisme tactique: montrer d'abords, convaincre ensuite. Cette stratégie du fait accompli progressif qui consiste à rendre visible le bénéfice avant de le rendre permanent s'est avérée efficace dans d'autres contextes budapestois (tout comme Rakpart<sup>23</sup>) sur les berges du Danube. Cependant une school street sur un tronçon de quelque dizaine de mètres devant un lycée du VIIIème arrondissement, aussi bien conçue soit-elle, ne suffit pas à inverser la logique d'ensemble d'une ville dont les arrondissement centraux (le V, VI, VIIème arrondissement) restent largement dominé par la pression automobile et le stationnement anarchique.

Comme par exemple une résistance culturelle des familles qui privilégient le dépôt en voiture, la morphologie des rues étroites qui rend difficile toute reconfiguration sans suppressions de stationnement et la fragmentation institutionnelle d'une ville organisée en 23 arrondissements disposant chacun de leur propre majorité politique et de leur propres priorité d'aménagement une school street n'entraînent pas mécaniquement une school street dans le Vème arrondissement ou IVème car chaque implantation requiert une volonté politique locale et spécifique, un travail de concertation distinct et des ressources propres.

---

<sup>31</sup> Post LinkedIn par Chris Brunlett

À cette contrainte institutionnelle s'est longtemps ajoutée une contrainte politique d'ordre national. Pendant les seize années du gouvernement Orbán, les initiatives de mobilité douce et de requalification de l'espace public portées par les municipalités d'opposition (Budapest étant gouvernée par Gergely Karácsony puis par ses alliés depuis 2019) ont souvent été fragilisées par la réduction des dotations de l'État central aux collectivités locales et par une culture gouvernementale peu favorable aux politiques urbaines progressistes. Dans ce contexte, les expérimentations comme celle de Trefort utca relevaient autant de l'affirmation politique locale que de la simple réponse à un besoin fonctionnel : elles signalent une vision de la ville que la municipalité entendait incarner malgré les contraintes nationales.

L'élection de Péter Magyar en avril 2026, avec sa promesse explicite de rétablir l'indépendance des institutions et de recomposer les rapports entre État central et collectivités, pourrait constituer une opportunité inédite pour accélérer ce type de transformations à l'échelle métropolitaine. Si les dotations aux arrondissements sont renforcées et si le cadre législatif national évolue dans le sens d'une plus grande autonomie des politiques urbaines locales, les conditions d'une généralisation des school streets à Budapest deviendraient significativement plus favorables. Ce n'est pas tant le dispositif lui-même qui manque, car il est éprouvé, peu coûteux, et sa pertinence est documentée dans des dizaines de villes européennes et le contexte politique et institutionnel qui permet de le déployer à une échelle suffisante pour produire un effet systémique sur les pratiques de mobilité.



## Conclusion intermédiaire

De sa fondation en 1873 à la transition post-socialiste, la capitale hongroise a longtemps évolué au fil du temps et organisé son espace public selon les logiques de pouvoir, de représentation et circulation. L'enfant, en particulier, apparaît comme le grand absent de cette ville pensée principalement pour le flux et pour le transit. Sa progressive mise à distance de l'espace public n'est pas un phénomène propre à Budapest, mais elle s'inscrit dans une tendance occidentale large, accélérée par la dominance et à la dépendance automobile et par des représentations de l'enfance de plus en plus associées à la vulnérabilité ainsi que la nécessité d'un encadrement.

C'est précisément dans ce contexte que les school streets prennent leurs sens, loin d'être de simples aménagements techniques elles incarnent un changement de regard sur la ville, plus pensée par des flux automobile mais à partir des usages de piétons et en participant des enfants. En ce sens, l'expérimentation de la rue Trefort dans le VIII<sup>ème</sup> arrondissement ne constitue par un premier pas concret vers les abords scolaire apaisés mais aussi révélateur d'un tournant plus profond dans la fabrique urbaine budapestoise, dont la seconde partie s'adresse à détailler ces expériences et les missions concernant les school streets à Budapest.

## Partie II: Mettre en œuvre les rues scolaires : terrains, méthodes et réalités budapestoises.

### I) Le dispositif School Street : émergence, diffusions et enjeux.

Le projet des rues scolaires, de quoi parle t-on ?

“Où avons-nous appris la plus grande part que nous avons ? En dehors de l'école.”<sup>32</sup>

Ces mots sont ceux de Ivan Illich, dans un ouvrage paru en 1971, qui remet ainsi en question le rôle central de l'institution scolaire dans les processus d'apprentissage. Dans cette perspective critique, il plaide pour une scolarisation de la société et l'émergence de modes d'apprentissage alternatifs, fondés sur les interactions sociales. Tandis que l'école transmet principalement des savoirs formels et structurés où l'élève “apprend que”, l'espace social symbolisé par la “rue”, favorise l'acquisition de savoir faire de de savoir être, relevant d'apprentissages informels ou l'enfant “apprend comment”.

#### A) Origines et montée en puissance d'un concept européen:

Francesco Tonucci, psychopédagogue et chercheur italien, publie “La Citta dei bambini” en 1993, traduit en français sous le titre “La Ville des enfants”. Dans cet ouvrage fondateur, il développe une critique de la ville moderne conçue selon lui exclusivement pour l'adulte actif et automobiliste. Il propose donc de placer l'enfant au centre de la réflexion urbaine car si l'on conçoit la ville pour les enfants, elle pourrait devenir meilleure pour tous. En effet la ville serait bénéfique aux personnes vieillissantes, aux personnes en situations d'handicap et bien d'autres, l'enfant devient donc un acteur à part entière, capable d'autonomie et de déplacement seul. Tonucci dénonce la disparition progressive à travers son œuvre au profit de la voiture, et plaide pour une ville où les plus jeunes puissent de nouveau circuler librement. Ces réflexions résonnent aujourd'hui dans les villes européennes et aux abords des écoles.

*“Choisir les piétons plutôt que les voitures, cela signifie choisir tout le monde et pas seulement certains, car nous sommes tous piétons et seule cette condition de piétons nous concerne tous.”*

Les rues scolaires sont un dispositif de réaménagement de l'espace public, c'est un concept de rue apaisée qui s'est multiplié depuis le début de la pandémie de COVID-19 au Royaume Uni, réduisant le trafic automobile aux abords de nombreuses écoles. Les rues scolaires s'alignent sur des initiatives mondiales telles que les Objectifs de développement durable à l'horizon 2030 des Nations Unies, le mouvement des villes amies des enfants et des stratégies d'aménagement urbain expérimentales<sup>33</sup>. Cette mesure a accéléré une tendance déjà

---

<sup>32</sup> Ivan Illich, Gérard-Henri Durand, Une société sans école, Paris, Points, 2015, p. 56.

<sup>33</sup> The Future Design of Streets, “Rues Scolaires”.

existante dans la ville à recourir aux méthodes de l’ “urbanisme tactique”<sup>34</sup>. De nombreuses villes européennes ont mis en place des mesures temporaires ou d’urgence pour encourager les déplacements actifs. Ces rues sont fermées à la circulation automobile aux abords des écoles aux heures d’entrée et de sortie des élèves qui ont pour vocation à sécuriser le chemin maison-écoles. Souvent grâce à des dispositifs temporaires, des bénévoles ou des caméras de circulation automatisées. Elles sont aussi définies comme “zones aux abords des écoles où les routes sont fermées aux véhicules, généralement pendant une courte période au début et à la fin de la journée”<sup>35</sup> scolaire”.

Après avoir vu le jour dans quelques rues scolaires du nord de l’Italie dans les années 1990, ce phénomène s’est d’abord développé lentement, avant de s’étendre à certaines régions de Belgique et à d’autres villes européennes au cours de la dernière décennie. En 2019, on en comptait dans environ 8 pays, mais la pandémie de COVID-19 a considérablement accéléré cette expansion. En deux ans, le nombre de pays dotés de rues scolaires a doublé. Rien qu’à Londres, ce nombre a été multiplié par cinq, passant de 80 en 2019 à plus de 500<sup>36</sup>. La nécessité de créer des espaces supplémentaires pour respecter la distanciation sociale et d’offrir des capacités accrues pour la marche et le vélo afin de remplacer les transports publics a entraîné une augmentation exponentielle de leur nombre.

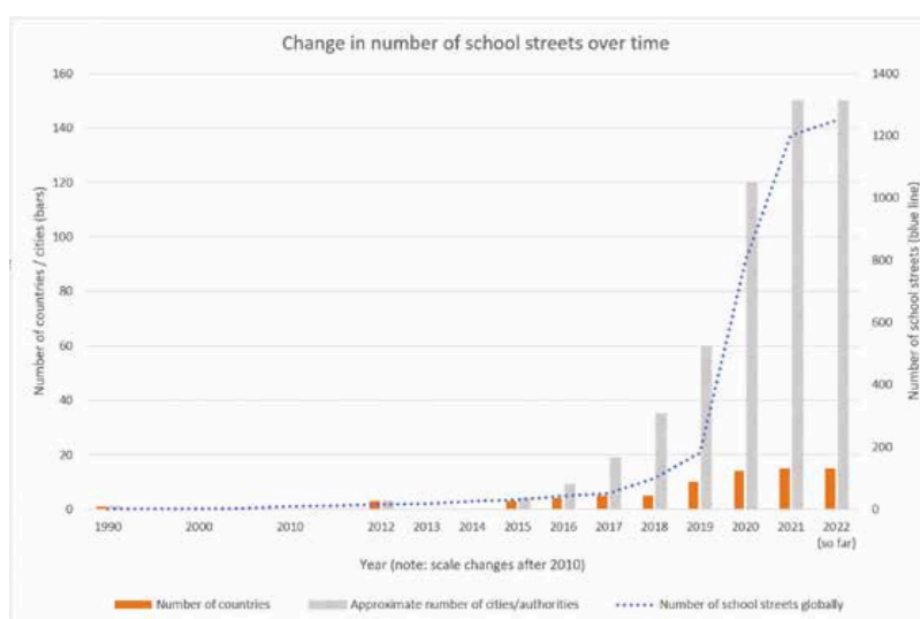


Figure 27 : Child Health Initiative

<sup>34</sup> Se définit par une approche de conception urbaine qui consiste à réaliser des aménagements temporaires, légers et peu coûteux pour transformer rapidement l'espace public.

<sup>35</sup> Child Health Initiative et FOUNDATION :SCHOOL STREETS: PUTTING CHILDREN AND THE PLANET FIRST

<sup>36</sup> Child Health Initiative et FOUNDATION :SCHOOL STREETS: PUTTING CHILDREN AND THE PLANET FIRST

La figure montre une augmentation exponentielle rapide qui a pris son essor et s'est accélérée en 2020, alors que les autorités cherchaient à réagir à la pandémie de COVID-19. Les rues scolaires constituaient une solution rapide et peu coûteuse qui offrait un espace permettant la distanciation sociale, ainsi qu'une capacité supplémentaire pour aider les gens à se déplacer efficacement et en toute sécurité sans avoir à recourir aux transports en commun.

Le changement est rarement linéaire, et souvent, les choses peuvent rester constantes ou évoluer lentement pendant longtemps jusqu'à ce qu'un seuil critique soit atteint, puis tout bascule rapidement. C'est certainement le cas des rues scolaires. Alors qu'auparavant, les autorités pouvaient se montrer réticentes à envisager de nouvelles idées, la COVID-19 a créé une nouvelle urgence à envisager des alternatives. La pandémie a également mis en évidence notre mortalité et a permis aux gens de faire l'expérience d'un scénario alternatif sans véhicules bruyants polluant l'air, et de rêver de reconstruire en mieux et de vivre un avenir différent.

Aujourd'hui Paris est devenue la ville européenne pionnière à avoir introduit à ses villes les rues scolaires alors que Budapest est classé comme 30ème rang des villes européennes engagées dans cette transitions :

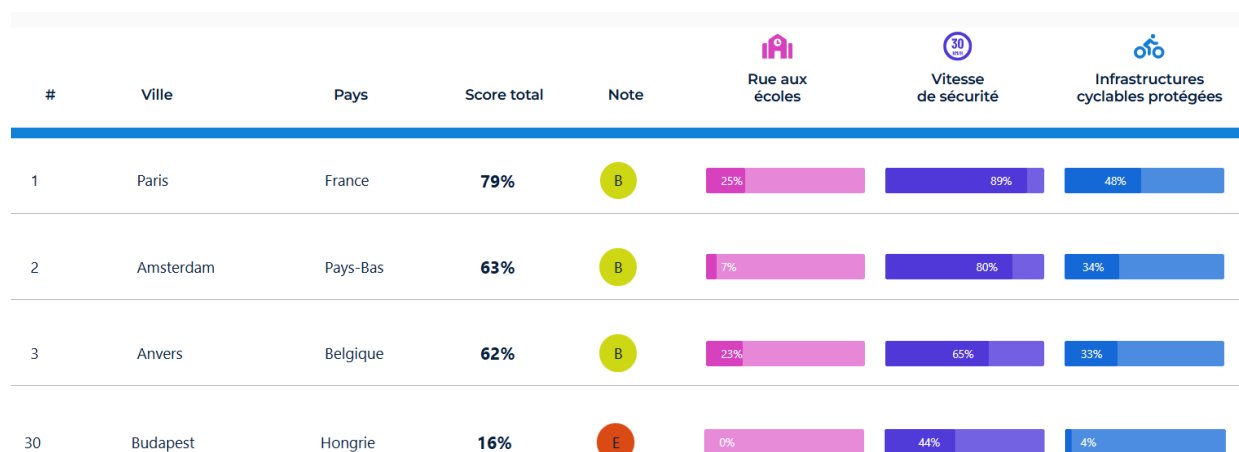


Figure 28 : City ranking 2025: Des rues pour les enfants, des villes pour tous par les Clean Cities.

La mise en place d'une rue scolaire requiert une autorisation communale et une motivation de tous les acteurs. Ce projet s'accompagne idéalement d'une phase test d'environ 3 mois, ce qui permet à tous les acteurs de se familiariser à ce changement et d'en faire une analyse rigoureuse. Ces rues scolaires sont généralement installées aux abords des écoles, dans les petites rues résidentielles urbaines. L'objectif premier est d'améliorer la qualité de l'air, réduire les risques routiers et d'accroître l'activité physique grâce à la pratique de modes de transport actifs comme la marche, le vélo, la trottinette : faire évoluer les pratiques de mobilités des plus jeunes et de leur accompagnant-es en incitant les enfants et les parents à l'usage de la marche.

Cette dimension de l'activité physique est loin d'être secondaire. Le trajet scolaire représente en effet l'une des rares occasions quotidiennes de mobilité active pour les enfants urbains. Or la sédentarisation croissante liée à la dépendance automobile contribue directement à la baisse de l'activité physique chez les plus jeunes, avec des conséquences sanitaires documentées dont l'obésité infantile.

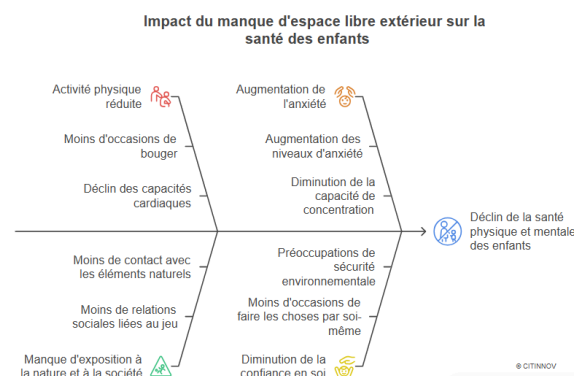


Figure 29 : CitinnoV

Ce constat est frappant en Hongrie “l’obésité a touché jusqu’à 20 des élèves hongrois, soit un enfant sur 5. Le pays est par ailleurs décrit comme ayant 10 fois plus d’enfant atteint par l’obésité qu’il y a 30 ans, ce qui en fait l’un des défis de santé publique les plus préoccupants du pays”.<sup>37</sup> Le manque d’activité physique chez les enfants entraîne des risques de surpoids et d’obésité chez les enfants mais aussi des troubles de l’attention, de la concentration, du sommeil et du comportement alimentaire.

