

# Permis d'urbanisme

## Aménagement des abords de l'école communale n°1 rue Josaphat



NOTE EXPLICATIVE

Extrait du programme du Contrat Ecole  
© Perspective.Brussels

## Commune de Schaerbeek

SUIVI TECHNIQUE  
BUREAU D'ETUDES VOIRIE

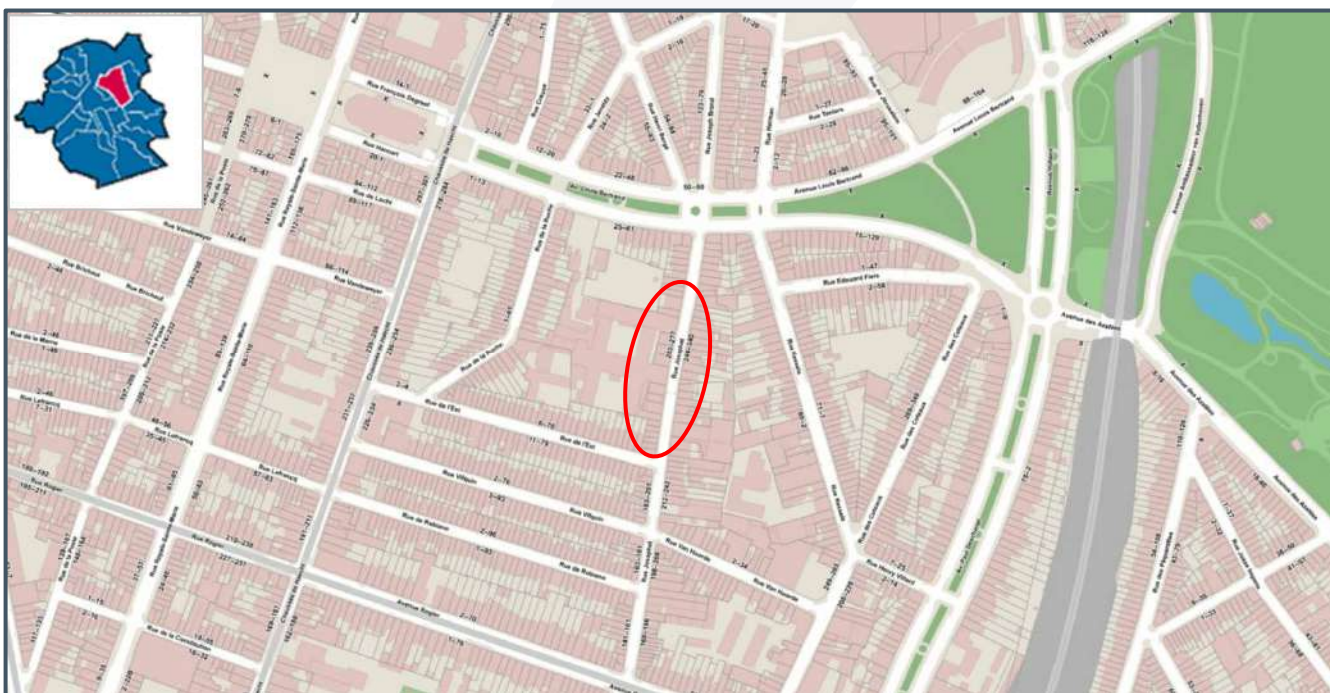
## SOMMAIRE

<b>A.</b>	<b>OBJET DE LA DEMANDE</b>	<b>3</b>
A.1.	Localisation	3
A.2.	Contexte	4
A.3.	Objectifs	4
A.4.	Processus	5
<b>B.</b>	<b>SITUATION DE DROIT</b>	<b>6</b>
B.1.	Le Plan Régional de Développement Durable (PRDD)	6
B.2.	Le Plan d'Affectation du Sol (PRAS)	9
B.3.	Les Plans Particuliers d'Affectation du Sol (PPAS)	12
B.4.	Le Plan Régional de Mobilité (PRM) – <i>Good Move</i>	13
B.4.1.	Itinéraires cyclables	15
<b>C.</b>	<b>SITUATION DE FAIT</b>	<b>16</b>
C.1.	Reportage photographique	16
C.2.	Situation existante	18
C.3.	Mobilité et stationnement	19
C.4.	Végétation	19
C.5.	Mobilier urbain	20
C.5.1.	Eclairage public	20
C.6.	Matériaux utilisés dans l'espace public	21
<b>D.</b>	<b>DESCRIPTION DU PROJET</b>	<b>22</b>
D.1.	Objectifs	23
D.1.1.	Mobilité et stationnement	23
D.1.2.	Végétation	23
D.1.3.	Mobilier urbain	24
D.1.4.	Eclairage public	25
D.1.5.	Les revêtements de sol	26
D.1.6.	La gestion intégrée des eaux de pluie	29
<b>E.</b>	<b>CONCLUSION</b>	<b>30</b>

## A. OBJET DE LA DEMANDE

La présente demande porte sur l'aménagement des abords de l'école communale n°1 rue Josaphat n°229. Ces aménagements sont réalisés dans le cadre du contrat école. Les aménagements prévus se situent dans le tronçon de la rue Josaphat comprise entre l'avenue Louis Bertrand au nord et la rue de l'Est au sud.

### A.1. Localisation



Extrait Fond de plan Brussels UrbIS

La rue Josaphat se situe dans le centre de Schaerbeek, elle démarre de l'avenue Louis Bertrand et se termine à Saint-Josse-Ten-Noode dans la rue du Moulin.

La rue est découpée en trois tronçons : le premier démarre de l'avenue Louis Bertrand jusqu'à l'avenue Rogier. Le second jusqu'à la rue Philomène et enfin le dernier sur Saint-Josse-Ten-Noode, jusqu'à la rue du Moulin.

Le deuxième tronçon (entre Rogier et Philomène) a été réaménagé en partie en 2017 dans le cadre du contrat de quartier Coteaux-Josaphat.

## A.2. Contexte

La rue Josaphat est une chaussée historique assez étroite. Elle est aménagée avec des trottoirs étroits, du stationnement bilatéral et une voirie asphaltée.

Un trafic de transit important emprunte la rue et la vitesse pratiquée provoque des situations d'inconfort et d'insécurité. Le stationnement devant les 3 façades de l'école rend la présence de celles-ci difficilement perceptibles.

L'école communale n° 1 se situe dans le quartier de la rue Josaphat. L'école a été inaugurée en 1907 et le bâtiment est aujourd'hui classé du fait de son style architectural Art Nouveau (architecte : Henri Jacobs).

L'école se situe dans la Zone de Revitalisation Urbaine (2016), dans un quartier de transition avec une démographie croissante.

C'est un quartier densément peuplé qui compte une proportion importante de personnes issues de l'immigration, souvent des primo-arrivants qui ne maîtrisent pas ou peu le français. L'école surgit dans ce cadre comme un catalyseur dans le quartier en réunissant plusieurs communautés et différentes réalités.

La plupart des professeurs témoignent avoir peu de liens avec le quartier. La plupart vivant en dehors du quartier, voir même de Schaerbeek, ils connaissent le quartier à travers leurs collègues qui y habitent.

