



AVIS DU 10 DÉCEMBRE 2024

Espace public
Schaerbeek
Espace partagé

Réaménagement de la rue Josaphat

La sécurité des enfants et des usagers plus vulnérables mérite l'instauration d'une zone spécifique !



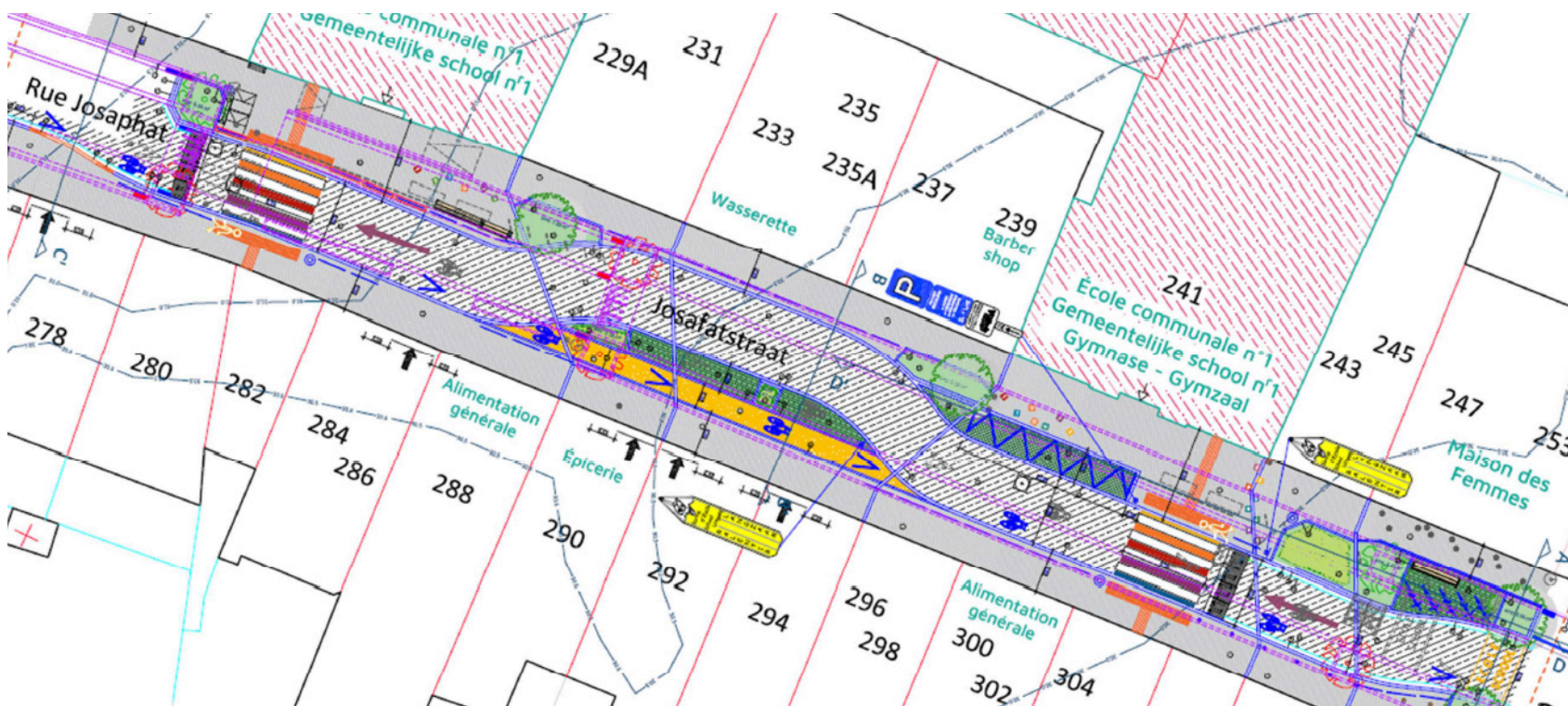
Le dossier du réaménagement de la rue Josaphat passait ce 5 décembre en Commission de Concertation. Le but : « libérer l'espace devant l'école pour permettre de créer un espace public apaisé destiné à l'accueil des enfants et au jeu ». L'ARAU partage cet impératif de sécurisation de la rue pour les enfants et pour un meilleur respect des usagers les plus vulnérables mais considère que les outils déployés ne sont pas les bons.

- Pour ce faire, l'abattage de quatre arbres, que la note explicative qualifie pourtant de sains et ne présentant pas de problèmes pour la sécurité ;
- ... et aucun recyclage des matériaux déjà présents : les pavés des trottoirs, pour certains déchaussés mais en bon état, seront remplacés par de nouveaux pavés importés (pavés porphyre roumains et italiens)... et ce alors que les dépôts communaux croulent sous les pavés qui ne demandent qu'à être réutilisés !