La question de la qualité de l’air s’ajoute aussi, en France le trafic routier est l’une des principales sources de pollutions, responsable de 62% des émissions de dioxyde d’azote et de 18% des émissions de particules fines. Ces constats sont les mêmes à Budapest, la qualité de l’air est décrite comme nuisible à la santé humaine avec une concentration annuelle de particule fines “16 µg/m<sup>3</sup>, soit près du double de la limite de 10 µg/m<sup>3</sup>”<sup>38</sup> fixée par l’Organisation mondiale de la Santé. En d’autres termes, les habitants de Budapest respirent un air dont le niveau de pollution aux particules fines est très de deux fois trop élevé selon les standards internationaux de santé. En Hongrie la pollution de l’air est responsable de la mort prématurée de 13 000 personnes et des maladies de près d’un million de personnes chaque année<sup>39</sup>. Le trafic automobile, particulièrement dense dans les arrondissements centraux et l’une des principales sources de ces émissions, ce qui rend les abords des rues scolaires aux heures de pointe, particulièrement exposés. Dans ce sens, l’intention est donc d’accroître l’autonomie des enfants en leur permettant de venir seul à l’école. Le but étant de limiter l’utilisation de la voiture par la promotion des mobilités actives, l’idée serait de lutter contre la pollution atmosphérique et la pollution sonore en ville tout en améliorant la santé des enfants, diminuer l’exposition des enfants face aux sources de pollutions et des bruits liés au trafic routier.

Les rues scolaires peuvent prendre plusieurs formes selon les moyens et les contextes locaux. La fermeture physique constitue la solution la plus visible: des barrières, des bollards escamotables ou du mobilier urbain temporaire sont installés aux entrées de la rue pour en interdire l’accès aux voitures pendant les heures concernées. Ce type de dispositifs offre une protection immédiate et ne nécessite pas de présence humaine permanente.

<sup>37</sup> Hongrie: Examen national de l’obésité - CalculerSonIMC.

<sup>38</sup> Greta Jimenez Le problème de la pollution à Budapest : un aperçu complet. 25 juin 2025, ShunWaste.

<sup>39</sup> Clean Air Action Group : Dressons une carte de la pollution atmosphérique en Hongrie ! le 14 mai 2021.

Tandis que d'autres dont le choix de mobiliser des bénévoles souvent des parents d'élèves ou des riverains qui se relaient le matin et chacun pour filtrer l'accès à la rue. Cette approche favorise l'implication de la communauté mais favorise aussi le lien social autour de l'école.<sup>40</sup>

#### B) Benchmark : comment les rues scolaires font école en Europe.

Les premières rues scolaires ont vu le jour à Bolzano, en Italie, en 1989. Depuis les années 2010, ce concept s'est répandu dans d'autres villes européennes. Cette expansion est souvent due à plusieurs initiatives de projets financés par l'UE. Au total, le nombre de rues scolaires dans le monde est passé d'environ 200 en 2019 à environ 1 200 en 2021 (dans 150 villes de 15 pays<sup>41</sup>). Le terme « rue scolaire », autrement dit « rue école », ciblent tous deux un dispositif identique, comportant une méthode plus ou moins similaire en fonction de son contexte territorial.

Les exemples présentés ci-dessous montrent qu'il existe toute une gamme d'approches différentes concernant les rues scolaires qui peuvent être mises en œuvre à l'échelle locale, municipale ou régionale, et qui peuvent constituer une mesure temporaire ou permanente.

##### a) Vienne.

Les rues scolaires ont été introduites pour la première fois à Vienne dans le cadre d'un projet pilote. En 2018, la ville a inauguré sa première rue scolaire à proximité d'une école primaire de la Vereingasse (IIème arrondissement), un quartier densément bâti. Petra Jens<sup>42</sup>, déléguée à la marche à pied de la Ville de Vienne, a soutenu le projet en citant l'exemple de Bolzano, où les rues scolaires existent depuis plus de 20 ans : le nombre d'enfants blessés sur le chemin de l'école y a diminué de plus de moitié depuis leur introduction. Le projet pilote a duré deux mois, a testé deux variantes: un mois avec une barrière amovible bloquant l'accès aux véhicules motorisés et un mois sans barrière avec uniquement des panneaux de signalisation indiquant les règles de la rue scolaire. Des enquêtes menées avant et pendant le projet pilote ont permis de recueillir des données afin de voir la faisabilité du concept. Les résultats ont donc démontré que le dispositif avec barrière était plus efficace pour limiter l'accès des voitures que l'utilisation exclusive de panneaux de signalisation. Par conséquent Vienne a décidé d'adopter les barrières amovibles pour ses rues scolaires.

---

<sup>40</sup> School Streets : Le ministère des Transports (DfT) a enfin publié des informations sur les infractions routières en mouvement ! le 15 juin 2021

<sup>41</sup> Rues scolaires : la priorité aux enfants et à la planète par l'Initiative pour la santé infantile et la Fondation FIA, avril 2022

<sup>42</sup> Vienne à Pied : Schulstraße Vereingasse : lancement d'un projet pilote.





Figure 30: Rue scolaire de l'école primaire de la Vereingasse. Source : SIGA.SWISS

Aujourd'hui Vienne compte une dizaine de rues scolaires en activité. Ce concept a été perfectionné grâce à la création de nouveaux aménagements routiers qui suppriment définitivement la circulation motorisée et transforment les rues en espaces publics dédiés à la marche, aux vélos, aux jeux et aux rencontres.

#### b) Paris.

Après l'apparition des "Cours Oasis", programme né en septembre 2017 visant à transformer les cours de récréation bitumées en espaces végétalisés et ouverts sur la nature dans le cadre de la stratégie de résilience de la Ville de Paris, le programme des rues scolaires a été créé en 2019. Le programme s'intitule "rues aux écoles" a pour objectif d'améliorer la qualité de l'air. Cette initiative s'inscrivait dans un ensemble de mesures mises en œuvre par la maire Anne Hidalgo pour réduire la circulation automobile dans la ville. A la rentrée de septembre 2025, plus de 300 rues ont été apaisées, soit la moitié des écoles maternelles et élémentaires dont 100 rues aménagées et végétalisées.

Certaines rues aux écoles ont pu bénéficier d'un programme d'aménagement spécifique avec la création d'aménagement piétonniers en revêtement clair, et lorsque c'était techniquement possible de vastes espaces végétalisés pleine terre avec plantations d'arbres. Ces aménagements participent à la réduction des îlots de chaleur nocturnes. Des municipalités aménagent souvent des itinéraires sécurisés pour les piétons et les cyclistes, avec des trottoirs plus larges, des pistes cyclables protégées et des passages piétons clairement signalés. Ces infrastructures permettent aux enfants de se déplacer de manière plus autonome et plus sûre. Troisièmement, certaines écoles organisent des « bus pédestres » ou des « bus cyclistes », où des groupes d'enfants se rendent à l'école accompagnés d'adultes, en suivant un itinéraire fixe.



Figure 31: Ville de paris, photos prise par Christophe Belin de la rue Saint Victor.

Nous pouvons remarquer un changement urbain par l'exemple de la rue scolaire de la rue Saint-Victor ci-dessus. La rue est devenue entièrement piétonne, les trottoirs ont été élargis, les espaces verts ont remplacé les espaces dédiés aux voitures... 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 %).<sup>43</sup>” Les rues aux écoles constituent un modèle éprouvé pour la réallocation de l'espace public. Les Clean Cities distingue Paris comme un “leader européen” dans ce domaine et toute son approche qui remplit tous les critères définis par les Clean Cities (création de zones à faible émissions, rues adaptées aux enfants, transports en commun, mobilité active...).

### c) Gand.

Depuis 2018, en Belgique, les rues scolaires ont été intégrées au code de la route Belge, ce qui n'est pas le cas en France. Tel que mentionné plus tôt, les rues scolaires sont fermées temporairement à la circulation et à certaines heures. L'accès de véhicules motorisés y est interdit, hormis les personnes autorisées, par exemple les riverains-es ayant un garage dans la rue. Aussi, les véhicules prioritaires, comme les urgences, la police ou les pompiers ont l'autorisation de circuler dans la rue.

Gand a été la première ville à mettre en place le concept de rue scolaire dès 2012. Elle a inauguré le dispositif sur deux rues, qui s'est ensuite étendu à d'autres villes à Bonheiden (province d'Anvers), à Crisnée (Province de Liège) et à Peer (Province du Limbourg<sup>44</sup>) grâce au soutien de réseaux de mobilité durable et de mesures réglementaires. Le centre-ville a été mis en zone 30 en 2015, le plan de stationnement a été mis en œuvre en 2016, et le plan de circulation

<sup>43</sup> ARENE (Agence Régionale de l'Environnement et des Nouvelles Energies) et ADEME: Le ramassage scolaire non-motorisé: bus pédestre et bus cycliste

<sup>44</sup> Article Tous à Pied: Rue scolaire

en 2017. Tout a été fait aussi pour éviter la circulation automobile de transit avec un cloisonnage des quartiers depuis le printemps 2017. Contrairement aux prévisions pessimistes, la réduction du trafic automobile n'a pas provoqué de désastre économique: on observe une augmentation des nouveaux commerces (+20%) et une baisse des faillites (-7%) entre 2017 et 2018. L'échevin chargé du projet, Filip Watteeuw, a rencontré tous les groupes opposants afin d'aboutir à des compromis constructifs, notamment sur les règles d'accès des habitants et des commerçants à la zone piétonne.

Des conseils d'habitants représentatifs font remonter les problèmes auprès des élus après la mise en service du plan. Le concept « schoolstraat » a été légalement ancré dans le Code de la route belge à partir du 20 octobre 2018, avec son propre panneau de signalisation et ses propres règles de circulation. Gand avait fonctionné pendant 6 ans sur base de règles, la ville avait donc servi de laboratoire pour construire le cadre légal national<sup>45</sup>.



Figure 32 : Rue Scolaire à Gand.  
Source: ATE Plan de mobilité scolaire,  
le cas de Gand

### C) Pourquoi Budapest est un terrain particulièrement pertinent ?

Si les rues scolaires ont émergé dans des contextes urbains anglo-saxons avant de se diffuser progressivement en Europe occidentale, Budapest présente aujourd'hui une configuration qui en fait un terrain d'expérimentation particulièrement opportun et aussi urgent. D'un côté, les conditions de départ sont dégradées: Budapest a une grande culture à la dépendance automobile profondément ancrée depuis les pratiques familiales, les abords scolaires saturés aux heures de pointe, une qualité de l'air qui dépasse les seuils recommandés par l'OMS et un enfant progressivement relégué au rang de passager dans sa propre ville. De l'autre, une volonté politique municipale de changer de paradigme commence à se traduire dans des documents stratégiques et des outils opérationnels concrets.

Plusieurs facteurs clés renforcent l'intérêt de ce concept dans la capitale hongroise, premièrement par un fort potentiel de mobilité douce. A Budapest une grande majorité d'élèves se rendent déjà à l'école à pied, à vélo, en trottinette ou en transports en commun (comme dans le 8ème arrondissement, où cela concerne plus de 80% des élèves<sup>46</sup>). Le succès rencontré dans le 8e arrondissement a incité d'autres arrondissements à suivre son exemple. Pour les familles de Budapest, ces transformations ne se limitent pas à un simple gain de commodité, elles améliorent considérablement leur qualité de vie. Des rues plus sûres offrent aux enfants une plus grande autonomie, réduisent le stress des parents et renforcent le sentiment d'appartenance à la

<sup>45</sup> ATE Plan de mobilité scolaire exemple à l'étranger: Gand

<sup>46</sup> Hungary - Budapest Reclaims Streets for Next Generation



communauté. Un élément clé de cette transformation est le nouveau plan de réseau routier de Budapest, approuvé en 2024. Ce plan vise à doubler la superficie des zones à 30 km/h et à 20 km/h d'ici 2030, créant ainsi plus d'espace pour une mobilité durable et des rues plus sûres. Son urbanisme tactique illustre aussi comment des mesures simples par des signalisation permettent d'améliorer et aussi reconquérir l'espace public pour les jeunes générations.



Figure 33 :District 8 de Budapest – Municipalité de Józsefváros par Euro Cities

Ces orientations se traduisent aussi par l'adoption d'outils méthodologiques tels que les Healthy streets Design Check mobilisé par la municipalité de Budapest en collaboration avec les autres maires d'arrondissements pour guider des aménagements de rue : “Elle (la municipalité de Budapest) a commandé l'évaluation de la conception des rues saines pour Budapest en 2022 et s'est assurée que les principaux cadres supérieurs soient formés aux principes fondamentaux des rues saines et à l'évaluation de leur conception<sup>47</sup>”. L'objectif est de veiller à ce que la rénovation des rues ne soit pas de simples travaux de rénovation, mais qu'elle donne la priorité aux personnes, crée une atmosphère accueillante, offre un environnement plus confortable pour les piétons et les cyclistes, et que le développement des infrastructures vertes et bleues améliore à la fois l'écosystème et la santé mentale de la population<sup>48</sup>.

Le contexte politique récent ouvre par ailleurs une fenêtre d'opportunité supplémentaire. Après seize années marquées par une forte centralisation, l'élection de Péter Magyar en avril 2026 s'accompagne d'une volonté affichée de redonner une place aux collectivités locales et à la société civile. Cette inflexion pourrait favoriser l'émergence de politiques urbaines plus expérimentales et participatives.

Dans ce cadre l'initiative des “schools street” est portée conjointement par les acteurs publics, association comme Clean Air Action Group ainsi que des partenaires culturels tel que l'Institut français par exemple incarne précisément le type de gouvernance multi acteurs que de tournant cherche à encourager.

<sup>47</sup> Healthy Streets :Budapest : Soutenir les quartiers dans la transformation de leurs projets

<sup>48</sup> Healthy Streets :Budapest : Soutenir les quartiers dans la transformation de leurs projets

## II) Cadre de la mission et dispositif méthodologique.

Afin de mieux comprendre le déploiement des rues scolaires à Budapest, il convient de revenir sur le cadre dans lequel s'est inscrite cette étude. Ancrée au sein de l'ONG Clean Air Action Group, la mission a permis d'observer directement les dynamiques de terrain, les acteurs impliqués ainsi que les méthodes mises en œuvre pour évaluer et promouvoir ce dispositif à l'échelle de la capitale hongroise.

### A) La structure d'accueil et le système d'acteurs.

Clean Air Action Group (CCAG) ou en hongrois *Levegő Munkacsoport* est une ONG environnementale indépendante affranchie de tout parti politique et de tout intérêt économique. L'ONG a été fondée par trois associations écologistes locales: Nature Protection Club de l'université de Budapest ELTE, Green Circle de l'Université technique de Budapest (BME), et du Group of Esperantists de Nature Protection. Il est aujourd'hui une fédération nationale regroupant plus de 60 ONG. Son comité d'experts est composé d'une soixantaine de spécialistes de divers horizons. CCAG est dirigé par Andras Lukacs, physicien et spécialiste des politiques environnementales, depuis sa fondation, en 1988. Sa composition reflète l'ambition et la diversité de ses missions : l'équipe réunit des urbanistes, des ingénieurs spécialisés en mobilité, des juristes en droit de l'environnement, des chargés de communication et des experts en politiques publiques. Cette pluridisciplinarité lui permet d'intervenir aussi bien sur le terrain technique (cartographie de la pollution, analyse des flux de circulation, élaboration de diagnostics d'abords scolaires) (voir organigramme annexe 1). CCAG collabore avec la municipalité de Budapest ainsi que notamment plusieurs arrondissements (I, II, VII, VIII, XIème arrondissement). Cette collaboration se fait en fonction de leur engagement dans une démarche de développement et de transformations d'espaces publics, tandis que d'autres se montrent plus réticents moins propriétaires sur ce sujet. Le choix est en fonction de l'orientation politique mais également en fonction d'un choix personnel, car CCAG se localise au sein du VIIIème arrondissement, avec une municipalité très verte, les projets urbains et de développement avancent très vite. Ce choix repose aussi sur les endroits où vivent les collaborateurs, collègues de l'ONG, sur des dynamiques relationnelles et institutionnelles.

Elle fait partie des plus anciennes du pays, active depuis plus de 30 ans et est particulièrement active et participe à des réseaux internationaux comme la campagne des Clean Cities: c'est un cadre de coopération pour des projets urbains et de plaidoyer autour de villes plus saines, moins polluées et plus favorables aux mobilités actives. Il s'appuie de plus sur des plateformes européennes comme membre actif de l'European Environmental Bureau (EEB). EEB est la plus grande fédération d'ONG environnementales en Europe. Créée en 1974 et basée à Bruxelles, elle rassemble plus de 180 organisations citoyennes dans plus de 40 pays, représentant environ 30 millions de membres. CAAG est aussi soutenue, entre autres par : la Commission Européenne, Climate Works, la Fondation européenne pour le climat, le Septième programme-cadre de l'UE et le ministère de l'environnement. Ses principales missions sont d'influencer les politiques et législations de l'Union européenne sur des thèmes clés (changement climatique, biodiversité, économie circulaire, pollution chimique), donner une voix aux citoyens européens dans le débat environnemental pour favoriser la justice environnementale et le

développement durable, et enfin, suivre l'application des lois environnementales et faire pression pour que les engagements pris soient respectés.