Le Contrat École a pour but d'unifier le quartier et l'école autour de ces différents enjeux et de créer des nouvelles collaborations.

## A.3. Objectifs

Les objectifs du Contrat École sont multiples :

1. Retisser des liens et renforcer la confiance ;
2. Renforcer l'attractivité de l'école ;
3. Ouvrir les locaux de l'école à des activités ;
4. Implanter des activités ouvertes au quartier au sein de l'école ;
5. Sécuriser et apaiser la rue Josaphat ;
  - La rue Josaphat connaît un trafic de transit et des problèmes de sécurité routière importants liés à des vitesses excessives.
6. Mener des projets thématiques en lien avec les préoccupations des élèves et riverains.

L'objectif n°5 ci-dessus est l'objet de ce projet et est à l'origine de l'élaboration de la fiche d'action n°4 : La rue Josaphat apaisée (extrait du programme, *cf. annexe*) :



Extrait du programme du Contrat Ecole – © Perspective.Brussels

*« Le projet consiste à transformer profondément la rue Josaphat à hauteur des 3 façades de l'école.*

*L'objectif est de libérer l'espace devant l'école pour permettre de créer un espace public apaisé destiné à l'accueil des enfants et au jeu.*

*Le réaménagement se fait de plain-pied pour permettre d'envisager soit une rue scolaire avec ouverture et fermeture aux heures d'école et le passage en espace partagé le reste du temps soit une piétonisation partielle de la rue [...].*

*L'aménagement devra se baser sur une étude de mobilité et un processus participatif à mener avec les riverains. »*

Les éléments d'étude de mobilité ont été abordés au moment de la mise en place de la sous-maille du Contrat Local de Mobilité (CLM) du quartier « Royale Sainte-Marie », et n'ont eu aucune conséquence sur le sens de circulation de la rue Josaphat.

La question de la piétonisation de la rue a été écartée notamment à cause de la configuration des voiries, faisant de ce tronçon de la rue Josaphat le seul point d'entrée avant la rue de Robiano. L'étude de mobilité du CLM n'a pas démontré la possibilité de modifier les sens de circulation pour permettre ce genre d'aménagement à cet endroit. La question de la rue scolaire rencontre sensiblement les mêmes contraintes, si ce n'est qu'une mise en place ultérieure reste compatible avec le projet du Bureau d'Études Voirie.

#### **A.4. Processus**

Le suivi du Contrat École se fait via des comités d'accompagnement (CA) et de pilotage (COPIL), auxquels sont présents le département subventions et partenariats, les services techniques communaux (bâtiment, voirie, mobilité et sports), l'enseignement communal ainsi que Renovas.

Dans ce cadre, le Bureau d'Études Voirie a reçu la mission de réaliser l'étude du réaménagement des abords de l'École communale n°1, selon la fiche d'action n°4 énoncée plus haut. Pour un montant estimé des travaux de 360.000,00 € tva.

Étant donné l'ampleur du projet, l'étendue des intervenants, la complexité du programme et la longueur des procédures, un projet provisoire a été mis en place.

Ce projet a permis une intervention rapide pour libérer de l'espace et sécuriser les abords de l'école. Il a également donné l'opportunité aux riverains de pouvoir manifester leur sentiment vis-à-vis du futur projet de réaménagement de la rue.

En effet, c'est Renovas qui a pris en charge le processus participatif. Une campagne de consultation a été menée et les riverains, commerçants du quartier, la maison des Femmes ainsi que les élèves et professeurs de l'École communale n°1 ont été impliqués. Un rapport a ensuite été élaboré, transmis et présenté aux différents partenaires du Contrat École (**cf. annexe**).

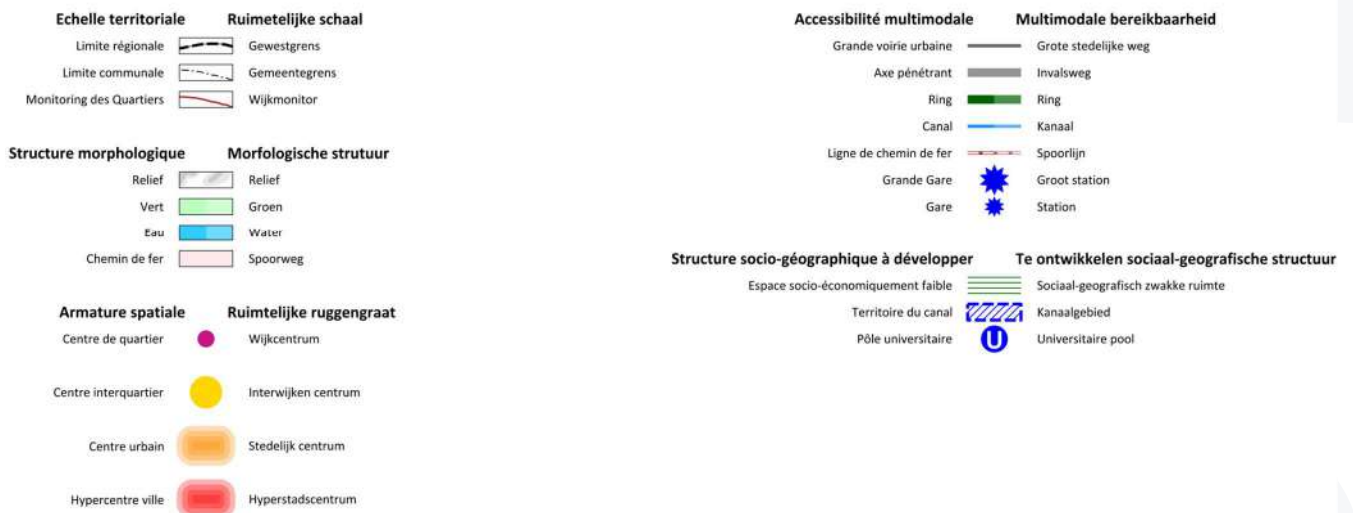
À la suite de ce rapport, le Bureau d'Études Voirie a finalisé son esquisse et présenté l'avant-projet en COPIL puis au Collège et maintenant à Urban.Brussels.