Concrètement, le projet impliquera (notamment) :

- La création d'une chicane et agrandissement du plateau ralentisseur (et remplacement des pavés par de l'asphalte), destinés à réduire la vitesse automobile au droit des trois entrées d'école ;

Le projet se veut « provisoire » et promet une « intervention rapide ». Pour l'ARAU, il faudrait d'une part développer une solution plus économique et écologique (aménagement plus classique respectant le profil historique de la rue) et d'autre part mettre impérativement la priorité sur la régulation du comportement des automobilistes.



Projet de réaménagement de la rue Josaphat (Note explicative relative au projet, -> [Lien](#))

Les options à mettre sur la table des discussions pour l'aménagement d'un point de vue matériel, sont les suivantes :

- **Abandon de l'idée de la chicane** (comprendre : la création de virages artificiels pour forcer le ralentissement), donc plus besoin d'abattre quatre arbres en bonne santé ;
- **Réparation des trottoirs** en remplaçant les pavés platines déjà sur place ;
- Possibilité, comme le prévoit le projet en l'état, de **créer des fosses de plantation** en supprimant quelques places de stationnement ;
- Possibilité de **recréer une traversée sécurisée** devant les entrées de l'école ;
- **Conserver l'idée d'un large plateau ralentisseur**, 100 % pavé ; dans la continuité, il est tout à fait envisageable de repaver complètement la chaussée, tout en intégrant une bande cyclable confortable ;

Les pavés offrent cet avantage de créer un contexte urbain qui indique clairement un environnement apaisé, notamment en incitant les automobilistes à ralentir ; d'autre part, ils ne sont pas plus bruyants que de l'asphalte s'ils sont posés correctement et si les voitures sont contraintes de rouler à moins de 20km/h. Rappelons à cet égard qu'il existe à Schaerbeek un atelier de formation « Jeunes Schaerbeekois au travail », qui travaille en étroite collaboration, et qui propose notamment... une formation de pavage sur chantier, gratuitement¹ !

Contraindre les comportements des automobilistes par de nouvelles règles de conduite

- Même sans envisager de travaux, il est possible d'**imposer dans la rue Josaphat une véritable zone de rencontre**, accompagnée de dispositifs de surveillance permettant de la faire respecter : il est en effet possible et nécessaire de réellement contraindre le comportement des automobilistes avec l'application de nouvelles règles !



Du point de vue du ménagement des comportements abusifs des automobilistes, il convient de renforcer la régulation et le contrôle de la vitesse, en optant clairement pour l'établissement d'une rue scolaire et/ou d'une zone de rencontre.

1. Formation pavage, sur jsr1030.be -> [Lien](#)

Il est étonnant de lire dans la note explicative qu'une zone de rencontre n'est pas envisageable dans cette rue parce que le trafic est « trop important » ; pour la même raison, elle écarte la possibilité d'une « rue scolaire » (fermée à la circulation durant les heures d'entrées et de sortie d'école), ou celle d'une piétonnisation partielle de la rue. Cette manière de penser les espaces publics en fonction des flux existants doit être combattue : il convient de réfléchir le réaménagement d'une artère en fonction des usages et notamment du trafic souhaité ! C'est en agissant de cette manière qu'il sera possible de faire évoluer les pratiques et de se défaire petit à petit de la domination automobile dans nos rues.

La Commune doit se montrer volontaire et agir en proposant un contexte réglementaire d'espace public clairement orienté vers les habitants, en particulier les enfants. Pour rappel, la création d'une zone de rencontre ou d'une rue scolaire n'implique pas un réaménagement mais oblige « simplement » à un changement des comportements. C'est clairement la voie qu'il conviendrait de suivre dans le cas de la rue Josaphat !

En conclusion, l'ARAU souhaite rappeler quelques définitions et montrer quelques exemples de bonnes pratiques, notamment en ce qui concerne les zones de rencontres et les rues scolaires. Les exemples étrangers (à Paris notamment) et bruxellois ne manquent pas et semblent rencontrer un certain succès.



Rue Josaphat © ARAU 2024

Les zones de rencontre

Le concept de « zone de rencontre » est élaboré dans le prolongement et la lignée des réflexions autour du « code de la rue », promu par l'ARAU dès 1988 et concrétise la philosophie et les principes de l'espace partagé.