À cette époque, en 1988, il était pratiquement impossible d'enregistrer officiellement une ONG indépendante, CAAG a donc d'abord fonctionné de manière informelle. Son objectif était de lutter contre la pollution atmosphérique à Budapest. Sa première action majeure a consisté en une manifestation dans l'une des principales artères de Budapest, organisée en collaboration avec les familles résidant dans cette rue. La manifestation a été déclenchée par une enquête menée auprès des enfants vivant dans cette rue, qui a révélé que bon nombre d'entre eux présentaient un taux de plomb dans le sang supérieur à celui autorisé pour un travailleur adulte. Les manifestants ont réclamé des mesures de modération du trafic et l'interdiction de l'essence au plomb. Depuis lors, les activités de CAAG se sont élargies tant sur le plan thématique que géographique. Elle a travaillé sur l'écologisation des transports, la politique énergétique, la gestion et le développement urbains, la politique en matière de produits chimiques ainsi que le budget public et le système fiscal. Elle a également œuvré pour un meilleur accès à l'information et à la justice ainsi que pour la participation du public aux questions liées à l'environnement.

Du point de vue financier<sup>49</sup>, l'ONG a su préserver son indépendance grâce à des financements majoritairement européens, notamment via des fonds de l'Union européenne, des fondations internationales et des programmes de coopération transnationale. Cette autonomie financière a été déterminante sous l'ère Orban, durant laquelle le gouvernement central a progressivement asphyxié les associations environnementales en supprimant les subventions publiques nationales et en adoptant une législation restrictive à l'égard des ONG financées par des sources étrangères. Travailler à l'échelle européenne au sein du réseau Clean Cities (qui fédère des organisations partageant les mêmes objectifs de réduction de la pollution et de transformation des mobilités) a ainsi constitué non seulement un levier d'influence mais aussi une bouée de survie institutionnelle

En 2009, elle comptait déjà 132 organisations membres (principalement des groupes locaux). Aujourd'hui, elle en compte 39. Cette baisse radicale s'explique en partie par le fait qu'en 2010, CAAG n'avait plus les moyens de financer son collaborateur chargé des relations avec les organisations membres, mais la cause principale réside dans le changement d'attitude du gouvernement à l'égard des ONG environnementales : suppression des financements publics et de ceux des entreprises publiques (par exemple, les chemins de fer hongrois), alourdissement des charges administratives, attaques médiatiques contre les ONG indépendantes, etc. Son action s'articule autour de plusieurs piliers fondamentaux : le verdissement du budget de l'Etat, le développement de transports durables, la mise en œuvre d'une politique énergétique soutenable, l'encouragement d'un développement urbain durable ainsi que la protection des espaces verts en milieux urbains. Pour atteindre ces objectifs, CAAG mène des activités variées incluant la recherche, le conseil, les campagnes de sensibilisation du public, l'édition et le plaidoyer aux échelles locale, nationale et internationale<sup>50</sup>.

---

<sup>49</sup> Présentation de Clean Air Action Group selon le site officiel.

<sup>50</sup> Présentation de Clean Air Action Group selon le site officiel.



Voici ci dessous quelques exemples de leur activités:

2017: CAAG a participé aux cinq manifestations qui se sont déroulées à Budapest en avril et mai 2017 contre la loi visant à fermer la CEU et contre la loi stigmatisant les ONG. CAAG a annoncé ces manifestations sur sa page Facebook, publié des communiqués de presse et accordé plusieurs interviews sur ces sujets.

CAAG est un membre actif de « Civilizáció »<sup>51</sup>, un groupe informel de plus de 200 ONG qui soutiennent les manifestations contre les mesures anti-ONG du gouvernement. Selon un décret gouvernemental publié le 30 juin 2021, à compter du 1er juillet, toutes les ONG sont tenues de divulguer l'identité de leurs donateurs dans leurs rapports d'intérêt public. Ce décret, publié à l'improviste et sans consultation des parties concernées, restreint plusieurs droits fondamentaux. Il contrevient au droit hongrois et au droit de l'Union européenne et ignore l'arrêt de la Cour de justice de l'Union européenne rendu en juin 2021.

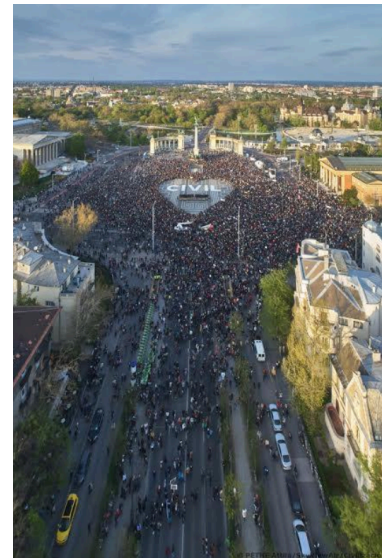


Figure 34: mouvement "Civilizáció" à la place des héros. Source : Greenpeace

2026: Plus récemment, le 13 juin, j'ai participé à une manifestation contre le projet de construction immobilière prévu en face d'une plage de 100 mètres du lac Balaton, à Fonyód. Le lac Balaton est au cœur des tensions entre tradition et développement économique sous l'ère Orban<sup>52</sup>. Face à la privatisation des plages, des voix s'élèvent pour protéger cet espace des griffes d'une élite hongroise. Avec les stagiaires chez CAAG, nous avons été accompagnés par Andras Lukacs et Andras Toth, faisant partie de la Direction générale de l'action pour le climat (DG CLIMA). Ce projet a été dirigé et accepté par le maire, Erdei Barnabás du parti de FIDESZ-KDNP, la politique d'Orban. Il prévoit un bâtiment de 4 étages pouvant accueillir plus de 50 ménages, risque de saturer une plage déjà limitée en espace, incapable d'absorber un tel afflux de population. De plus, cette construction obstruerait la vue sur le lac pour plusieurs maisons des environs. Les habitants, CAAG ainsi que d'autres associations environnementales se sont réunis dans l'après-midi pour prendre la parole et exprimer leur opposition au projet. Malheureusement, aucun média n'était présent, ce qui a empêché le message de la mobilisation d'être relayé auprès du public (voir annexe 2)

Aujourd'hui, CAAG s'engage activement pour la mise en place des rues scolaires et intégrer les enfants dans l'espace public, en s'inspirant du modèle français, qui fait figure de référence en la matière. Car ses rues scolaires en France ont montré une grande efficacité pour réduire la pollution de l'air, ne serait-ce que par la suppression des parkings dans le centre ville, par ses zones de trafic limitées... ce qui a permis d'améliorer la sécurité des enfants. CAAG, milite en faisant pression sur les autorités locales et nationales et c'est précisément dans cet élan militant et cette volonté de changement que j'ai eu l'opportunité de m'intégrer au sein de l'équipe et m'ont amené à travailler sur ces thématiques contribuant à un projet qui au delà de l'aspect environnement, représente un jeu de société pour les villes hongroises.

<sup>51</sup>Greenpeace: Pourquoi l'État veut-il empêcher chacun de donner son propre argent au bien commun, selon sa propre méthode ?, 2 juillet 2021

<sup>52</sup> Géo ;:Balaton, cette "mer hongroise" menacée par le clan Orban, 19 août 2024

## B) Le dispositif méthodologique mis en place.

- a) Préparation de la programmation du mois de l'environnement avec l'Institut français de Hongrie (Ier arrondissement).

L'Institut français de Budapest (Hongrie) a été fondé en 1947, sous le patronage de l'Université de Paris, à un moment qui semblait favorable à l'établissement de rapports bilatéraux. Il était alors situé rue István Ferenczy dans le V<sup>e</sup> arrondissement. Mais la situation politique de la Hongrie d'après guerre l'oblige d'abord à se cantonner au domaine scientifique. Depuis plus de 10 ans, l'Institut français de Budapest, outil privilégié du service de coopération et d'action culturelle de l'Ambassade, qu'il héberge également, met en valeur le patrimoine culturel ainsi que la création française dans toute leur diversité et permet une diffusion à un large public aussi bien dans ses murs que dans les nombreux espaces culturels et festivals à Budapest et en province, avec lesquels il a institué un véritable partenariat.

Clean Air Action Group entretient des relations avec plusieurs représentations diplomatiques présentes à Budapest, notamment les ambassades d'Allemagne et des Etats-Unis. Chaque année, cette institution organise un mois entier d'événements consacrés aux questions environnementales. Dans ce cadre, elle cherche à développer des partenariats avec des organisations environnementales, notamment à Budapest. L'institut invite régulièrement des spécialistes et des experts à intervenir lors de conférences et de présentations, ce qui a permis Clean Air Action Group d'établir des contacts et de développer une collaboration avec cette institution depuis plusieurs années.

Autour du 7 octobre au 8 novembre, l'Institut français propose un mois pluridisciplinaire dédié à l'environnement accessible à tous les publics : scolaires, étudiants, familles, amateurs comme spécialiste avec des épisodes de conférences, de cinéma, ateliers, tables rondes, programmes jeunesse et performances. Ces programmes environnementaux reposent souvent sur une coopération avec la municipalité alors que le gouvernement central, lui, reste plus ambigu, très moins aligné sur certaines priorités écologistes locales.

Au cours de ces 3 mois de stage, j'ai eu l'opportunité de travailler avec l'Institut français de Hongrie pour la préparation d'une conférence, en lien avec la culture et l'environnement entre le 7 octobre 2026. Après plusieurs épisodes d'extrêmes chaleurs qui sont désormais récurrentes et affectent la biodiversité, les ressources naturelles, la France s'est mobilisée au sein du réseau des Instituts français, qui consacrent une part croissante aux thématiques environnementales. Afin de préparer cet événement, nous nous sommes réunis entre collègues de Clean Air Action Group et avons été accompagné par plusieurs membre de l'Institut français comme: Matthieu Berton, directeur et conseiller de coopération et d'action culturelle; de l'équipe de coopération scientifique et universitaire : Colline Boutrois, chargée de mission coopération juridique et institutionnelle et Gianmarco Gallotta attaché de coopération scientifique universitaire; ainsi que l'équipe de coopération linguistique, éducative et sportive: Laureen Lescop chargée de missions éducative et Maud Launey, attachée de coopération éducative.

Pour cet événement, avec l'équipe, nous avons réfléchi à 3 thématiques (cf annexe 3) afin de sensibiliser le public et encourager la réflexion collective et de favoriser le dialogue entre experts français et hongrois. La première porte sur la question de la fiscalité verte et de la dépense publique responsable. Elle part du constat que les axes et les subventions ont un impact considérable sur l'environnement et que leur conception périclité d'être repensée à la lumière des enjeux écologiques, économiques et sociaux actuels. L'événement s'articule autour d'une introduction par un économiste français, suivie d'un atelier participatif en format World café au cours duquel des groupes de cinq à six personnes sont invités à formuler des recommandations concrètes sur la manière dont 1 000 milliards de forints pourraient être redistribués dans le budget de l'Etat hongrois. L'exercice (volontairement neutre sur le plan fiscal), pousse les participants à s'interroger sur quelles taxes augmenter, quelles subventions réduire ? ou au contraire à renforcer. De plus, comment orienter les dépenses publiques vers un modèle durable. Cette approche pédagogique et interactive permet aux citoyens de s'approprier des questions budgétaires souvent perçues comme complexes et réservées aux spécialistes.

Le message central de cette proposition est que l'argent public doit être au service de l'environnement ainsi qu'au bien commun, et non utilisé à des fins clientélistes ou idéologiques. Sous Orban, le mouvement écologiste a été très affaibli, les associations ne pouvant plus compter sur les subventions. En invitant les citoyens à réfléchir collectivement à la redistribution budgétaire, cet événement propose une démarche démocratique. Il démontre qu'il est aussi possible de concevoir une fiscalité qui protège les ménages vulnérables, réduit les inégalités sociales et oriente l'économie vers un modèle plus durable.

La deuxième proposition d'attaque à un phénomène de plus en plus préoccupant: la prolifération de mythes et de fausses informations autour des transports et de la mobilité durable. Alors que le secteur des transports demeure l'une des principales sources d'émissions à gaz à effet de serre, les progrès en matière de politiques publiques se heurtent régulièrement à des idées reçues largement répandues dans la société. Parmi ces mythes, on trouve notamment la conviction que la construction de nouvelles routes réduirait la congestion, que l'amélioration de l'efficacité énergétique des véhicules diminuerait la consommation globale de carburant, ou encore que les pistes cyclables et les zones à faibles émissions nuiraient au commerce local. La désinformation et les fausses croyances sont des obstacles politiques concrets. Lorsque les citoyens croient que les pistes cyclables créent des embouteillages, que les zones à faibles émissions appauvrissent les commerçants, ou que construire plus de routes résout le problème de la congestion, ils acceptent (ou réclament) des politiques qui aggravent en réalité les problèmes environnementaux et urbains. En effet, le gouvernement hongrois a investi des sommes considérables dans la construction de nouvelles autoroutes et routes nationales, ici, le programme autoroutier est massif et laisse peu de place à la présence de pistes cyclables.

Par exemple, alors que les villes de Vienne, Prague ou encore Varsovie, ces villes ont massivement investi leur réseau de transports en commun et leurs infrastructures cyclables mais Budapest en revanche, reste très en retard sur ces projets. Les pistes cyclables sont sabotées, non terminées ou retardées par des lobbies automobiles. Pour répondre à ces mythes, la proposition est qu'un expert hongrois et français présente ces affirmations au public, qui est aussi invité voter en temps réel via une plateforme numérique pour indiquer si elles sont vraies ou fausses.

Les participants sont alors invités à justifier leur réponses et pourront donc distinguer les faits des idées reçues qui sont aussi des électeurs qui peuvent exiger de leurs élus des politiques de transports plus courageuse et plus respectueuse pour l'environnement.

La troisième proposition est celle qui a été retenue. Cette proposition s'inscrit dans une démarche de coopération entre Paris et Budapest autour des questions des rues scolaires. Plusieurs benchmarking des rues scolaires ont été réalisés. Il s'avère que Budapest depuis ces dernières années, se penche et s'inspire des travaux réalisés par Anne Hidalgo et de Carlos Moreno, en ce qui concerne ces nouveaux espaces verts, la ville du quart d'heure, la suppression des places de parkings et des voitures en centre ville (à part les bus et les taxis). Ces aménagements de rues scolaires ont amélioré la sécurité des enfants depuis 2019, et Budapest depuis peu commence seulement à explorer cette voie. L'objectif de l'événement est de créer un espace d'échange entre ces deux villes, afin que chacune puisse s'inspirer des expériences et des innovations de l'autre. Pour incarner cette expertise parisienne, Tony Renucci interviendra en tant qu'expert de cet événement. Il est directeur général de l'association Respire qui œuvre sur plusieurs projets en lien avec la pollution industrielle, les rues scolaires, le sport et la pollution de l'air. Après cette présentation croisée des situations parisienne et budapestoise, le public est donc invité à travailler en petit groupes pour concevoir des projets concrets des rues scolaires autour d'établissement réel à Budapest.

Elle permet d'être une approche pratique et collaborative qui vise à transformer les idées en propositions tangibles et susceptibles d'être reprises et mises en œuvre par les acteurs locaux. Par cette proposition de projet, ces rues scolaires permettront d'agrandir la sécurité et la santé le bien-être des habitants mais aussi des plus jeunes. Car depuis 2019, la mairie de Budapest a tenté de mettre en œuvre plusieurs projets d'aménagement urbain favorables aux piétons et cyclistes, y compris des projets pilotes de rues scolaires. Ces initiatives ont régulièrement été freinée par le gouvernement central qui a privé la capitale de financements essentiels. De plus, les rares projets de rues scolaires qui ont été tentés en Hongrie ont souvent échoué par faute de manque de concertations avec les communautés scolaires. Certains projets ont pu générer des résistances voire aussi des incompréhensions. Par cette présentation de l'exemple parisien, il pourrait démontrer une volonté politique claire et une bonne concertation pour transformer durablement l'environnement autour des écoles.

Suite à cette proposition de présentation de projet autour des rues scolaires, Matthieu Berton a eu une réflexion sur la potentielle création d'une rue scolaire en face de l'Institut français. Nous avons donc commencé à mener des enquêtes auprès des écoles françaises du premier arrondissement afin de savoir si elles sont favorables à l'aménagement d'une rue scolaire en face de l'Institut français. Je suis alors partie me rendre face aux établissements et analyser la possibilité d'instaurer une rue des écoles en face de leur école et dans ce cadre, réaliser une enquête auprès des enfants afin de mieux connaître leurs habitudes de déplacement, notamment la manière dont ils se rendent à l'école au quotidien.

b) Le cadre du projet de rue scolaire.