## B. SITUATION DE DROIT

### B.1. Le Plan Régional de Développement Durable (PRDD)

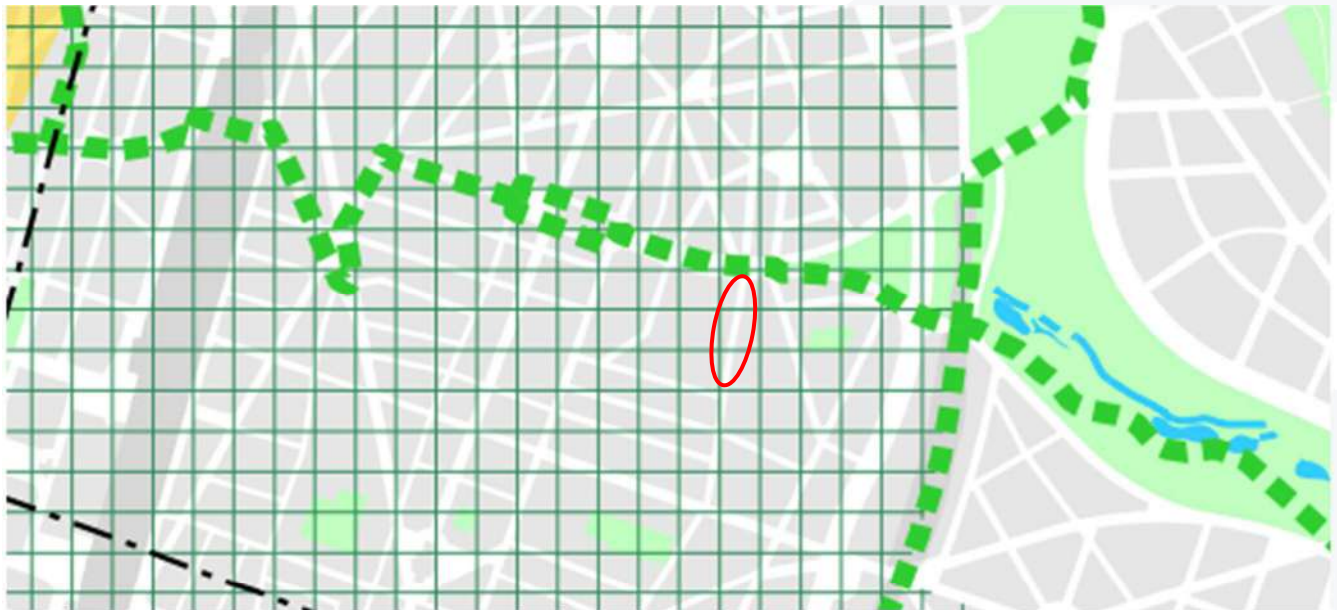


Légende    Legende



Extrait PRDD – carte 1 (Armature spatiale et vision pour Bruxelles)

La carte 1 indique que la rue Josaphat se trouve dans un espace socio-économiquement faible, située à proximité de la chaussée de Haecht qui est une grande voirie urbaine et entre deux centres de quartier que sont la place de la Reine et la place Colignon.



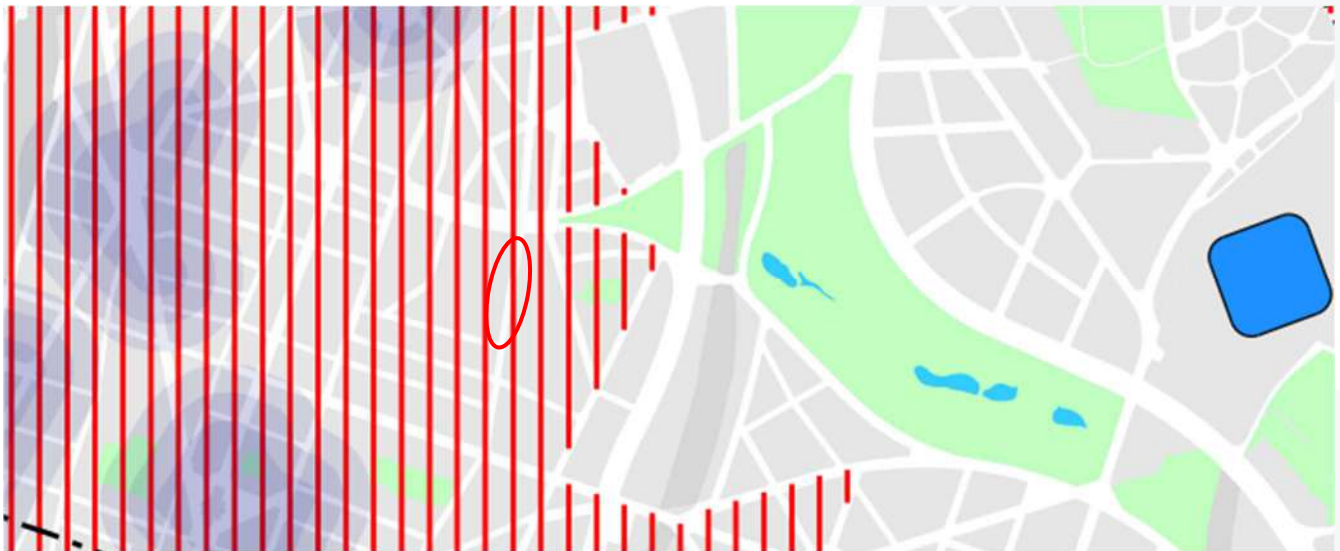
Légende      Legende



Extrait PRDD – carte 3 (Maillage vert et bleu)

La carte 3 indique que le périmètre du projet se trouve en zone prioritaire de verdoiemement.

Au sujet de la zone prioritaire de verdoiemement, le PRDD mentionne : « Dans cette partie centrale et dense de Bruxelles, il existe un déficit important d'espaces verts publics et privés alors que la densité d'habitants est forte, ce qui rend le besoin social et environnemental d'espaces verts particulièrement prégnant. Il est donc nécessaire, autant que possible, de créer de nouveaux espaces verts, notamment par la mise en valeur des espaces résiduels, des intérieurs d'îlots, des toitures, des façades, ... dans laquelle la création de nouveaux parcs publics sera réalisée lors de la réurbanisation des grandes zones stratégiques (Tour et Taxis, porte de Ninove, Tivoli, ...), ceux-ci se faisant aussi au bénéfice des quartiers avoisinants. »



Extrait PRDD – carte 4 (Espaces publics et rénovation urbaine)

La carte 4 indique que le périmètre du projet est un noyau d'identité locale existant et se situe dans une zone de revitalisation urbaine.

Les noyaux d'identité locale sont l'élément structurant de la « ville de proximité ».