Selon Brulocalis :

Dans la zone de rencontre, contrairement à une zone piétonne, la circulation est autorisée en permanence, mais est soumise à des règles spécifiques, notamment en matière de comportement entre les usagers, de priorité, de vitesse et de stationnement. Il s'agit en effet de rendre cette coexistence la plus harmonieuse possible et d'assurer au mieux la sécurité de tous les usagers. Le concept a été défini en 1978 (circulaire ministérielle du 23 juin 1978) et se limitait aux endroits où l'habitat était la fonction prépondérante, c'était la « zone résidentielle ». En 2003, le Code de la route y ajoute la « zone de rencontre ». Les principes et la signalisation sont les mêmes mais, dans ces dernières, à la fonction d'habitat s'ajoutent les fonctions d'artisanat, de commerce, de tourisme, d'enseignement et d'activités récréatives.²

Dans un deuxième temps, l'infrastructure étant une matière régionalisée, certaines autorités régionales prennent l'initiative de modifier les conditions de réalisation de ce statut [de zone de rencontre]. C'est ainsi que la RBC adopte une circulaire régionale sur les zones résidentielles et de rencontre (circulaire régionale du 9 septembre 2013) qui intègre, entre autres, l'assouplissement des règles d'infrastructure tant souhaité, la nécessité de prendre en compte l'accessibilité des PMR et l'ouverture de ces zones aux transports en commun. Ce faisant, la Région a encadré de façon souple la réalisation d'espaces partagés en offrant une grande liberté aux concepteurs.³

2. Les zones de rencontre, plus qu'une signification, sur Brulocalis.brussels, -> [Lien](#)

3. Isabelle JANSSENS et Pierre VANDERS-TRAETEN, *Espaces partagés: du concept à la mise en œuvre*, dans Cahiers de l'Observatoire de la mobilité de la Région de Bruxelles-Capitale, n°5 : Le partage de l'espace public en Région de Bruxelles-Capitale, p. 42-50, ici p. 43 -> [Lien](#)



Rue du Doyenné à Uccle, en zone de rencontre © Google Street View

Rue scolaire à Schaerbeek © 1030.be -> [Lien](#)

Les rues scolaires

A Bruxelles, les rues scolaires ont le vent en poupe. Cette semaine, la commune de Saint-Gilles annonçait, via son accord de majorité, vouloir augmenter leur nombre sur son territoire. Une décision qui récompense le travail de nombreuses associations actives en matière de sécurité routière, mais aussi de qualité de l'air.

Mais qu'est-ce exactement qu'une rue scolaire ? Selon la commune de Schaerbeek (elle-même),

Une « rue scolaire » désigne une voie publique, située à proximité immédiate d'un établissement scolaire, qui est temporairement fermée à la circulation. Cette fermeture est opérée aux heures d'entrée et parfois de sortie des classes. Une ou plusieurs barrières mobiles sont placées de part et d'autre de la rue scolaire afin de couper l'accès aux engins motorisés (voitures, motos et cyclomoteurs). Toute la largeur de la voirie est alors entièrement réservée aux piétons et cyclistes. Seuls les conducteurs de véhicules motorisés habitant dans

4. Rues scolaires, sur 1030.be -> [Lien](#)



Rue scolaire à Saint-Gilles (rue de la Source) © ARAU 2024



Rue de l'Arbalète à Paris (Voir Plus de 200 « rues aux enfants » dans Paris, sur Paris.fr, 19.11.2024 -> [Lien](#))



Rue Charles Baudelaire à Paris (Les bienfaits de la transformation des rues aux écoles, dans Le Journal du Grand Paris, 28.06.2022 -> [Lien](#))

la rue ou dont le garage se trouve dans la rue peuvent sortir de la rue, mais au pas et en cédant le passage aux piétons et cyclistes. Les cyclistes également doivent rouler au pas et céder le passage aux piétons. Grâce à la rue scolaire, élèves, parents et enseignants peuvent accéder à l'école de manière sécurisée, saine et agréable !⁴

Les « rues aux enfants » consistent en la piétonnisation des voies aux abords d'écoles maternelles et primaires. Elles ont vocation à sécuriser le chemin maison-école pour les enfants, mais aussi de lutter contre la pollution. Des barrières amovibles sont installées lorsque cela est possible.. Elles permettent le passage des véhicules de secours et des services (collecte des ordures ménagères, etc.) mais interdisent le passage des véhicules motorisés.⁵

A Paris, on parle plus volontiers de « rue aux écoles » ou de « rue aux enfants » ; les aménagements sont plus ambitieux, dans la mesure où la rue est perpétuellement fermée au trafic des véhicules motorisés (pas seulement aux heures d'entrée et de sortie des écoles), à l'exception des véhicules de secours :

5. Plus de 200 « rues aux enfants » dans Paris, sur Paris.fr, 19.11.2024 -> [Lien](#) ; voir aussi Les bienfaits de la transformation des rues aux écoles, dans Le Journal du Grand Paris, 28.06.2022 -> [Lien](#)



ARAU

**Atelier de recherche
et d'action urbaines**

Rue du Midi, 165 * 1000 Bruxelles
+32 (0)2 219 33 45

arau.org / info@arau.org
f (ARAU asbl) / **t** (@arau_bxl)