Clean Air Action Group et l'Institut français de Hongrie souhaitent connaître les habitudes des élèves du 1er arrondissement de Budapest, dans le but de développer les rues scolaires. Le premier arrondissement de Budapest regroupe l'Institut français mais aussi de nombreuses écoles franco-hongroises qui sont partenaires pour de nombreux projets culturels. L'institut français a manifesté la volonté de mettre en place une rue scolaire devant l'établissement qui a donc conduit à nous interroger plus largement sur la possibilité d'aménagement l'ensemble des écoles du premier arrondissement en school streets. Ces analyses et observations d'écoles se sont faites sur 7 écoles (dont 1 lycée). Afin d'évaluer la faisabilité d'une rue scolaire devant les établissements du premier arrondissement, j'ai été amené à construire une grille d'analyse pour observer et mesurer les conditions actuelles aux abords des écoles. Il a fallu identifier si les enfants se rendaient à l'école à pied, seuls ou accompagnés, en vélo, trottinette, en voiture, métro, bus ou taxi (voir annexe 4). Sur la largeur des trottoirs et leur capacité d'accueillir le flux des piétons, les flux automobiles aux heures scolaires (entre 7h00 et 8h00), la qualité de l'air aux abords immédiats des établissements, la visibilité aux carrefours et traversées, la végétation autour des écoles... Cette grille a permis d'objectiver les observations de terrain et de disposer d'éléments comparables d'un établissement à l'autre.

La situation est d'autant plus préoccupante du fait que les écoles du premier arrondissement se trouvent du côté de Buda, qui présente des caractéristiques géographiques et urbanistiques singulières. Ce district englobe notamment le quartier du Château et la colline de Buda, qui se distingue d'un relief qui contraint fortement les possibilités de déplacement, comme peut le montrer la carte ci-dessous. Les pentes sont assez prononcées et avec les nombreuses zones résidentielles rendent la marche à pied souvent très longue et éprouvante pour certains jeunes enfants. Certaines rues sont étroites avec une desserte de transports en commun assez inégale. Contrairement aux arrondissements de Pest, qui sont très bien desservis par toutes les lignes de métro et bus. Ce manque de transport en commun pousse et incite les familles à recourir à l'utilisation de la voiture.



Figure 35 : Topographie de Budapest (zoom sur le 1er Arrondissement). Source: Topographic map

Cette démarche engagée permet de répondre au contexte urbain et politique particulièrement prégnant, car, la place accordée à l'enfant dans l'espace public demeure marginalisée au profit de la culture de la mobilité dominé par l'automobile.

Donc, l'enfant de la ville n'est pas considéré comme usager et comme nous l'avons pu évoquer, "l'enfant est oublié et effacé des espaces": l'enfant subit la rue d'avantage qu'il ne l'habite. Sur le terrains, sur plusieurs matins, aux heures d'entrées scolaire, ce sont des centaines d'enfant qui doivent naviguer entre des files de véhicules garés en double file, traverser les carrefours peu sécurisé et longer les des façades (voir l'annexe 4: sur l'école *Kodály Zoltán Magyar*). Ces enfants évoluent à proximité immédiate des voitures pouvant être dangereuses en ne respectant pas le code de la route (sens de la voie, limitation de vitesse, se garer illégalement sur les trottoirs...).

Avec ces observations, j'ai pu constater que la voiture occupe une grande place dans la mobilité quotidienne à Budapest qui par la suite, génère une pollution atmosphérique nocive pour les organismes du développement et expose les enfants à des risques d'accidents élevés. En tant que piétons et observatrice, il était assez simple de ressentir le danger face aux voitures, qu'il s'agit de traverser ou encore de visibilité lors des moments de congestion car les abords scolaires sont très vite saturés aux heures de pointe. Ce phénomène, sous le terme de "school run", est une routine qui tend à transformer les entrées des établissements scolaires en points de congestion chronique car l'insécurité ressentie pousse davantage à l'utilisation de la voiture.

En parallèle de ces observations (voir annexe 5), une enquête a été menée auprès des enfants et de leurs familles afin de mieux comprendre leurs habitudes de déplacement au quotidien. Il s'agissait notamment d'identifier les modes de transport utilisé (marche à pied, vélo, transport en commun, voiture), qu'est ce qu'ils ont l'habitude de faire après l'école, dans quel secteur habitent-ils afin de pouvoir calculer la distance et comprendre pourquoi l'usage de la voiture et identifier, les moyens de promouvoir des alternatives à l'usage de la voiture afin de :

- Renforcer la sécurité sur le chemin de l'école,
- Favoriser une bonne santé grâce à une activité physique régulière,
- Contribuer à la protection de l'environnement, notamment en améliorant la qualité de l'air et en réduisant la consommation d'énergie,
- Faciliter l'organisation quotidienne des parents.

Dans le cadre de cette enquête, les sept établissements scolaires franco-hongrois ont été sollicités afin de recueillir des données sur les habitudes de déplacement des élèves et de leurs familles. Toutefois, un seul établissement a effectivement répondu au questionnaire, ce qui constitue une limite méthodologique non négligeable : un taux de réponse aussi faible ne permet évidemment pas de tirer des conclusions représentatives de l'ensemble des écoles budapestoises, et les résultats qui suivent doivent donc être interprétés avec prudence, comme un indice plutôt que comme une tendance avérée. Mais cette réponse unique apporte un éclairage intéressant, et même révélateur, sur certains mécanismes à l'œuvre dans la mobilité scolaire locale. L'établissement concerné indique en effet que certains élèves ou parents utilisent habituellement



les transports en commun pour se rendre à l'école, mais qu'ils souhaiteraient pouvoir s'y rendre en voiture s'ils en avaient la possibilité. Ce souhait s'explique en grande partie par la situation géographique de l'établissement, situé dans les hauteurs de Buda, son relief est marqué et sa topographie semble différente et difficile de se déplacer à pied mais aussi les déplacements à vélo pour certains usages qui habitent des hauteurs ou les endroits moins bien desservis. Dans ce contexte, le recours à la voiture apparaît presque comme une réponse rationnelle aux contraintes physiques du terrain, plutôt que comme un simple choix de confort. Ce cas met ainsi une tension propre à l'aménagement urbain de Budapest, où la topographie entre en conflit avec les objectifs de promotion des mobilités actives autour des établissements scolaires. Il s'agit d'une contrainte géographique et structurelle, qui pèse différemment selon le lieu de résidence et qui complique la mise en œuvre de politiques de mobilité scolaire pensées de manière uniforme.

Il est néanmoins regrettable que cette école, déjà largement fréquentée à pied et confrontée à des difficultés de circulation automobile, ne bénéficie pas aujourd'hui d'un aménagement en rue piétonne à ses abords. Ce type de configuration semblerait pourtant cohérent avec les usages observés sur place et permettrait de consolider, plutôt que de fragiliser, les pratiques de marche déjà bien ancrées chez la majorité des élèves. La mise en place d'une *school street* à proximité de cet établissement pourrait ainsi se justifier non pas comme une mesure contraignante imposée à un usage automobile dominant, mais au contraire comme un dispositif venant accompagner et renforcer une dynamique de mobilité piétonne déjà largement présente.

Par la suite de cette enquête les élèves du 1er arrondissement seront impliqués dans une réflexion collective avec des experts afin d'imaginer et de concevoir une future rue scolaire devant l'Institut français. Des rencontres et échanges sont également organisés avec d'autres établissements scolaires, notamment autour de l'exemple de la rue Trefort (Trefort utca), la seule rue rendue piétonne pour les enfants. Ce travail de relevés de terrain a été conduit à Budapest en combinant plusieurs outils : observation directe aux heures d'entrée de classes, comptage de véhicules, documentation photographique. L'ensemble de ces données a été compilé sous la forme de rapports école par école, envoyé à l'Institut français mais aussi à la municipalité. Ces données et rapports peuvent servir de support mais peuvent aussi alimenter la réflexion sur la place concrète d'une rue scolaire pour les acteurs locaux. Ces observations et ce travail de terrain s'inscrivent aussi dans les objectifs de Clean Air Action Group qui intègre complètement la politique active de la jeunesse.

Le fait d'aller à la rencontre des enfants en recueillant leur parole et en documentant leurs pratiques de déplacement, il s'agit non seulement de produire des données utiles à la planification urbaine, mais aussi d'initier une démarche participative des plus jeunes qui sont au cœur du processus.

c) Le terrain de Piliscsaba: un projet de parking contre les espaces verts scolaires.

Piliscsaba est une ville de la couronne périurbaine de Budapest. Située dans le comitat de Pest, elle regroupe 8 533 habitants (d'après le dernier recensement en 2025). Ce territoire présente un profil de commune résidentielle semi-rurale, faiblement dotée en transports en commun, où la voiture constitue le mode de déplacement quasi exclusif des habitants. Avant les élections en avril 2026, Piliscsaba était dirigé par la maire Thumáné Kauzál Melinda, sous la sphère d'influence de la coalition de FIDESZ-KDNP, la politique d'Orban et le parti populaire démocrate-chrétien. Les choix d'aménagement urbain sur cette orientation politique veulent favoriser la conception de l'espace public pour les besoins automobile et détriment des usagers piétonniers et des espaces naturels.

C'est dans ce contexte que la municipalité a décidé de lancer des travaux de construction devant l'école. Son objectif déclaré est de créer davantage d'espace pour les voitures en aménageant un parking Kiss + Ride (ou dépose-minute, est un aménagement pensé pour faciliter la dépose rapide des passagers, en particulier les enfants) devant l'école primaire place Templom, en ouvrant l'impasse reliant la route principale à la rue Kálvária, une voie d'accès menant aux rues adjacentes à l'école, à travers le parc actuel. Le projet étant financé par le fonds de développement de 300 millions de forints Selon les autorités, cette voie était dangereuse pour les véhicules car il s'agissait d'une impasse : les conducteurs devaient faire demi-tour après avoir déposé leurs enfants, ce qui créait une situation complexe et dangereuse.

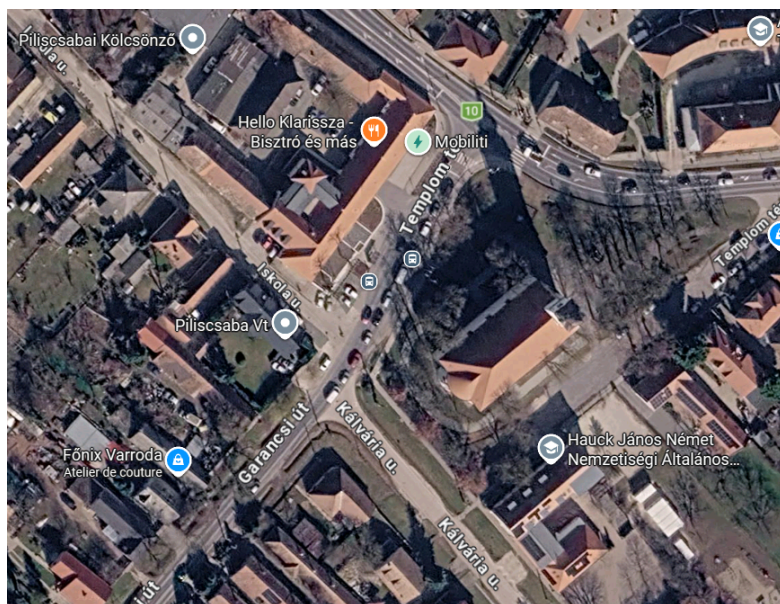
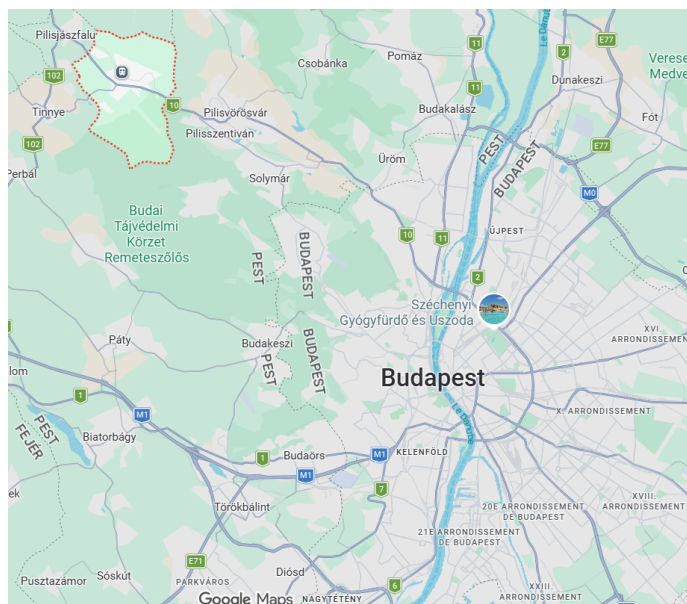


Figure 36: Zoom sur Piliscsaba et la rue Templom. Source: Google Maps



Figure 37: Photo de la rue Templon à gauche l'église de la commune, au centre l'espace vert détruit, à droite l'école primaire, photo trouvable sur la pétition "Ne détruisez pas le parc devant l'école Hauck ! Pensez aux besoins des enfants et de la population" sur le site Szabad Ahang.

La plupart des parents s'opposent au projet, qu'ils jugent inapproprié. La construction de cette nouvelle route entraînerait la disparition quasi totale du petit parc et l'abattage de plusieurs grands arbres. La municipalité a omis d'informer et de consulter au préalable les personnes concernées (habitants de Piliscsaba et parents d'élèves), qui n'ont pu prendre connaissance des modifications, susceptibles d'affecter considérablement les abords immédiats de l'école et la circulation de la rue Kálvária. En effet, le public n'a pris connaissance des véritables plans qu'au début des travaux. Les communications officielles, tout au long du projet, utilisaient l'expression "l'Aménagement de la place Templon", passant sous silence le fait que la route serait ouverte et l'espace vert détruit.

En 2026, les infrastructures devraient être conçues pour encourager la mobilité durable, comme le vélo et la marche, afin de réduire l'utilisation de la voiture. Cela est particulièrement important devant une école, où la pollution atmosphérique et sonore, ainsi que le manque d'espaces verts, nuisent à un environnement sain pour les enfants. La création de nouveau parking aggrave l'effet d'îlot de chaleur urbain, les nuisances sonores et dégrade la qualité de l'air. La sécurité des enfants pourrait être améliorée plus efficacement par d'autres méthodes, à moindre coût.

Face à ce projet, une mobilisation citoyenne s'est progressivement organisée et une pétition s'est lancée le 10 mars. Une association s'est créée et communique beaucoup sur Facebook et exprime leur mécontentement. Le 11 mars les premiers manifestants sont intervenus lors de la réunion de l'organe représentatif et ont exprimé leur mécontentement, mais la municipalité a rejeté toute forme de critique "La municipalité a réfuté ces critiques en affirmant que le permis de construire est déjà en vigueur et que la zone est classée comme voie publique dans le Règlement local d'urbanisme (HÉSZ) depuis dix ans.". Parents, élèves, enseignants et professionnels se sont réunis pour contester la décision municipale. Le 24 mars, István Styevola, en tant que personne désignée par la municipalité pour la négociation (en tant qu'initiateur du plan), annonce qu'ils sont prêts à modifier les plans s'ils parviennent à soumettre une "pétition régulière" avec des signatures.

C'est dans ce contexte, 3 semaines avant la fin du projet, au nom des parents d'élèves de l'école Hauck de Piliscsaba et des riverains concernés, une demande d'aide a été adressée à Clean Air Action Group au sujet de ce projet municipal qui met gravement en danger la sécurité des enfants et la qualité de l'air de la région. Il était demandé de formuler un bref avis professionnel sur la manière dont ce type d'ouverture de voirie contrevient aux directives modernes relatives au "rues scolaires" et de rédiger pour Peter Molnar, président de l'association opposée au projet, un rapport complet sur cette question mais également d'indiquer vers quels forums (presse, organisation professionnelles), il conviendrait de se tourner pour faire stopper ce projet.

J'ai été donc amenée à analyser les abords de l'école ainsi que les manières dont comment les enfants se rendent à l'école. Ce rapport sera donc étudié par l'association, qui pourra s'en servir comme argument supplémentaire pour demander l'arrêt du projet. Sur place, j'ai observé la rue Tolmont et mené une observation sur les manières dont l'enfant se déplaçaient à l'école (voir annexe 6 ) afin d'évaluer l'impact que pourraient avoir les futures travaux sur les élèves, ainsi que les conséquences de la destructions de l'espace vert de l'école (voir fin annexe 6) J'ai été accompagné par Peter Molnar ainsi que plusieurs parents d'élèves. Il nous a présenté les principaux enjeux de ces travaux et son indignation face au projet, et la manière dont les rues seront affectées par la création du parking. Devant l'école, plusieurs banderoles portant des messages contre ce projet étaient affichées.

Quelques semaines après ce projet d'observation et de la rédaction du rapport, nous avons donc appris que, grâce au nombre de signatures recueillis par la pétition, le projet avait été arrêté. Le projet a été suspendu grâce aux multiples contestations et par la pétition.