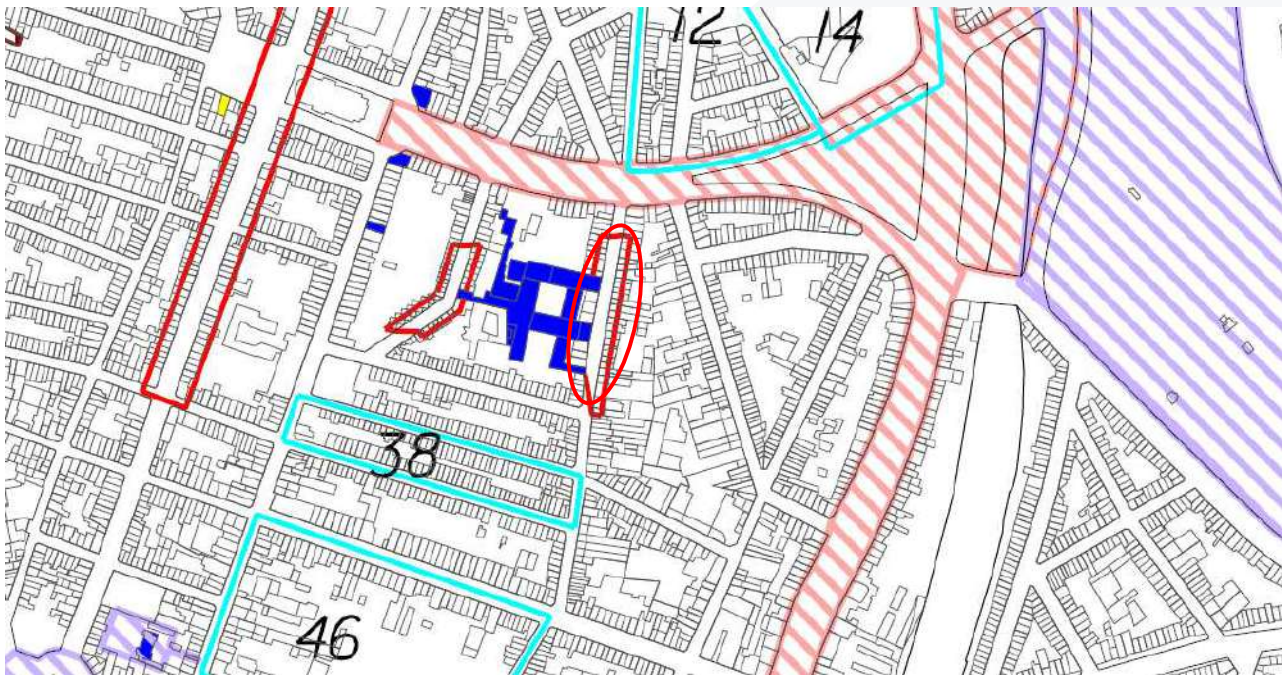
C'est-à-dire :

- des lieux identifiés par les habitants comme centralité locale représentative de l'identité du quartier ;
- des lieux marqués ou qui devraient être marqués par des espaces publics de qualité où la population peut se rassembler ;
- des centralités locales qui permettent aux habitants du quartier d'avoir accès à des biens, des équipements (écoles,...) et des services de proximité, de santé,... ;
- des lieux au sein desquels le confort du piéton doit être privilégié par rapport aux autres modes de déplacement<sup>1</sup>.

1 Source ADT (Agence de développement territorial pour la Région de Bruxelles-Capitale)



## B.2. Le Plan d'Affectation du Sol (PRAS)



REGION DE BRUXELLES-CAPITALE BRUSSELS HOOFDSTEDELIJK GEWEST



PLAN REGIONAL D'AFFECTION DU SOL GEWESTELIJK BESTEMMINGSPLAN

CARTE 2 KAART

SITUATION EXISTANTE DE DROIT BESTAANDE RECHTSTOESTAND

GÉNÉRALITÉS ALGEMEEN

RESEAU VIAIRE		WEGENNET
LIMITE REGIONALE		GEWESTSGRENS
LIMITE COMMUNALE		GEMEENTEGRENS
PLAN PARTICULIER D'AFFECTION DU SOL		BIJZONDER BESTEMMINGSPLAN
PERMIS DE LOTIR		VERKAVELINGSVERGUNNING
RECLÉMENT D'URBANISME ZONE		STEDENBOUWKUNDIGE GEZONDERDE VERORDENING

MONUMENTS ET SITES PROTÉGÉS

MONUMENT OU ENSEMBLE CLASSE		BESCHERMD MONUMENT OF GEHEEL
MONUMENT OU ENSEMBLE INSCRIT SUR LA LISTE DE SAUVEGARDE		OP DE BEWAARLIJST INGESCHREVEN MONUMENT OF GEHEEL
MONUMENT OU ENSEMBLE INSCRIT A L'INVENTAIRE		IN DE INVENTARIS OPGENOMEN MONUMENT OF GEHEEL
SITE ARCHEOLOGIQUE CLASSE OU INSCRIT SUR LA LISTE DE SAUVEGARDE		BESCHERMD OF OP DE BEWAARLIJST INGESCHREVEN ARCHEOLOGISCHE VINDPLAATS
SITE CLASSE		BESCHERMD LANDSCHAP
SITE INSCRIT SUR LA LISTE DE SAUVEGARDE		OP DE BEWAARLIJST INGESCHREVEN LANDSCHAP
SITE INSCRIT A L'INVENTAIRE		IN DE INVENTARIS OPGENOMEN LANDSCHAP
ZONE DE PROTECTION		VRIJWARINGZONE
TERRAIN AFFECTE A L'INDUSTRIE		VOOR DE INDUSTRIE BESTEMDE TERREN

GEVRIJWAARDE MONUMENTEN EN LANDSCHAPPEN

OPERATIONS DE RENOVATION

CONTRAT DE QUARTIER 1997-2001		WIKCONTRACT 1997-2001
CONTRAT DE QUARTIER 1999-2003		WIKCONTRACT 1999-2003

RESERVES RESERVATEN

RESERVE NATURELLE REGIONALE		GEWESTELIJKE NATUURRESERVAAT
RESERVE FORESTIERE REGIONALE		GEWESTELIJKE BOSRESERVAAT
BOIS SOUMS AU CODE FORESTIER		BOSBECELING

Extrait PRAS – carte 2 (situation de droit)

Le tronçon en question se trouve dans la zone de protection de l'école communale n°1 (Monument classé). À ce titre, la présente demande devra faire l'objet d'un avis non-conforme par la Commission Royale des Monuments et Sites.

Le projet ne déroge pas aux prescriptions déterminant l'affectation du sol, les constructions et les voies de communication.



REGION DE BRUXELLES-CAPITALE BRUSSELS HOOFDSTEDELIJK GEWEST



PLAN REGIONAL D'AFFECTATION DU SOL  
GEWESTELIJK BESTEMMINGSPLAN  
CARTE 3  
KAART  
AFFECTATION DU SOL  
BODEMBESTEMMING

GENERALITES	ALGEMEEN
RESEAU VAIRE	WEGENNET
LIMITE REGIONALE	GEWESTEGRENS
LIMITE COMMUNALE	GEWESTEGRENS
EAU	WATER
AFFECTATIONS	BESTEMMINGEN
<b>ZONES D'HABITAT</b>	<b>WOONGEBIEDEN</b>
ZONES D'HABITATION A PREDOMINANCE RESIDENTIELLE	WOONGEBIEDEN MET RESIDENTIEEL KARAKTER
ZONES D'HABITATION	TYPISCHE WOONGEBIEDEN
<b>ZONES DE MIXITE</b>	<b>GEBIEDEN MET GEMENGD KARAKTER</b>
ZONES MIXTES	GEMENGD GEBIEDEN
ZONES DE FORTE MIXITE	STERK GEMENGD GEBIEDEN
<b>ZONES D'INDUSTRIES</b>	<b>INDUSTRIEGEBIEDEN</b>
ZONES D'INDUSTRIES URBAINES	STEDELIJK-INDUSTRIEGEBIEDEN
ZONES D'ACTIVITES PORTUAIRES ET DE TRANSPORTS	GEBIEDEN VOOR HAVENACTIVITEITEN EN VERVOEREN

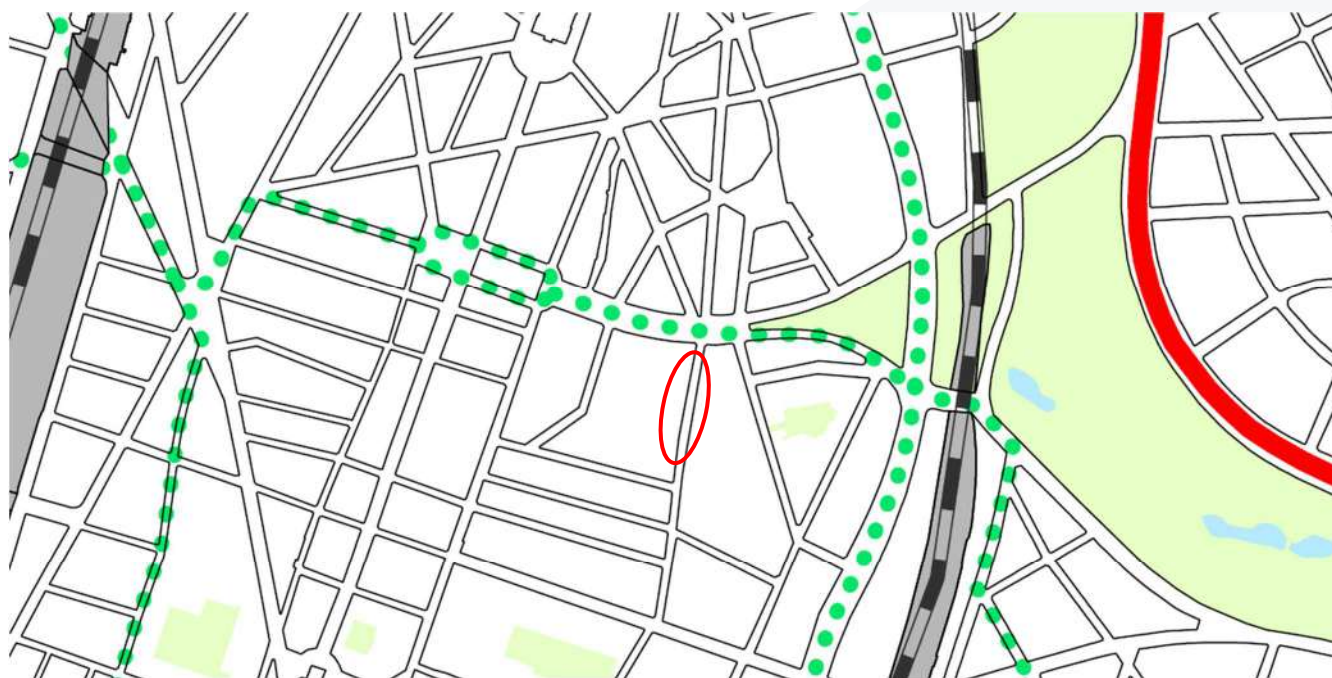
ALITRES ZONES D'ACTIVITES	ANDERE ACTIVITEITENGEBIEDEN
ZONES ADMINISTRATIVES	ADMINISTRATIEGEBIEDEN
ZONES D'EQUIPEMENTS D'INTERET COLLECTIF OU DE SERVICE PUBLIC	GEBIEDEN VAN COLLECTIEF BELANG OF VAN OPENBAAR DIENSTEN
ZONES DE CHEMIN DE FER	SPOORWEGGEBIEDEN
ZONES VERITES	GROENGEBIEDEN
ZONES VERITES	GROENGEBIEDEN
ZONES VERITES DE HAUTE VALEUR BIOLOGIQUE	GROENGEBIEDEN MET HOOGBIOLOGISCHE WAARDE
ZONES DE PARCS	PARKGEBIEDEN
DOMAINE ROYAL	KONINKLIJK DOEMEN
ZONES DE SPORTS OU DE LOISIRS DE PLEIN AIR	GEBIEDEN VOOR SPORT- OF VRIJTIJDACTIVITEITEN IN DE OPENLUCHT
ZONES DE CIMETIERES	BEGRAAFPLAATSGEBIEDEN
ZONES FORESTIERES	BOSGEBIEDEN
ZONES AGRICOLES	LANDBOUWGEBIEDEN
ALITRES ZONES	ANDERE GEBIEDEN
ZONES D'INTERET REGIONAL	GEBIEDEN VAN GEWISTELIJK BELANG
ZONES D'INTERET REGIONAL A AMENAGEMENT D'OFFICE	GEBIEDEN VAN GEWISTELIJK BELANG MET LIJCGESTELDE AANLEG
ZONES DE RESERVES FONCIERES	GRONDRESERVEGEBIEDEN
PRESCRIPTIONS COMPLEMENTAIRES	AANVULLENDE VOORSCHRIFTEN
ZONES D'INTERET CULTUREL, HISTORIQUE, ESTHETIQUE OU D'EMBELLISSEMENT	GEBIEDEN VAN CULTURELE, HISTORISCHE OF ESTHETISCHE WAARDE OF VOOR STADYPERAMING
LIBRES DE NOUVEAU COMMERCIAL	LINTEN VOOR HANDELSKERN
GALERIES COMMERCANTES	WINKELGALERIEN
POINTS DE VARIATION DE MIXITE	PUNTEN VAN WISSELEND GEMENGD KARAKTER
ESPACES STRUCTURANTS	STRUCTURELENDE RUIBIMTEN
PARKING DE TRANSIT	TRANSITPARKERPLAATS

Extrait PRAS – carte 3 (Affectation du sol)

Le périmètre du projet est en Zichée (zones d'intérêt culturel, historique, esthétique ou d'embellissement).

La carte mentionne l'avenue Louis Bertrand, la chaussée de Haecht et l'avenue Rogier comme espaces structurants. L'école communale n°1 est reprise comme une zone d'équipement d'intérêt collectif ou de service public. Le reste du bâti est soit en zones d'habitation (côté école), soit en zone de forte mixité (îlot en face de l'école).

La zone verte la plus proche est celle de l'avenue Louis Bertrand.



REGION DE BRUXELLES-CAPITALE

BRUSSELS HOOFDSTEDELIJK GEWEST

VOIRIES

WEGEN



PLAN REGIONAL  
D'AFFECTATION DU SOL

GEWESTELIJK BESTEMMINGSPLAN

CARTE 5 KAART  
VOIRIES WEGEN

GENERALITES ALGEMEEN

LIMITE REGIONALE		GEWESTSGRENS
LIMITE COMMUNALE		GEMEENTEGRENS
EAU		WATER
ESPACE VERT		GRONE RIJMITE
ZONE DE CHEMIN DE FER		SPOORWEGGEBIED
LIGNE DE CHEMIN DE FER		SPOORLIJN

RESEAU PRIMAIRE		PRIMAIR NET	
AUTOROUTE		AUTOSNELWEG	
VOIE METROPOLITAINE		GROOTSTEDELIKE WEG	
VOIE METROPOLITAINE EN TUNNEL (SANS CHALUSSE DE SURFACE)		GROOTSTEDELIKE WEG IN TUNNEL (ZONDER BOVENGRONDSE RIJBAAN)	
VOIE PRINCIPALE		HOOFDWEG	
AUTRES		ANDERE	
ZONE DU BOIS DE LA CAMBRE		TERKAMERENBOS GEBIED	
ITINERAIRE CYCLABLE		FIETSRROUTE	

Extrait PRAS – carte 5 (Voiries)

La carte « Voiries » du PRAS ne mentionne pas de voie principale ni de voie métropolitaine dans l'aire géographique du projet. La voie métropolitaine la plus proche est le boulevard Lambertmont. On peut toutefois noter la présence d'un itinéraire cyclable dans l'avenue Louis Bertrand.