Nous pouvons étudier ce cas d'étude illustrant complètement les tensions entre politiques d'aménagement urbain local et enjeux de participation citoyenne en Hongrie. Le conseil municipal de Piliscsaba dirigé depuis 2024 par une majorité FIDESZ-KDNP, a engagé ce projet sans procédure de concertation préalable avec les habitants concernés: les parents d'élèves et les riverains n'ont pas été informés de la modification prévue. Ce mode de décision, est qualifié "descendant" par les opposants sur projet et s'inscrit dans un débat plus large sur la place de la consultation citoyenne dans la gouvernance territoriale en Europe centrale. La mobilisation observée à Piliscsaba par les pétitions, banderoles relève des pratiques de contestation citoyenne autour de l'usage et l'appropriation de l'espace public, qui rejoignent les réflexion sur le droit à la ville (Lefebvre 1968), car le droit à la ville renvoie au droit à une vie urbaine renouvelée, à une centralité repensée, des lieux d'échange et de rencontre, ainsi qu'à des rythmes de vie permettant un usage plein et entier de ces espaces et de ces moments. Ce cas permet d'interroger, à l'échelle locale la mises en oeuvres des recommandation relatives aux "rues scolaire", un exemple empirique des stratégies de contestation citoyenne face à des décisions municipales imposées et permet d'interroger à l'échelle locale, la mise en œuvre effective des principes de participations et de transparence.

c) La place de l'enfant dans et hors ville: gouvernance, mobilité et citoyenneté en tension.

Les missions menées dans le cadre de Clean Air Action Group offrent une occasion de travailler simultanément sur deux types de territoires obéissant à des logiques profondément différentes. Et de constater, sur le terrain, à quel point les enjeux liés à la place de l'enfant dans l'espace public sont interprétés différemment selon le contexte géographique, politique et social. D'un côté, la ville de Budapest, une ville en transition animée par une volonté municipale de changement, de l'autre, Piliscsaba, une commune de banlieue où la voiture continue de structurer entièrement les décisions d'aménagement. Ces deux terrains, parcourus avec des outils et des approches aux caractéristiques différentes, m'ont permis de comprendre que la question de l'enfant dans la ville n'est pas seulement une question d'urbanisme, mais aussi une question politique, qui touche au fond du problème : comment une société décide (ou non) de faire de la place aux plus jeunes pour qu'ils puissent concevoir leur propre cadre de vie.

L'une des premières choses que le travail de terrain m'a appris, c'est que la mobilité des enfants n'est jamais un simple choix individuel. A Budapest, après les observations menées aux heures d'entrée scolaire dans le 1er arrondissement, nous avons pu mettre en évidence une réalité que les données seules ne permettent pas de saisir : des enfants qui naviguent entre des files de voitures garées en double file, traversent des carrefours peu sécurisés, longent des façades à proximité immédiate de véhicules ne respectant pas le code de la route. Ces enfants n'évoluent pas dans un espace conçu pour eux mais le traverse, le subisse et se faufile. Une culture de la mobilité douce existe déjà, même si elle reste fragile et inégalement répartie selon les quartiers. Par exemple, dans le 8e arrondissement, plus de 80 % des élèves se rendent déjà à l'école à pied, à vélo, en trottinette ou en transports en commun, ce qui témoigne d'un fort potentiel de mobilité douce déjà ancré dans les pratiques quotidiennes. Au contraire, le 1er arrondissement, situé sur la colline de Buda, présente une topographie assez contraignante qui rend la marche longue et éprouvante pour de nombreux enfants, et pousse les familles à recourir à la voiture malgré leur proximité géographique.

A Piliscsaba, cette dépendance automobile est encore plus profondément ancrée. Commune semi-rurale faiblement dotée en transports en commun, elle concentre toutes les caractéristiques des territoires périurbains où la voiture constitue le mode de déplacement quasi exclusif des habitants. Ici, la mobilité active n'est pas seulement peu pratiquée : elle est structurellement rendue difficile par l'organisation même du territoire. C'est dans ce contexte que la municipalité a engagé un projet de parking devant l'école primaire de la place Templom, révélant une conception de l'espace public entièrement pensée pour l'automobile, au détriment des enfants, des piétons et des espaces naturels. C'est précisément ce que Francesco Tonucci pointait dès 1993 dans *La Ville des enfants* : la ville moderne a été conçue pour l'adulte actif et automobiliste, et l'enfant y a progressivement disparu, relégué au rang de passager dans sa propre ville.

Au-delà des différences de mobilité, ce sont les modes de gouvernance qui divergent le plus nettement entre ces deux territoires. À Budapest, la municipalité centrale et plusieurs arrondissements engagés (notamment le 8e) collaborent avec CAAG dans une démarche de co-construction des projets urbains. Des outils méthodologiques comme le *Healthy Streets Design Check* ont été mobilisés pour guider les aménagements, et des partenariats institutionnels, comme celui noué avec l'Institut français de Hongrie, permettent de porter les enjeux de rues scolaires dans des espaces de débat public plus larges. La préparation de la conférence prévue en octobre 2026, articulée autour d'un échange entre Paris et Budapest sur les expériences respectives de chaque ville, illustre cette volonté de construire une réflexion collective, ancrée dans des exemples concrets et ouverte à la participation citoyenne.



Les observations de terrain, les enquêtes menées auprès des familles, les rapports produits école par école sont autant d'outils qui visent à faire remonter la réalité vécue par les enfants et leurs familles vers les acteurs institutionnels, pour nourrir des décisions d'aménagement ancrées dans les usages réels. Recueillir la parole des enfants sur leurs habitudes de déplacement, documenter leurs pratiques, c'est leur reconnaître une légitimité à prendre part à la réflexion sur leur propre espace de vie. C'est les considérer non plus comme des objets de politique publique, mais comme des sujets capables d'informer, d'éclairer, voire de transformer les décisions qui les concernent.

À Piliscsaba, cette logique de participation était totalement absente du processus décisionnel communal. Le projet de parking a été lancé sans aucune consultation préalable, dans une opacité assumée, derrière une communication officielle évoquant sobrement un "aménagement de la place Templom" sans mentionner la destruction du parc et l'abattage des arbres. Ce silence n'est pas neutre puisqu'il renvoie à une conception de la gouvernance dans laquelle les habitants (et les enfants) ne sont pas reconnus comme des acteurs légitimes des décisions qui façonnent leur quotidien. Or c'est cette exclusion même qui rend les projets d'aménagement non seulement injustes mais aussi inefficaces : un espace public conçu sans ses usagers ne peut satisfaire leurs besoins réels.

C'est là que la mobilisation citoyenne observée à Piliscsaba prend toute sa signification. Face à un projet imposé, parents d'élèves, enseignants, riverains et associations se sont organisés spontanément : pétition, banderoles, interventions en conseil municipal, création d'une association. Cette mobilisation n'était pas seulement une contestation d'un projet particulier : elle portait, en creux, une revendication plus profonde, celle du droit à être consulté, à participer aux décisions qui concernent son cadre de vie, à peser sur la manière dont l'espace public est conçu et pour qui. La participation agit comme une façon légitime de se manifester en tant que citoyen sur les enjeux urbains.

Le rapport d'expertise produit dans le cadre du stage, venant appuyer cette mobilisation par une analyse rigoureuse des conditions de déplacement des enfants et des conséquences du projet sur leur sécurité et leur santé, illustre comment le travail associatif peut servir de relais entre la parole citoyenne et les instances décisionnelles. Cette issue illustre comment le travail d'une ONG, même dans un contexte politique peu favorable, peut peser concrètement dans des décisions locales lorsqu'il vient appuyer une dynamique citoyenne déjà engagée.



### III) Résultats, mise en perspective et bilan.

Trois mois passés au sein du Clean Air Action Group à observer, échanger et s’immerger ont permis de collecter une matière riche et variée. Il s’agit donc de rendre compte des enseignements, de les confronter aux cadres théoriques mobilisés en première partie, et de porter un regard critique et nuancé sur ce que les rues scolaires font — ou ne font pas encore — à Budapest.

#### A) Les résultats et propositions d’une ville en cours de transition.

Les rues scolaires offrent de nombreux bienfaits pour la santé des enfants. Le concept des rues écoles est si simple qu’il permet un aménagement modulable, peu coûteux et rapide à réaliser. Une action efficace qui permet à une municipalité dans un temps court, en quelques mois ou le temps d’un mandat, de répondre à un besoin de la population. Cette nouvelle façon de faire la ville s’inscrit donc dans une démarche à l’initiative des politiques publiques locales. Cette dernière n’étant pas anodine, elle vient en écho à une évolution sociétale qui aspire à une plus grande participation citoyenne et à un désir profond de réappropriation des espaces publics.

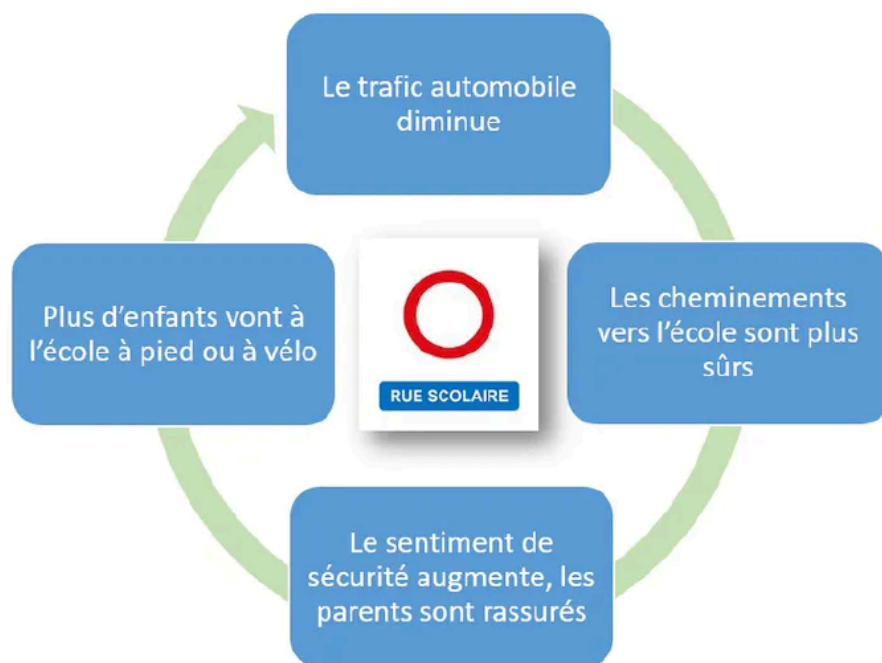


Figure 38: Cercle vertueux des rues scolaires. Mathieu Chassignet, adapté du guide “Concevoir une rue scolaire : méthodologie et bonnes pratiques” The conversation, 2021.

En réduisant le trafic automobile, les cheminements vers l'école deviennent plus sûrs, ce qui augmente le sentiment de sécurité chez les parents, qui laissent alors davantage leurs enfants aller à l'école à pied ou à vélo, ce qui contribue à son tour à diminuer encore le trafic. Chaque effet entraîne un autre, dans une dynamique auto-renforçante. Le retard de Budapest dans ce domaine tient moins à une absence de volonté qu'à une succession de blocages structurels. Pendant de nombreuses années, la municipalité centrale a été privée des financements nécessaires à la mise en œuvre de ses projets d'aménagement urbain, dans un contexte de forte centralisation politique qui a freiné les initiatives locales les plus ambitieuses.

Les rares projets de rues scolaires tentés jusqu'ici ont par ailleurs souvent échoué sur deux écueils majeurs : le manque de concertation avec les communautés scolaires d'une part, et

l'absence d'une vision cohérente à l'échelle de l'arrondissement d'autre part. Car une rue scolaire isolée, insuffisamment articulée avec des itinéraires sécurisés pour les piétons et les cyclistes et peu lisible pour les familles, peine à modifier en profondeur les comportements de mobilité. C'est précisément là que réside l'enjeu central pour Budapest : passer d'expérimentations ponctuelles à une politique de mobilité scolaire cohérente, pensée à une échelle suffisante pour enclencher durablement le cercle vertueux documenté dans les villes pionnières.

Le contexte politique post-avril 2026 ouvre néanmoins une fenêtre d'opportunité réelle. La volonté affichée de redonner une place aux collectivités locales et à la société civile pourrait permettre à des projets jusqu'ici freinés de trouver enfin les conditions de leur mise en œuvre. C'est dans cet élan que plusieurs propositions complémentaires aux rues scolaires méritent d'être envisagées.

Parmi les dispositifs complémentaires aux rues scolaires, le pédibus, un transport scolaire écologique et convivial, le pédibus en est un bon exemple. Il constitue une solution particulièrement adaptée au contexte budapestois et mérite d'être envisagé comme un levier à part entière de la transition vers une mobilité scolaire plus durable. Le principe est simple : des groupes d'enfants se rendent à l'école à pied, accompagnés d'adultes bénévoles (le plus souvent des parents d'élèves ou des riverains) sur des itinéraires fixes et sécurisés, à des horaires réguliers. À la manière d'un bus classique, le pédibus suit un trajet prédéfini avec des arrêts identifiés, auxquels les enfants peuvent rejoindre le groupe au fur et à mesure du parcours. Dans le même sens, existe le vélo-bus, l'idée est similaire, mais à vélo. Ce dispositif présente plusieurs avantages qui en font une réponse particulièrement pertinente aux défis identifiés à Budapest. Sur le plan de la sécurité d'abord : en organisant des trajets collectifs encadrés, le pédibus répond directement à l'inquiétude principale des parents budapestois face à l'insécurité ressentie aux abords des écoles. Il permet de sécuriser le chemin scolaire sans nécessiter d'aménagement physique lourd, ce qui en fait une solution rapidement déployable même dans des arrondissements où les projets de rues scolaires se heurtent encore à des obstacles politiques ou financiers.



Figure 39 : Colibri : Comment mettre en place un pédibus ?

Sur le plan sanitaire ensuite : en encourageant la marche quotidienne, il contribue directement à lutter contre la sédentarisation croissante des enfants hongrois et contre les conséquences sanitaires documentées qui en découlent, notamment l'obésité infantile qui touche aujourd'hui un enfant sur cinq en Hongrie. Sur le plan environnemental enfin : chaque enfant qui

rejoint un pédibus représente un trajet en voiture en moins aux heures de pointe, contribuant ainsi à la réduction du trafic automobile et de la pollution atmosphérique aux abords des écoles.

Au-delà du pédibus, deux autres propositions méritent d'être soulignées. La première est de systématiser les diagnostics de terrain aux abords des écoles à l'échelle de chaque arrondissement. Plutôt que de procéder par expérimentations isolées et peu comparables d'un établissement à l'autre, une cartographie rigoureuse des besoins et des potentiels de transformation permettrait de fonder les décisions d'aménagement sur des données réelles, partagées entre acteurs institutionnels et associatifs, et suffisamment précises pour orienter des choix d'investissement cohérents sur le long terme.

La seconde, et sans doute la plus structurante, est de placer la participation des enfants et des familles au cœur de chaque projet. Les expériences européennes les plus abouties (qu'il s'agisse de Paris, de Gand ou de Vienne) montrent unanimement que l'adhésion des communautés scolaires constitue une condition sine qua non de la réussite d'un dispositif de rue scolaire. Un projet imposé sans concertation, aussi bien conçu soit-il techniquement, génère des résistances qui fragilisent sa mise en œuvre et compromettent sa pérennité. À l'inverse, associer les enfants à la réflexion sur leurs propres espaces de vie (recueillir leurs perceptions de l'espace public, comprendre leurs habitudes de déplacement, leur donner une capacité d'expression et de proposition) c'est non seulement améliorer la qualité et l'acceptabilité des projets, mais aussi leur reconnaître une légitimité d'acteurs urbains à part entière.



Figure 40 : Photos personnelles de la rue Belvederegasse face à l'école de St.-Elisabeth-Platz à Vienne (IV arrondissement) le 24 juin 2026.

Par exemple, concernant un cas de Vienne à l'école de St Elisabeth, nous pouvons constater de nombreux aménagements pour les enfants, la route s'est entièrement transformée avec des espaces de détente et de loisir avec la présence de toboggans, bancs, espaces verts... L'atmosphère n'est pas impactée par des nuisances sonores ou encore polluantes. C'est une rue qui a définitivement changé de vocation, et dont les riverains, les parents et les enfants se sont pleinement approprié l'espace.



C'est précisément ce type d'exemple concret, vu et vécu sur le terrain, qui a le plus de force pour convaincre. Dans cette perspective, la venue d'acteurs extérieurs porteurs d'expériences réelles représente une opportunité précieuse pour Budapest. Lorsque des experts viennent présenter leurs programmes directement sur place (comme c'est le cas avec la conférence organisée conjointement par CAAG et l'Institut français de Hongrie, qui prévoit l'intervention de Tony Renucci, directeur de l'association Respire, pour partager l'expérience parisienne) ils ne transmettent pas seulement des données ou des résultats : ils apportent la preuve vivante qu'un autre modèle est possible, qu'il a fonctionné ailleurs, et qu'il peut être adapté à un contexte différent.