### B.3. Les Plans Particuliers d'Affectation du Sol (PPAS)

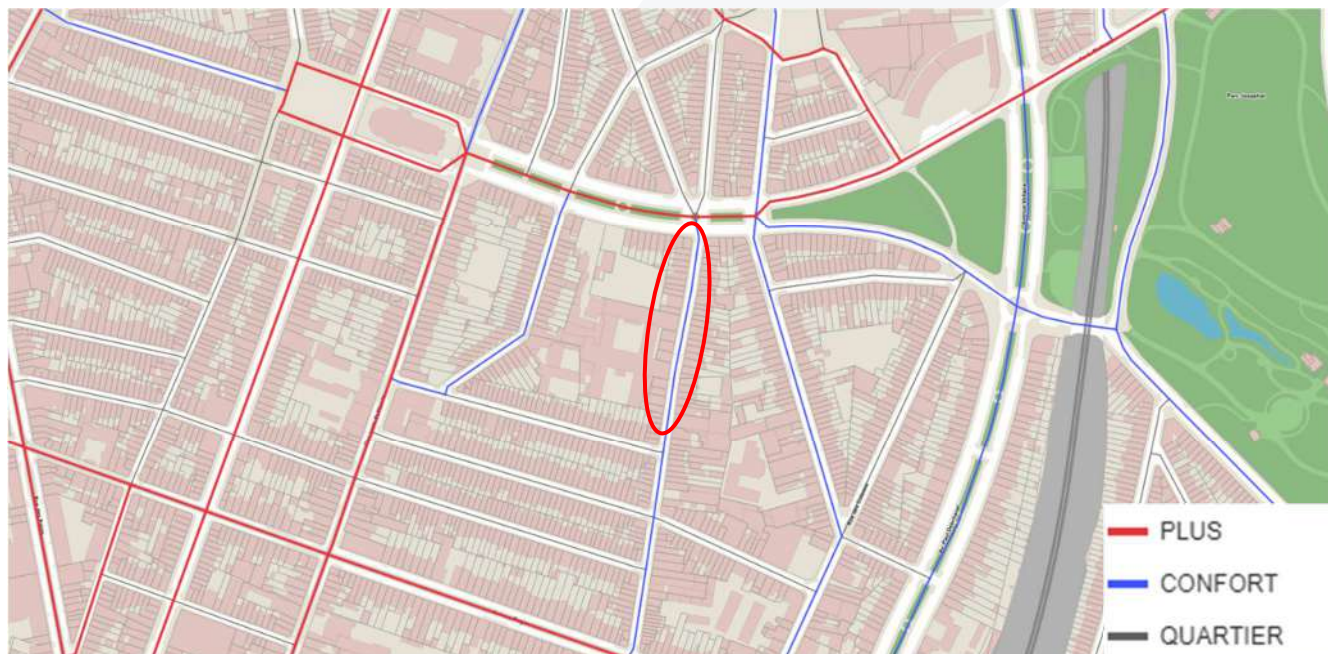


*Extrait Brugis – PPAS*

Aucun PPAS n'est compris dans le périmètre du projet. On peut noter la présence du PPAS du Neptunium (au nord) et du parc Rasquinet (au sud).

## B.4. Le Plan Régional de Mobilité (PRM) – *Good Move*

La spécialisation multimodale des voiries définit un réseau distinct pour chacun des modes de déplacements : réseau piéton, vélo (et autres micro-mobilités), transport public, auto et enfin le transport de marchandises (réseau poids lourd). Les espaces de circulation sont classés en trois niveaux : PLUS, CONFORT et QUARTIER.



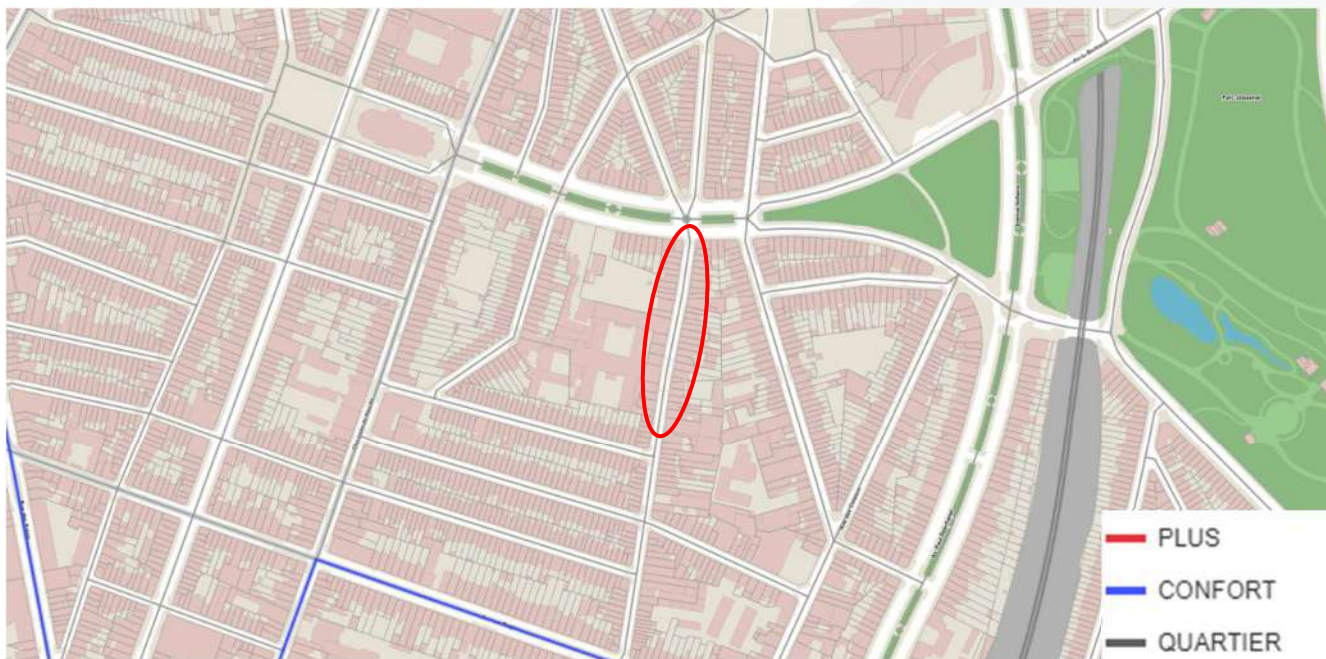
Extrait de la carte spécialisation multimodale des voiries « Piétons » du PRM – version 15/07/2021 – source : Mobigis

La rue Josaphat dans le tronçon qui concerne le projet est en réseau piétons « Confort », ce que le PRM prescrit comme étant constitué d'itinéraires de liaison fiables, lisibles et adaptés à une desserte plus fine des différentes parties du territoire régional.



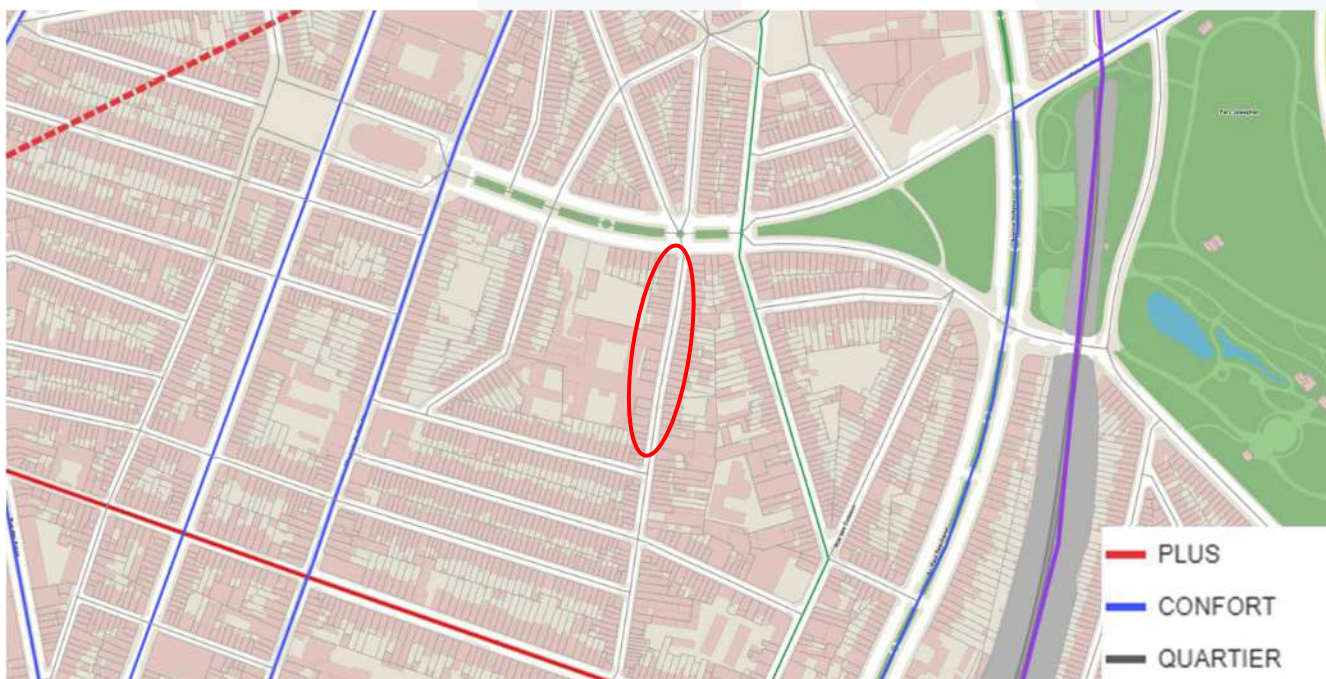
Extrait de la carte spécialisation multimodale des voiries « Vélos » du PRM – version 15/07/2021 – source : Mobigis

La rue Josaphat dans le tronçon qui concerne le projet est en réseau vélos « Quartier », ce que le PRM prescrit comme assurant une desserte de proximité des quartiers.



Extrait de la carte spécialisation multimodale des voiries « Autos » du PRM – version 15/07/2021 – source : Mobigis

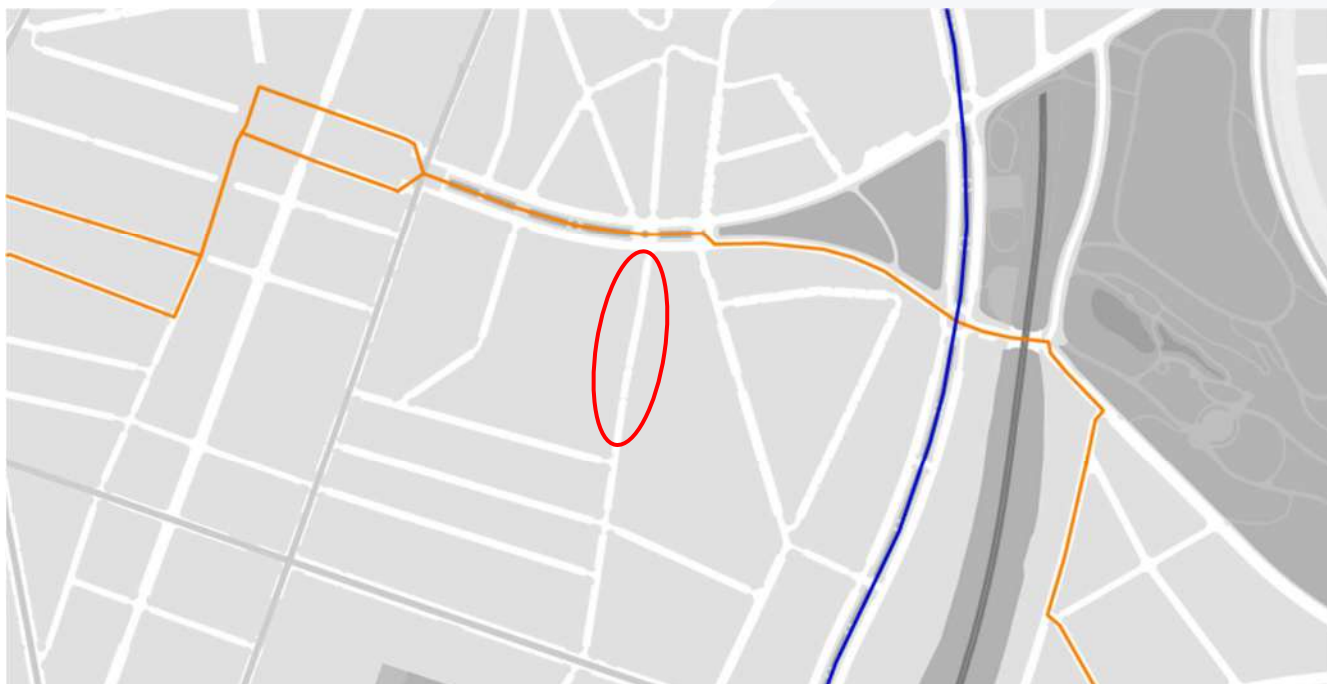
La rue Josaphat dans le tronçon qui concerne le projet est en réseau autos « Quartier », ce que le PRM prescrit comme assurant une desserte de proximité des quartiers, idem pour le réseau poids lourds.