Un autre exemple illustre bien cette dynamique de coopération. Carlos Moreno, urbaniste franco-colombien et père du concept de la ville du quart d'heure, s'est rendu à Bratislava en mai 2025 pour la conférence “Start with children” organisée par la ville de Bratislava, puis à Budapest en avril 2026. En faisant le lien entre sa vision globale (une ville où chaque habitant peut accéder à pied ou à vélo à l'ensemble de ses besoins quotidiens en moins de quinze minutes) et les dispositifs concrets que sont les rues scolaires, il a offert à ces deux capitales d'Europe centrale une grille de lecture à la fois cohérente et inspirante.

Car ces deux approches ne sont pas dissociables : sécuriser le chemin de l'école, c'est déjà repenser la ville à une échelle humaine, celle du quartier, celle de l'enfant. À Budapest, Carlos Moreno n'est pas venu présenter un concept théorique déconnecté des réalités locales : il a montré comment Paris avait concrètement transformé ses espaces publics, réduit la place de la voiture et repensé la proximité urbaine au bénéfice de ses habitants, et en particulier de ses enfants, à travers le programme des rues scolaires.



Figure 41 : Carlos Moreno et sa présentation sur la ville du quart d'heure et sur le projet “Rues aux écoles” de la ville de paris, conférence “Start with Children” à Bratislava.

Ce type de venue illustre parfaitement la valeur de ces échanges : ils ancrent la réflexion dans des exemples vécus, créent des ponts entre des villes aux trajectoires différentes mais aux enjeux communs, et donnent aux acteurs locaux les outils pour convaincre et agir. Ces expériences, entre terrain et coopération internationale, ont confirmé une conviction construite tout au long de ce stage : c'est à l'articulation entre l'échelle locale et l'échelle européenne, au service d'une ville plus juste et plus accueillante pour tous, que je souhaite inscrire mon parcours professionnel.

## B) Bilan de compétences professionnelles.

Cette année tout comme l'année dernière, j'ai eu la chance pendant ces trois mois de travailler au sein de l'équipe de Clean Air Action Group, de comprendre son organisation que ce soit à l'échelle locale ou européenne et d'avoir plusieurs visions sur les projets que l'ONG mène. Par ses nombreuses actions à l'échelle locale ou européenne, ce stage confirme peu à peu après un deuxième stage chez CAAG mon désir de travailler à l'échelle européenne, dans un bureau ou une tout autre ONG dans l'action pour le climat, l'environnement et de la politique de l'enfance. Pouvoir partager, programmer, conduire des projets, des rencontres qui permettent d'organiser des conférences publiques entre plusieurs municipalités européennes et présenter leur fonctionnement ainsi que leur exemple de politique urbaine ou encore travailler avec plusieurs institutions.

Effectuer son stage dans le domaine de l'urbanisme en Hongrie s'est révélé être une expérience enrichissante, notamment au regard du contexte singulier du pays. Sous le gouvernement Orban, la Hongrie était marquée par un nationalisme conservateur fort, un recul des libertés civiles et une grande censure médiatique. Il était aussi intéressant de voir comment les associations évoluent dans un espace réduit et c'est un paradoxe qui rend le territoire stimulant, car sous un cadre politique qui n'est pas favorable aux transitions écologiques il existe beaucoup de solutions urbaines à entreprendre. Sous une dépendance à la voiture, nous pouvons remarquer qu'il y a un potentiel de transformation.

La mission principale sur les rues des écoles m'a particulièrement touchée, m'a intéressé, j'ai beaucoup appris et les accomplir avec plaisir. Ces deux expériences de terrain (urbain et rural) ont mis en évidence que les enjeux autour de l'enfant dans l'espace public ne se posent pas de la même façon selon le territoire. À Budapest, la volonté de transformation existe, portée par des acteurs publics et associatifs engagés, mais elle se heurte à des contraintes géographiques, politiques et institutionnelles qui rendent les avancées lentes et inégales selon les arrondissements. Dans le secteur rural, les projets régressifs peuvent être imposés sans consultation selon le gouvernement de la municipalité mais la mobilisation citoyenne peut néanmoins le faire reculer.

La durée de mon stage n'étant pas suffisante à la conduite du projet dans son intégralité comme par la création de l'enquête pour les écoles franco-hongroise du premier district, j'ai pu être polyvalente, avoir un regard transversal, j'ai particulièrement aimé découvrir le fait que chaque écoles avec des caractéristiques différentes, une situation géographique différente et savoir qu'un projet de rue scolaire ne peut se faire en fonction de son contexte urbain ou encore à cause de la politique de la municipalité de chaque arrondissement qui souvent, ne priorise par les aménagement lié à l'environnement ou encore la voix des citoyens. Avec le manque de temps, il a été compliqué de récupérer à temps les réponses de chaque établissement, de croiser les résultats pour la réalisation d'un diagnostic. Toutefois, j'ai tout de même pu apporter ma pièce à l'édifice et à la bonne conduite des projets menés.

Le stage m'a apporté beaucoup de compétences, la communication et l'échange pour les propositions de projet avec des institutions (Institut français et les mairies) ont permis d'évoluer mon vocabulaire en français tout comme en anglais en fonction de mon interlocuteur-riche. J'ai pu améliorer mes expressions lors de la rédaction de plusieurs rapports d'observation qui pouvaient avoir des caractéristiques précises, différentes des unes des autres. J'ai pu m'adapter aux demandes qui ont pu être plus spécifiques que d'autres, savoir rebondir face à une situation, rendre un projet à temps, avoir aussi une capacité d'ouverture d'esprit et de proposition de projet permettant de faciliter les recherches voire les compléter. J'ai aussi apprécié le fait de m'adapter

à chaque situation en tant que poste de stagiaire par l'alternance entre d'embrasures réunions de travail, enquête du terrain, du bureau.

L'une des difficultés rencontrées lors de ce stage a été l'accès aux données urbaines et géographiques, ses informations en Hongrie sont souvent peu disponibles voire volontairement pas accessibles par le gouvernement, qui ne favorise pas la transparence des données publiques. Il a été intéressant mais tout aussi frustrant de constater à quel point mener des recherches urbaines dans ce contexte peut s'avérer complexe pour obtenir des informations sur le trafic, la cartographie ou les données démographiques locales ont été introuvables. J'ai permis de comprendre à quel point la politique peut avoir un énorme impact sur le travail de terrain.

Enfin, je souhaite approfondir ma culture des projets menés à l'échelle européenne, notamment en matière d'aménagement urbain, des mobilités douces et de politiques environnementales pour comprendre les différentes dynamiques qui façonnent nos villes et les initiatives d'un pays à un autre. En parallèle je reste aussi convaincu de l'importance de travailler sur les échelles locales, c'est au niveaux des quartiers, de l'arrondissement que les changements les plus concrets et significatifs se produisent. Ce stage aura été une expérience formatrice qui l'a permis de confronter mes connaissances théoriques à la réalité du terrain et enrichir ma vision des enjeux urbain à l'étranger.



## Conclusion

Les rues scolaires, dispositif en apparence modeste, se révèlent en réalité comme un révélateur puissant des priorités d'une ville et, plus largement, d'une société. À Budapest, leur déploiement illustre ce paradoxe une municipalité engagée dans la transition vers une ville plus douce, plus sûre et plus inclusive pour les enfants, confrontée depuis seize ans à un gouvernement central qui a systématiquement sapé ses marges de manœuvre en réduisant les dotations aux collectivités locales, en muselant les ONG environnementales, en rendant opaques les données urbaines et géographiques, et en privilégiant une logique autoroutière et automobile au détriment des mobilités douces.

Trois mois passés avec le Clean Air Action Group ont permis de voir clairement comment la politique influence le travail de terrain. Cela concerne l'accès aux données, la coopération avec les écoles, la capacité des associations à agir et la résilience des projets face aux changements de majorité dans les arrondissements. La division institutionnelle de Budapest, avec ses vingt-trois arrondissements aux priorités différentes, ajoute de la complexité. Par exemple, une school street réussie dans le VIIIème arrondissement, comme Trefort utca, ne se reproduit pas automatiquement dans le IVème ou le Vème. Chaque projet nécessite une volonté politique locale, un effort de concertation spécifique, des ressources dédiées et parfois beaucoup de patience.

Pourtant, c'est dans cette contrainte que se trouve un certain espoir. Malgré un régime politique peu enclin aux transitions écologiques, des acteurs comme Clean Air Action Group, la municipalité de Budapest, des associations de parents d'élèves et l'Institut français de Hongrie ont réussi à maintenir une dynamique. Ils ont inventé des formes de coopération et expérimenté à petite échelle. L'exemple de Piliscsaba en illustre bien l'importance : face à un projet municipal défavorable qui menaçait des arbres centenaires pour créer des parkings devant une école, c'est la mobilisation des citoyens (pétitions, groupes Facebook, banderoles, lettres aux élus) qui a poussé la municipalité à s'asseoir pour négocier. La ville se construit aussi dans la rue, à travers ces petits rapports de force quotidiens.

L'élection de Péter Magyar en avril 2026 marque un tournant dans le paysage politique hongrois. Après seize années sous le gouvernement Orbán, qui ont vu un nationalisme conservateur fort, un recul des libertés civiles, une censure des médias et une hostilité envers les politiques environnementales urbaines, un nouveau cadre s'ouvre. La promesse du nouveau gouvernement de rétablir l'indépendance des institutions et de réformer les relations entre l'État central et les collectivités locales pourrait permettre d'accélérer des transformations comme les school streets à l'échelle métropolitaine. Si les financements aux arrondissements sont augmentés, si les données urbaines redeviennent accessibles et transparentes, et si les ONG environnementales retrouvent des soutiens stables, alors les conditions pour généraliser les rues scolaires à Budapest seront nettement améliorées. Ce n'est pas tant le dispositif en lui-même qui pose problème (il a déjà fait ses preuves, est peu coûteux et est documenté dans de nombreuses villes européennes) mais plutôt le contexte politique et institutionnel qui permettrait finalement

de le mettre en œuvre à une échelle suffisante pour avoir un impact sur la mobilité et sur la place des enfants en ville.

À l'échelle mondiale, le mouvement des rues scolaires bénéficie d'une reconnaissance croissante qui dépasse largement les cercles spécialistes de l'urbanisme. La capitale a remporté le prestigieux prix urbain Lee Kuan Yew World City Prize 2026 de Singapour pour ses initiatives en matière de développement durable et son travail sur les "School Streets". Le résultat est évident : une amélioration mesurable de la qualité de l'air près des écoles, une augmentation significative des déplacements actifs des enfants, et un changement culturel profond dans la relation de la ville avec ses plus jeunes habitants. Cette reconnaissance internationale envoie un message fort à toutes les villes qui hésitent encore : les school streets ne sont pas un gadget ou une expérience marginale. Elles représentent une réponse urbaine validée, reproductible et efficace, maintenant reconnue par la communauté scientifique et politique internationale. Pour Budapest, pour la Hongrie et pour toutes les villes d'Europe centrale encore largement organisées autour de la voiture, l'exemple de Singapour est un appel à l'action.

La question finale est dépassée celle des seuls abords scolaires : quelle ville souhaitons-nous pour les générations futures ? Une ville conçue pour les voitures ou une ville bâtie autour des besoins, des corps et des rêves des enfants ? Francesco Tonucci souligne que la liberté de mouvement des enfants est un indicateur essentiel de la qualité d'une ville. À ce titre, les school streets ne sont pas une fin en soi : elles représentent le premier maillon d'une chaîne de transformations profondes, touchant à la gouvernance urbaine, à la démocratie locale et à la place accordée aux plus vulnérables dans la construction de la cité. Repenser l'espace autour d'une école, c'est aussi réfléchir à qui a le droit d'occuper la rue, qui participe aux décisions d'aménagement, et quelle vision de la vie ensemble nous choisissons de promouvoir dans l'espace public.

## Bibliographie:

### Article Universitaire :

BODNÁR Judit, 2001. "Fin de Millénaire Budapest: Metamorphoses of Urban Life", University of Minnesota Press, 222 pages.

BOUKLA Mouloud et MONNET Nadja, 2018. "Postures et trajectoires urbaines : la place des enfants et adolescents dans la fabrique de la ville", *OpenEdition Journals*.

CHASSIGNET Mathieu, 2021. "Concevoir une rue scolaire : méthodologie et bonnes pratiques", *The Conversation*.

CHRISTENSEN P., JAMES A. et JENKS C., 2000. "Home and Movement. Children Constructing 'Family Time'", in HOLLOWAY S. L. et VALENTINE G. (dir.), *Children's Geography. Playing, Living, Learning*, London : Routledge, pp. 139-155.

CLARK A., 2004. "The Mosaic Approach and Research with Young Children", in LEWIS V., KELLET M., FRASER S. et DING S. (dir.), *The Reality of Research with Children and Young People*, London : Sage, pp. 142-161.

CSIRFUZ Márton, HORVATH Vera, JELINEK Csaba, POSFAI Zsuzsanna et SZABO Linda, 2015. "Gentrification et redimensionnement de la gouvernance urbaine à Budapest-Józsefváros", *Intersections*, ResearchGate.

DANIC I., DAVID O. et DEPEAU S., 2010. "Enfants et jeunes dans les espaces du quotidien", Rennes : Presses universitaires de Rennes.

FARKAS JENO Zsolt, KOVÁCS Zoltan et CSOMÓS Gyorgy, 2020. "The Availability of Green Spaces for Different Socio-Economic Groups in Cities: A Case Study of Budapest, Hungary", *Journal of Maps*, ResearchGate.

GARNIER Pascale, 2015. "Une ville pour les enfants : entre ségrégation, réappropriation et participation", *Métropolitiques*.

GAYET-VIAUD Carole, RIVIÈRE Clément et SIMEY Philippe, 2015. "Les enfants dans la ville", *Métropolitiques*.

ILLICH Ivan, 2015. *Une société sans école*, Paris : Points, p. 56.

KOCH Marjolaine, 2016. "Espace public : quelle place pour les enfants dans la ville ?", *Cahier du CERE*.

KOVÁCS Zoltan, EGEDY Tamas et SZABÓ Balasz, 2018. "Persistence or Change: Divergent Trajectories of Large Housing Estates in Budapest, Hungary", pp. 191-214, Springer Nature Link.

MANHES Sylvain, 2018. "La place des enfants dans la conception de la ville", *Les Cahiers du Développement Social Urbain*, n° 67, pp. 41-41, Cairn.

OLAH Gábor, 2025. "Espaces urbains protégés à Budapest. Le changement d'échelle spatiale du patrimoine urbain (1928-1987)", Paris : L'Harmattan, 368 pages.

PAAL Michaela, 1995. "La décomposition urbaine à Budapest : l'héritage du communisme", *Bulletin de l'Association de Géographes Français*, vol. 72, n° 3, pp. 284-293, Persée.

### **Site internet :**

<https://citycenters.eu/>  
<https://jozsefvaros.hu/english/>  
<https://www.budapest.com/en>  
<https://bkk.hu/>  
<https://www.levego.hu/>  
<https://www.respire-asso.org/>  
<https://valyo.hu/>  
<https://www.researchgate.net/>  
<https://hvg.hu/>  
<https://kepmas.hu/hu>  
<https://www.ncbi.nlm.nih.gov/>  
<https://budapest.hu/>  
<https://whc.unesco.org/>

### **Ouvrage :**

ALLISON James et PROUT Alan, 2015 *"Constructing and Reconstructing Childhood"*.

ARIES Philippe, 1979. *"L'enfant et la rue, de la ville à l'antiville"* dans *"L'enfant et la vie urbaine"*.

TONUCCI Francesco, 1996. *"La ville des enfants (La città dei bambini)"*. Edition Parenthèse.

### **Mémoire:**

DUGARDIN Clarisse, 2023. *"Vers des villes plus apaisées et inclusives : quelle place pour les enfants dans l'espace public"*.

TIZON Erwan, 2023.

### **Médias télévisés:**

MOURGES, E, 23 avril 2021. *"L'aire de jeu, entre phénomène social et artistique"*. France Culture.

Les adultes de demain, VAN DER WILK Adriane. 5 décembre 2024. *"Repenser les villes pour les enfants et les parents"*. Youtube.

France 3 Grand Est, journal 19/20. (2019, 26 novembre). Weil am Rhein, Un plan de ville pour les enfants

### **Article de journal :**

CHASSIGNET M., 2020. « La mobilité vers l'école : un enjeu de santé publique trop souvent oublié des politiques publiques », *Alternatives Économiques*.

GEORGES Clara, 2022. « Où sont passés les enfants des villes ? », *Le Monde*.

GREENPEACE, 2021. « Pourquoi l'État veut-il empêcher chacun de donner son propre argent au bien commun, selon sa propre méthode ? », *Greenpeace*.

JIMENEZ Greta, 2025. « Le problème de la pollution à Budapest : un aperçu complet », *ShunWaste*.

KOCH Marjolaine, 2016. « Espace public : quelle place pour les enfants dans la ville ? », *Lettre du Cadre*.

KOCH Marjolaine, 2017. « Penser le PLU avec des enfants », *Lettre du Cadre*.

LA RÉDACTION, 2022. « L'urbanisme, un jeu d'enfants ? », *Lumières de la Ville*.

MEYER Filip, 2026. « En Hongrie, Péter Magyar s'attaque aux médias inféodés à Orbán », *Les Échos*.

MEZEI Lilla, 2018. "Renaître de ses cendres : voici comment Budapest a été reconstruite après la Seconde Guerre mondiale", *Daily News Hungary*.

GÉO, 2024. « Balaton, cette "mer hongroise" menacée par le clan Orbán », *Géo*.

### **Autre (rapport, synthèse, archives...):**

Budapest 2030. "Concept de développement urbain à long terme", 2014.

A'urba. "Regard sur l'espace public : Les enfants dans l'espace public", 2021.

A'urba. "Espaces ludiques, villes pour tous", 2021.

Rue de l'Avenir. "L'enfant comme révélateur et acteur de la ville pour tous", 2019.

The Future Design of Streets. "Rues Scolaires".

Child Health Initiative et Fondation FIA. "School Streets : Putting Children and the Planet First", 2022.

Clean Air Action Group. "Dressons une carte de la pollution atmosphérique en Hongrie !", 2021.

School Streets. "Le ministère des Transports (DfT) a enfin publié des informations sur les infractions routières en mouvement !", 2021.

Vienne à Pied. "Schulstraße Vereinsgasse : lancement d'un projet pilote".

ARENE et ADEME. "Le ramassage scolaire non-motorisé : bus pédestre et bus cycliste".

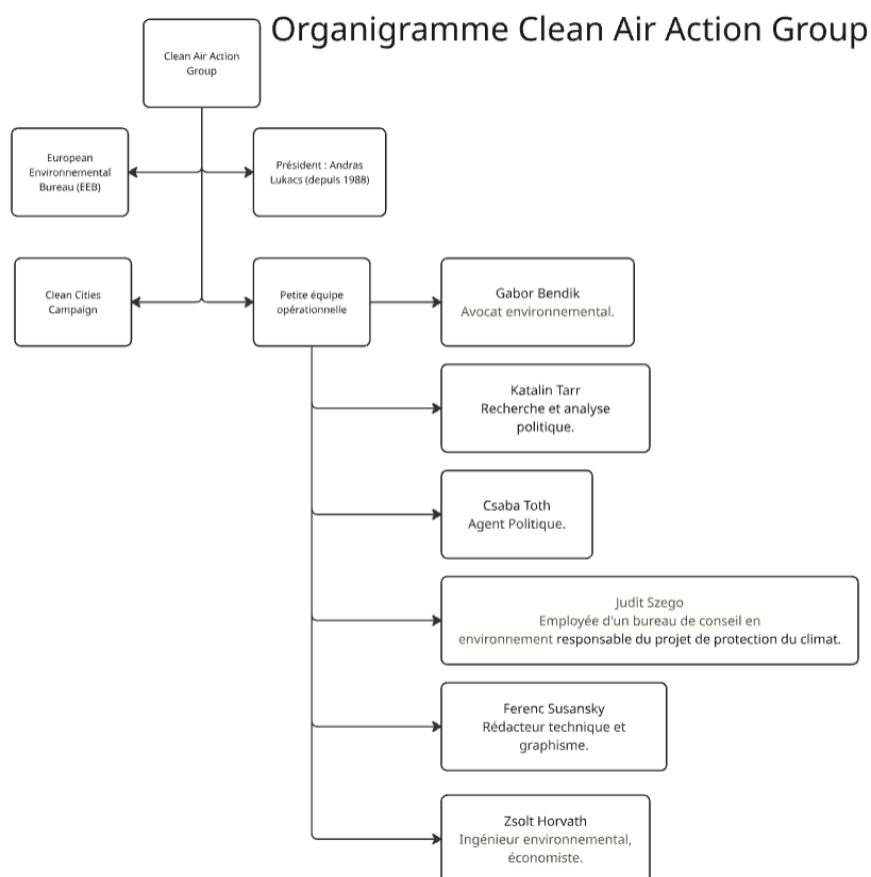
Healthy Streets. "Budapest : Soutenir les quartiers dans la transformation de leurs projets".

Hungary. "Budapest Reclaims Streets for Next Generation".



## Annexes :

### Annexe 1: Présentation principale de l'équipe de Clean Air Action Group



### Annexe 2: Stagiaire de Clean Air Action Group à la manifestation à Fonyod



## **1. Spending public money in environmental-friendly way taking into consideration economic and social aspects.**

The way taxes and subsidies are implemented have a profound effect on our environment. The event aims to raise consciousness about this fact.

Agenda:

15.00 Greetings by representative of the Institut français – Amphithéâtre

15.05 Introduction by a French economist (CAAG might suggest one to be invited) about the role of taxes and subsidies with special regard to the environment – Amphithéâtre

15.20 World café – teams of 5-6 people at separate tables in various spaces in the Institute. All members of each team (except for one person) change every 20 minutes. The task is to make recommendation on how 1000 billion forints could be redistributed in the state budget in a year. What taxes are to be raised, what subsidies are to be reduced, what taxes are to be lowered, what subsidies should be increased – and how much? (The result should be revenue neutral.)

16.30 Break

16.15 Each table reports about their result. The economist who introduced the event as well as the participants can comment on each report. – Amphithéâtre

17.00 End of the event

Participants: anyone who registers

## **2. Dispelling transport myths Transport is a major source of greenhouse gases and other environmental harms; however, its emissions continue to rise.**

Urgent action is needed, but the spreading of false information and myths in society at large about mobility is holding back progress in public policies and businesses. Some examples of these myths are the following: some claim that environmentally friendly transport modes and sustainable urban planning (e.g. 15-minute cities) are designed to restrict freedom of movement and make life more difficult for citizens; the construction of new roads for private cars will save time for travelers and reduce congestion (in fact, due to induced demand, they will not); improving the energy efficiency of motor vehicles will reduce overall fuel consumption (in fact, it will not due to the Jevons paradox); more bike lanes or Zero Emission Zones (ZEZs) will only increase traffic jams and hurt local commerce (in fact, studies show large benefits of these measures, including for commerce); high parking fees are inefficient and unfavourable to the poor (in fact, with proper compensation, it will reduce social inequities). The presentation will describe the most prevalent transport myths as well as the arguments debunking them with evidence-based data.

Agenda (the whole event is in the Amphithéâtre)

16.00 Greetings by representative of the Institut français

16.05 Introduction to the topic by a Hungarian and a French expert (CAAG can suggest one to be invited), then they project slides, on which statements on the topic are written. At each slide the experts ask the audience to vote on menti.com (or a similar system) whether they think the statement is true or false, and after the vote, the experts ask that people from the audience justify their reply. Then the experts provide their answer with justification.

17.30 Summary of the results by the experts

17.40 End of the event

Participants: anyone who registers

### **3. Comparing school streets in Paris and Budapest: what can the two cities learn from each other?**

While Paris is a frontrunner in creating school streets, Budapest has just started to catch up. Still, we believe that both cities can provide valuable insights and creative ideas in this domain. The aim of the event is to present the current school street situation and the future school street plans and so boost the imagination of decision-makers and designers of the two cities.

Agenda (the whole event is in the Amphithéâtre)

16.00 Greetings by representative of the Institut français

16.05 Introduction to the topic by a French expert (CAAG can suggest one to be invited) and a Hungarian expert with slideshow about school streets in Paris and Budapest.

16.30 Working in small groups to conceptualize school streets of concrete schools in Budapest.

17.10 The presentation of the school street concepts of each group (4-5 mins per each group)

17.40 Summary by the experts

17.50 End of the event

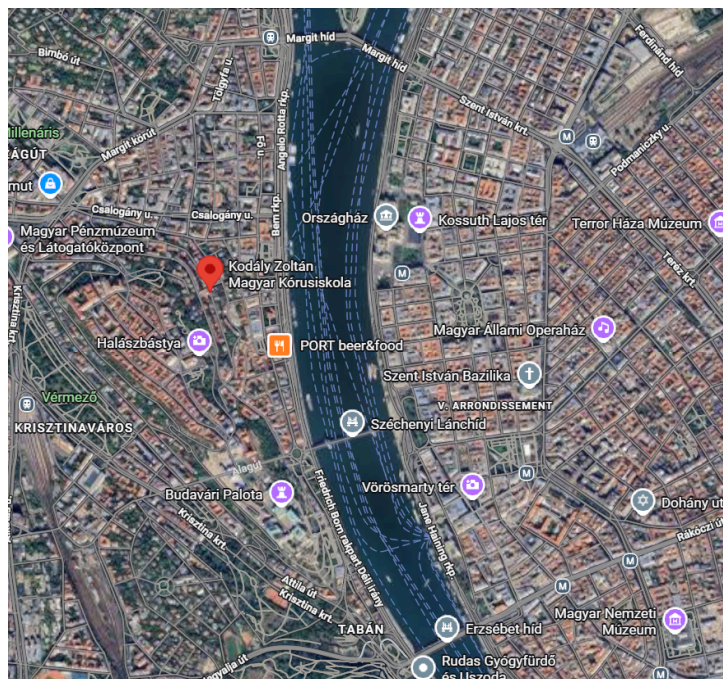
Participants: ideally municipality experts, decision-makers and teachers, but could be anyone



## Annexe 4: rapport de l'école Kodály Zoltán Magyar Kórusiskola

Where: Toldy Ferenc u. 28-30

When: 15th April 2026, between 7:10 and 8:10



(Google Maps)

### How do children get to school?

|                                                        | Number of children |
|--------------------------------------------------------|--------------------|
| Children accompanied by parents/sister/brother on foot | 30                 |
| Alone on foot                                          | 86                 |
| Alone by bike                                          | -                  |
| Dropped off at school by car                           | 10                 |
| Dropped off at school by bicycle                       | -                  |
| Scooter                                                | 1                  |
| Bus                                                    | -                  |
| Taxi                                                   | -                  |
| Kiss and Ride                                          | -                  |
| Metro                                                  | -                  |
| <b>TOTAL</b>                                           | <b>112</b>         |

### Experience:

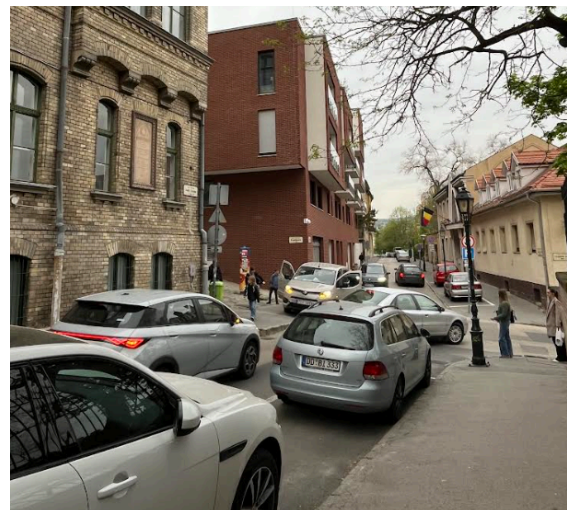
We have noticed that many children come on their own using the nearby buses and underground. In addition, two schools are right next to each other, which means a large number of pupils arrive in a short space of time. The main street is small and narrow, with heavy traffic that can cause a great deal of disruption. We spoke to a parent about whether she could envisage a dedicated children's street, she rejected the idea, saying that if this were to happen, she would have to drive up the Buda hills to drop her children off by car.

### Children arriving at the school:

Before arriving at the school, at the metro Batthyany tér, between 7:05 and 7:10, I saw a lot of children taking the same path as me. Children had taken the metro and the bus, and most of them were on their own. I followed them all the way and to go to school we had to do a short 10-minute walk from the station of Batthyany. When I was in front of the school many of them arrived in groups (due to the bus and underground timetables), some were on their way to school Kodály Zoltán Magyar including the school opposite (Toldy Ferenc Gimnázium). At 7:40 am, there were lots of children arriving, some accompanied by adults and others in cars. There were so many people in such a narrow street. There was a lot of congestion and children were exposed to the pollution and disruption.

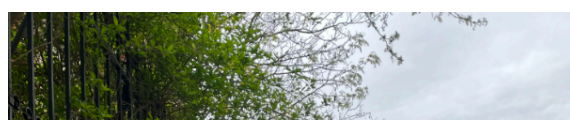
### Parking management :

We can see on the photo a lot of cars all along the street in front of the school. The main street is a one-way street. This morning, a car drove the opposite way to drop their child off at the school entrance (as can be seen below, the first picture). Fortunately, no one was using that road, but it was difficult to turn back.



In the second picture a lot of cars are parked on the pavements at the intersection. As the street is quite narrow, this often causes traffic congestion. In this traffic, there is poor visibility for children travelling alone or with others, it is rush hour and people are stressed, which causes congestion and creates a lot of disruption. In this area we can't find a bike parking space

### Vegetation:



There is no vegetation around the school, no trees or even a single shrub. We could see that the school opposite had more greenery, at Toldy Ferenc Gimnázium.

Area of the school:



The area of the school is clean, we can find bins in the intersection but no trash on the floor, in front of the school or in the area. We can feel and smell the pollution and see how children are confronted at this disturbance and this traffic, which can be dangerous.



## Annexe 5 : Questionnaire pour les écoles du premier arrondissement

Enquêtes sur les rues aux écoles dans le 1er arrondissement de Budapest.

L'association Levegő Munkacsoport et l'Institut français de Hongrie souhaitent connaître vos habitudes, en tant qu'élèves du 1er arrondissement de Budapest, dans le but de développer les « [Rues scolaires](#) ».

Cette enquête constitue une première étape d'un sujet large. Par la suite, les élèves du 1er arrondissement seront impliqués dans une réflexion collective avec des experts afin d'imaginer et de concevoir une future rue scolaire devant l'Institut français. Des rencontres et échanges sont également organisés avec d'autres établissements scolaires, notamment autour de l'exemple de la rue Trefort (Trefort utca).

Ce projet a permis de transformer une partie de la rue située devant l'école en espace de piétons apaisé et sécurisé, limitant fortement la circulation automobile afin d'améliorer la sécurité, le cadre de vie et la qualité de l'air autour de l'établissement. Il est donc important pour nous de mieux comprendre dès aujourd'hui vos pratiques, vos besoins et vos attentes concernant les trajets domicile école.

Pour cela, nous souhaitons identifier, avec vous, les moyens de promouvoir des alternatives à l'usage de la voiture afin de

- renforcer la sécurité sur le chemin de l'école
- favoriser une bonne santé grâce à une activité physique régulière,
- contribuer à la protection de l'environnement, notamment en améliorant la qualité de l'air et en réduisant la consommation d'énergie,
- faciliter l'organisation quotidienne des parents.

Vos réponses sont anonymes et confidentielles et permettront de réaliser un diagnostic par établissement.

Elles permettront de mieux comprendre les pratiques de déplacement et d'identifier des pistes d'amélioration des trajets vers et depuis l'école.

1. Dans quel établissement es-tu scolarisé(e) ?

- Kosztolányi Dezső Gimnázium – 1012 Budapest, Attila út 135
- Szilágyi Erzsébet Gimnázium – 1016 Budapest, Mészáros u. 5–7
- Petőfi Sándor Gimnázium – 1013 Budapest, Attila út 43
- Kodály Zoltán Magyar Kórusiskola – 1015 Budapest, Toldy Ferenc u. 28–30
- Toldy Ferenc Gimnázium – 1015 Budapest, Toldy Ferenc u. 9
- Budapesti Egyetemi Katolikus Gimnázium és Kollégium – 1015 Budapest, Szabó Ilonka u. 2
- BGSZC Hunfalvy János Két Tanítási Nyelvű Közgazdasági Technikum – 1011 Budapest, Ponty u. 3

2. En quelle classe es-tu ?

Définir le niveau 1 - 2 - 3 - 4 - 5 - 6 - 7 - 8 - 9 - 10 - 11 - 12 - 13 ci-dessous :

3. Es-tu :

- Fille
- Garçon

4. As-tu un vélo ?

- Oui
- Non

5. D'où pars-tu habituellement pour aller à l'école ?

- 1<sup>er</sup> arrondissement de Budapest
- Autre arrondissement de Budapest
- En dehors de Budapest

6. Comment te rends-tu habituellement à l'école ?

- Seul(e)
- Accompagné(e) par mes parents ou un membre de ma famille
- Accompagné(e) par les parents d'un camarade
- Accompagné(e) par quelqu'un d'autre (baby-sitter, etc.)

7. Quel est ton mode de transport habituel pour aller à l'école ?

- À pied
- En voiture
- En transports en commun
- À vélo
- En trottinette
- Autre :

8. Quel serait ton mode de transport préféré pour aller à l'école ?

- À pied
- En voiture
- En transports en commun
- À vélo
- En trottinette
- Autre :

9. Qu'est ce qui t'empêche d'aller à l'école à pied ou à vélo (ou en trottinette ?)

*Plusieurs réponses possibles*

- Je vais déjà à l'école à pied ou à vélo
- Mes parents préfèrent m'emmener en voiture
- Mes parents préfèrent m'emmener en transports en commun
- Mes parents ne me laissent pas aller à vélo
- Je pense que le vélo est trop dangereux
- L'école est trop loin pour y aller à pied / à vélo
- Je ne peux pas garer mon vélo à l'école
- Il n'y a pas d'infrastructures cyclables adaptées sur mon trajet
- Je serais en sueur si je venais à vélo

- Je n'ai pas de vélo / je ne sais pas faire de vélo / je n'aime pas le vélo
- Autre :

10. Qu'est ce qui t'empêche d'aller à l'école en transport en commun ?

*Plusieurs réponses possibles*

- Je vais déjà à l'école en transports en commun
- Je préfère marcher ou faire du vélo
- Mes parents préfèrent m'emmener en voiture
- Cela prendrait trop de temps
- Autre :

11. Où vas-tu habituellement après l'école ?

- 1<sup>er</sup> arrondissement de Budapest
- Autre arrondissement de Budapest
- En dehors de Budapest

12. Quel est ton mode de transport habituel pour quitter l'école ?

- À pied
- En voiture
- En transports en commun
- À vélo
- En trottinette
- Autre :

## Annexe 6: Rapport de l'école de Piliscsaba

REPORT : School street in Piliscsaba, Hungary

*by Coupry Manon and Devillepoix Jade, Master student of Urbanism at the University of Toulouse, interns at the NGO Clean Air Action Group (Levegő Munkacsoport)*

When: Wednesday 25 March, between 7:15 AM to 8:30 AM

Who : Meeting with Peter Molnar

Where: Hauck János Német Nemzetiségi Általános Iskola, Piliscsaba, 2081



(Google maps)

### Current context:

Peter Molnar and the parents of students asked us to analyze the situation surrounding a controversial new development project in the center of Piliscsaba, located in front of the school. The vast majority of parents oppose this urban project, which involves creating a “kiss-and-ride” parking area and, as a result, removing the green spaces in front of the school. Thanks to the actions taken by the children’s parents, the municipality is now open to discussions about the project.

### EU context

The European Union envisages “urban transport systems that are safe, accessible, inclusive, affordable, smart, resilient, and emission-free. To this end, municipalities must prepare Sustainable Urban Mobility Plans if they intend to receive EU funding for their projects. These plans should be implemented, and no measures should be taken that contradict the EU’s aims.

In accordance with the above, in recent years, many European cities started to implement school streets, i.e. taking measures to restrict motorized traffic around schools; walking and cycling zones are created in front of schools, at least during drop-off and pick-up times. School Streets are emerging as a low-cost, simple intervention to reduce motor vehicle usage, pollution, improve safety, as well as encourage walking and cycling

in an effort to enhance community health and increased comfort among children and their families. For example, in Paris, during the last decade more than 200 school streets have been implemented, and by the end of this year, their number will reach 300.

#### The current situation at the school in Piliscsaba:

Two weeks ago, the municipality decided to begin construction work in front of the school. Its stated motivation is to create more space for cars by adding a parking lot and a roadway leading to the streets next to the school. According to the authorities, the road was dangerous for vehicles because it was a dead end: drivers had to turn around after dropping off their children, creating a complex and unsafe situation.

However, most parents are against the project, considering it inappropriate. In 2026, infrastructure should be designed to encourage sustainable mobility such as cycling and walking to reduce car use. This is especially important in front of a school, where air, noise, pollution, and the lack of green space undermine a healthy environment for children.

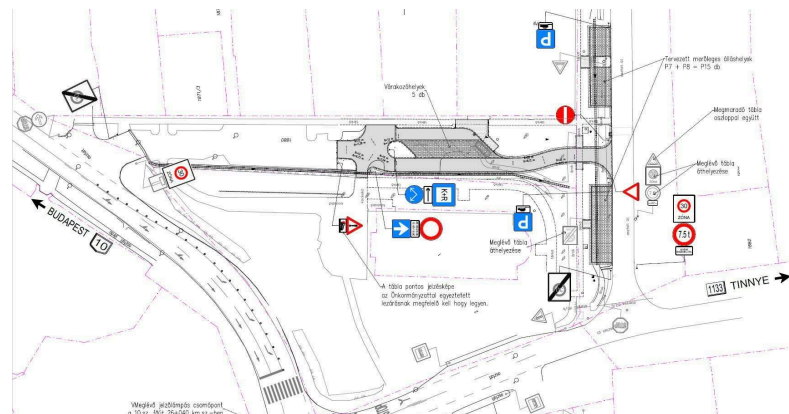
#### Personal experience:

We were welcomed by Peter Molnar in front of the church, just next to the school at 7h15 AM. He explained to us the situation, and the purpose of this landscaping work. Then a pupil's parent, who is a member of the committee, joined us.

If the project is achieved, the space in front of the school will be entirely dedicated to cars with a parking lot and a road joining both axes next to the school. There is no intention to lay out bike lines or even crossings. *Here is the plan of the construction site.*

They explained that the town is already very dependent on car traffic as there is a major road in the center, and some people live in the hills.

One of their concerns is also about the dangerous nature of the construction because the area is not fully safe as there is nothing to separate construction machinery from the road, so children can walk past them. The construction could have started during the summer when the school is closed. Also, one of the major issues is about the trees that are going to be uprooted, thus they





are very important for the kids and biodiversity. Currently, the municipality does not have a permit to cut them.

### Current and future impact on the school area :

Those new plans will also impact the square, which is the heart of the village, pleasant for its green areas, trees, and birds by removing these elements and putting cars instead with congestion, pollution and noise.

According to Peter, 90% of the children live less than 1.5 km from the school, thus this is a distance that is easily walkable or bikeable. When we were there, approximately 70 children came either by foot or bike, alone or accompanied. *Map of the area :*



### Protests against the project :

#### **Kedves Piliscsabaiak! Kedves Szülőkársak!**

Az utóbbi két hét a Templom téri átalakítások és a zöld terület felszámolása miatti aggodalommal telt. Úgy néz ki, hogy a fórum, a különböző szervek és a döntéshozók felé írt megkeresések célba értek.



Az önkormányzat és a képviselő testület szerencsére nyitott arra, hogy napirendre tűzze a terv felülvizsgálatát és szavazzon az esetleges módosításáról.

A módosított terv szerint az iskola előli kilitásra kerülőnek az autók és nem épülne meg az átkötő út a Kálvária utca irányába biztonságosabbá téve a gyermekeink közlekedését. A tervezett torkolat helyén további 5-6 parkolóhelyet valósítanának meg, illetve ami a legényesebb, megmaradnának a fák és a zöldfelület jelentős része.

Ahhoz, hogy ezt a módosított tervet egyáltalán tárgyalni tudja a képviselő testület, szükség van egy civil kezdeményezésre. Ennek keretében aláírásokat fogunk gyűjteni (névvel és lakcímmel) és azt kérjük a döntéshozóktól, hogy hívják össze a rendkívüli testületi ülést és vegyék napirendre a kérdést.

Ha ezt megteszük, akkor a többi a Polgármester Asszonyon és a Képviselőkhöz múlik, akik reményeink szerint meghallják a hozzájuk forduló állampolgárok kérését.

Kérem, hogy támogassák az aláírásgyűjtést! Az ívek terjesztésében és az aláírások koordinálásában kérnénk minden piliscsabai lakos és szülő társ segítségét is!

Fontos, hogy olyan személyek aláírására van szükség a sikeres kezdeményezéshez, akiknek a lakcímkártyáján piliscsabai állomódó vagy tartózkodási cím szerepel vagy a gyermeke a környékbeli iskolák (Hauk, Jókai) tanulója.

Aki szeretne segíteni bármilyen formában, írjon egy emailt a [peticio.piliscsaba.templomter@gmail.com](mailto:peticio.piliscsaba.templomter@gmail.com) email címre.

Együtt sikerülni fog!

Köszönettel,

dr. Kárpáti Dániel  
piliscsabai lakos, Haukcs szülő

Some inhabitants of the city and the surrounding area, including mostly children's parents, gathered to protest against the municipality's construction plan. The population wasn't aware of it and had not been consulted about the project.

They created an online petition, which received more than 400 signatures, now their goal is to get the same amount but on paper to make it more "official". *Here is the situation explained with a link to the petition.*

They also created a Facebook group, named “Piliscsaba today... and tomorrow!” which is very active. They also made banners that they put in front of the school. *The banner reads : “Future, safety and clean air instead of asphalt”*



#### Our observations and children arriving at the school :

The school is both an elementary school and a middle school that gathers around 100 children. We couldn't observe everyone when we were on site. Arriving at 7:15, there were not a lot of children coming to the school. At 7:25 a lot of children arrived at school and were accompanied by their parents. Some of them arrived by bike and scooter alone. Between 7:30 and 7:45, almost twenty children arrived, most of them coming alone or with their parents. Some pupils came by bike and parked in the teachers' parking area. Some parents drop their children in front of the school, next to a big machine for construction work:

|                                                        | Number of children |
|--------------------------------------------------------|--------------------|
| Children accompanied by parents/sister/brother on foot | 32                 |
| Alone on foot                                          | 35                 |
| Alone by bike                                          | 5                  |
| Dropped off at school by car                           | 6                  |
| Dropped off at school by bicycle                       | 0                  |
| Scooter                                                | 1                  |
| TOTAL                                                  | 79                 |



### Parking management:

There is no bicycle parking all along the street (as we can see above) and few cars are parked. Some construction machines are parked in the only available spaces (and also on the pavement).

### Vegetation:

There will be less vegetation due to the construction in front of the school. Hopefully, the green space next to the church will not be impacted. We can find benches behind the church with a path in the middle.







This tree, named “climbing tree” by a lot of pupils, is a relaxation and amusement area for a lot of them after school.

Sadly, the tree would be demolished to make space for new construction and future kiss-and-ride parking (5 parkings will be in construction). It was an old tree, which everyone knew.

In order to build the car parking space properly, the site personnel wanted to destroy the trees (which is illegal) but left them as they were without touching the roots.

#### The school area:

The school is clean, and without the machine's construction noises, the area is calm and silent. We can hear the birds singing and there is not a lot of traffic. Only pupils aged between 3 to 10 were dropped by car by their parents in front of the school. Cars follow the speed limits and don't drive too fast. A lot of people, parents, children, come by foot. The area was globally clean with no bins and trash around.

#### Context and chronology:

Summary of the events provided by Péter Molnar :

*6 March* : signs indicated the presence of surveyors were painted in front of the entrance to Hauck School.

*10 March* : an online petition was launched: [online petition](#)

*11th of March* : first protesters appeared at the meeting of the representative body — [summary of events preceding the plan presentation](#)

*12 March* : local authorities invited parents to inform themselves about the details of the preschool investment.

*18 March* : the plan was presented and Peter was present :

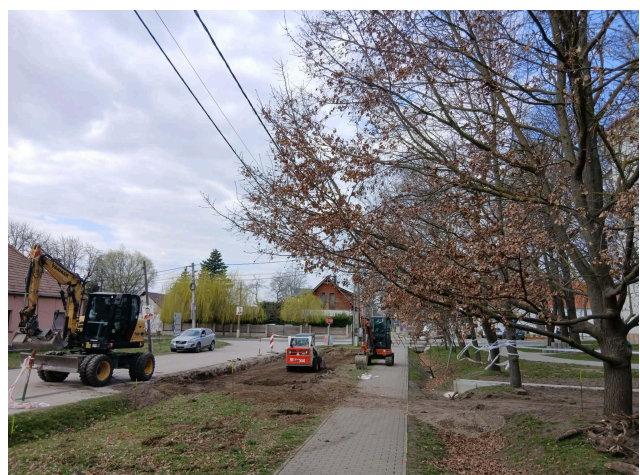
- Since then, the issue was reported within the Facebook group “Piliscsaba today... and tomorrow!”

- a letter on this matter was sent to Member of the Parliament Tamás Menczer and State Secretary Máriusz Révész.

*24 March* : István Styevola, as the person designated by the municipality for negotiations (and as the initiator of the plan), announced that they were ready to modify the plans if we manage to submit a “formal petition” with signatures.

To conclude, the contested project in front of Hauck School in Piliscsaba threatens to replace green spaces and a beloved “climbing tree” with a car-focused “kiss-and-ride” parking area, despite 90% of pupils living under 1.5 km away and most arriving on foot or by bike. Parents and local residents have mobilized through petitions, a Facebook group, and letters to national representatives, successfully pushing the municipality to reopen negotiations.

However, construction is scheduled to finish in 3 weeks, making this an urgent priority. Without immediate action to submit a formal petition with sufficient signatures and demand plan modifications, the works will proceed as planned eliminating green areas, adding pollution and noise, and undermining child safety and sustainable mobility. Piliscsaba now has a narrow window to shift toward a child-friendly, low-car “school street” model before the project becomes irreversible. Now we will see what the discussion between parents and municipality will occur.



## Résumé:

Français : Les rues scolaires, c'est un dispositif urbain en apparence tout simple, mais qui porte un vrai poids politique. En limitant temporairement la circulation motorisée devant les écoles, on redessine l'espace public pour le rendre aux enfants, aux piétons, à ceux qui se déplacent autrement qu'en voiture. À Budapest, une ville longtemps marquée par la toute-puissance de l'automobile et une gouvernance centralisée peu encline aux virages écologiques, la mise en place de ces rues révèle bien des contradictions. La volonté de changer existe, certes, mais elle bute sur des blocages politiques et institutionnels bien réels. Derrière chaque école observée, chaque rue examinée, une même question revient sans cesse : quelle place cette ville accorde-t-elle vraiment à ses enfants, et jusqu'où est-elle prête à se transformer pour eux ?

English: School streets are a deceptively simple urban tool, but one that carries real political weight. By temporarily restricting motor traffic in front of schools, we reshape public space to give it back to children, pedestrians, and those who get around without a car. In Budapest, a city long defined by the dominance of the automobile and a centralised governance reluctant to embrace ecological change, the introduction of these streets exposes deep contradictions. The will to change exists, certainly, but it runs up against very real political and institutional obstacles. Behind every school observed, every street examined, the same question keeps coming back: what place does this city truly give its children, and how far is it willing to transform itself for them?

Spanish: Las calles escolares son un dispositivo urbano aparentemente sencillo, pero que tiene un peso político real. Al restringir temporalmente la circulación motorizada frente a las escuelas, se rediseña el espacio público para devolvérselo a los niños, a los peatones, a quienes se desplazan de otra manera que no sea en coche. En Budapest, una ciudad marcada durante mucho tiempo por la omnipresencia del automóvil y una gobernanza centralizada poco inclinada a los giros ecológicos, la implantación de estas calles revela profundas contradicciones. La voluntad de cambiar existe, ciertamente, pero choca con obstáculos políticos e institucionales muy reales. Detrás de cada escuela observada, de cada calle examinada, una misma pregunta regresa sin cesar: ¿qué lugar le otorga realmente esta ciudad a sus niños, y hasta dónde está dispuesta a transformarse por ellos?

Hungarian: Az iskolai utcák látszólag egyszerű városrendészeti eszközök, ámde valódi politikai súlyt hordoznak. Azzal, hogy ideiglenesen korlátozzák a gépjárműforgalmat az iskolák előtt, újrarájzolják a közterületet, hogy azt visszaadják a gyerekeknek, a gyalogosoknak és azoknak, akik autó nélkül közlekednek. Budapesten, egy olyan városban, amelyet hosszú ideig az autó mindenhatósága és egy ökológiai fordulatoktól idegenkedő, centralizált irányítás jellemez, ezeknek az utcáknak a bevezetése mély ellentmondásokat tár fel. A változtatás szándéka kétségtelenül megvan, ám valódi politikai és intézményi akadályokba ütközik. Minden megfigyelt iskola, minden megvizsgált utca mögött ugyanaz a kérdés tér vissza újra és újra: valójában milyen helyet biztosít ez a város a gyermekeinek, és meddig hajlandó átalakulni értük?

Mots clés: Rues scolaire - Mobilité douce - Budapest - Politique locale - Gouvernance urbaine