Extrait de la carte spécialisation multimodale des voiries « Transport public » du PRM – version 15/07/2021 – source : Mobigis

La rue Josaphat dans le tronçon qui concerne le projet est en réseau transport public « Quartier ». En effet, aucune ligne de transport en commun ne passe dans la rue Josaphat.

### B.4.1. Itinéraires cyclables



*Bruxelles Mobilité – carte réseau cyclable régional*

ICR A		GFR A
ICR MM		GFR MM

L'espace visé par la présente demande n'est traversé par aucun itinéraire cyclable régional. L'itinéraire de rocade A (ICR A) est le plus proche, son tracé passe par l'avenue Louis Bertrand.

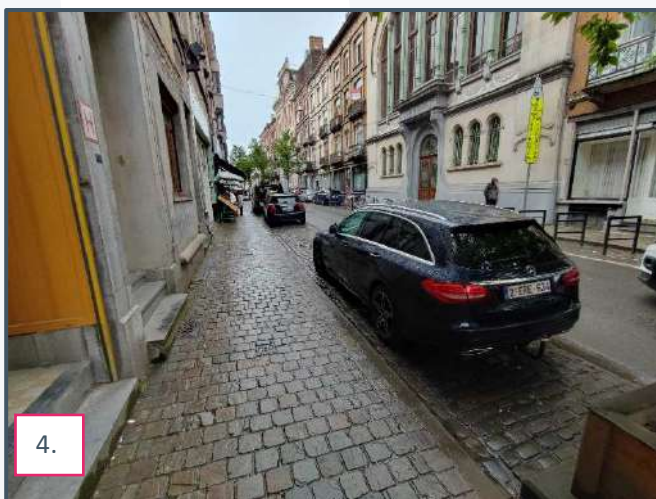
A proximité, on retrouve également l'itinéraire cyclable du Maelbeek (ICR MM), son tracé passe par l'avenue Paul Deschanel puis par l'avenue Voltaire.

## C. SITUATION DE FAIT

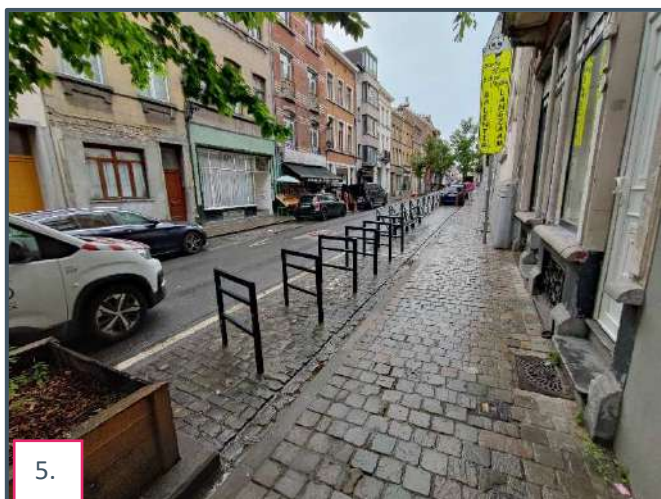
### C.1. Reportage photographique



Prises de vue © BEV mai 2024



Prises de vue © BEV mai 2024



Prises de vue © BEV mai 2024





Prises de vue © BEV mai 2024

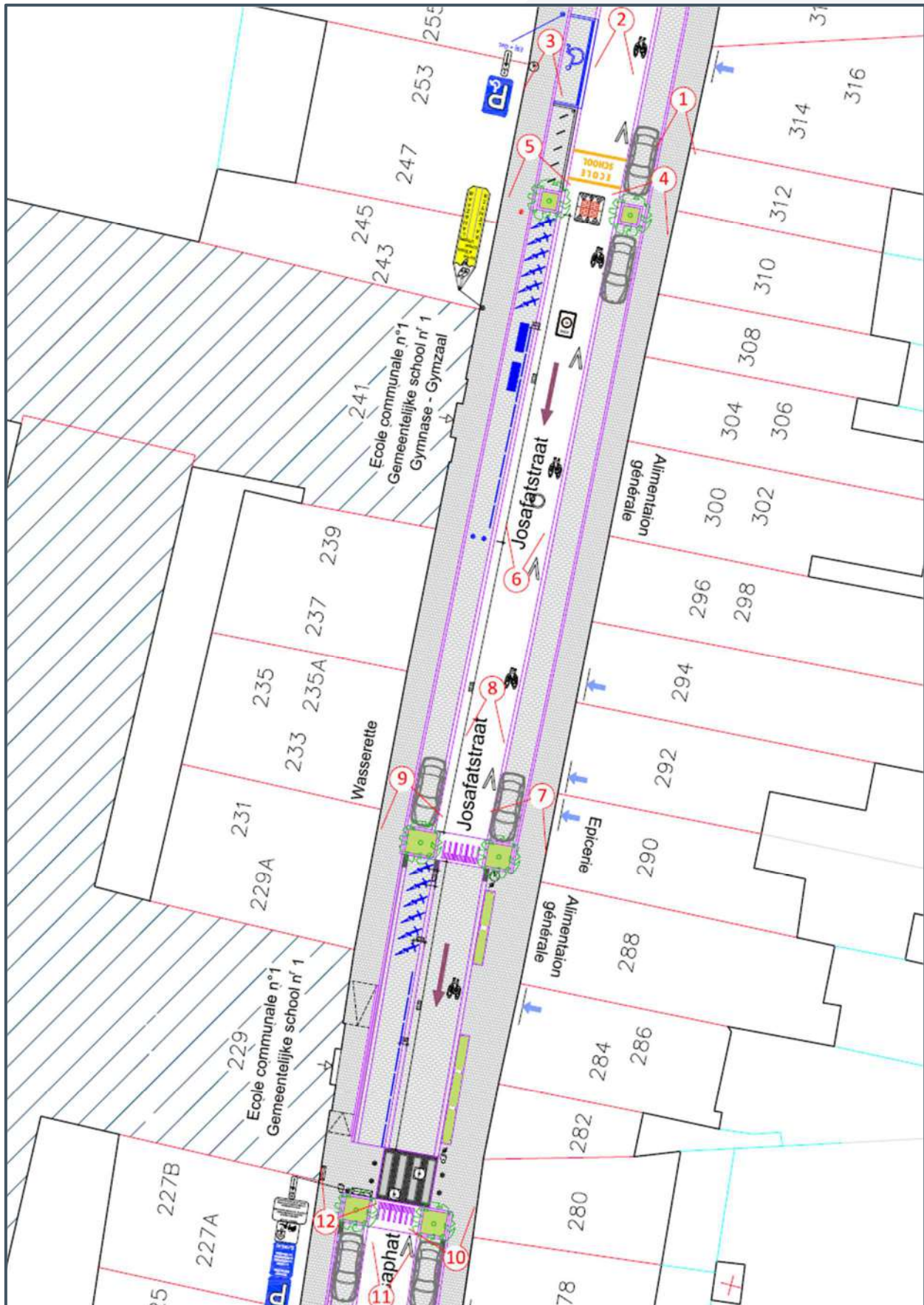


Prises de vue © BEV mai 2024



Prises de vue © BEV mai 2024

## C.2. Situation existante

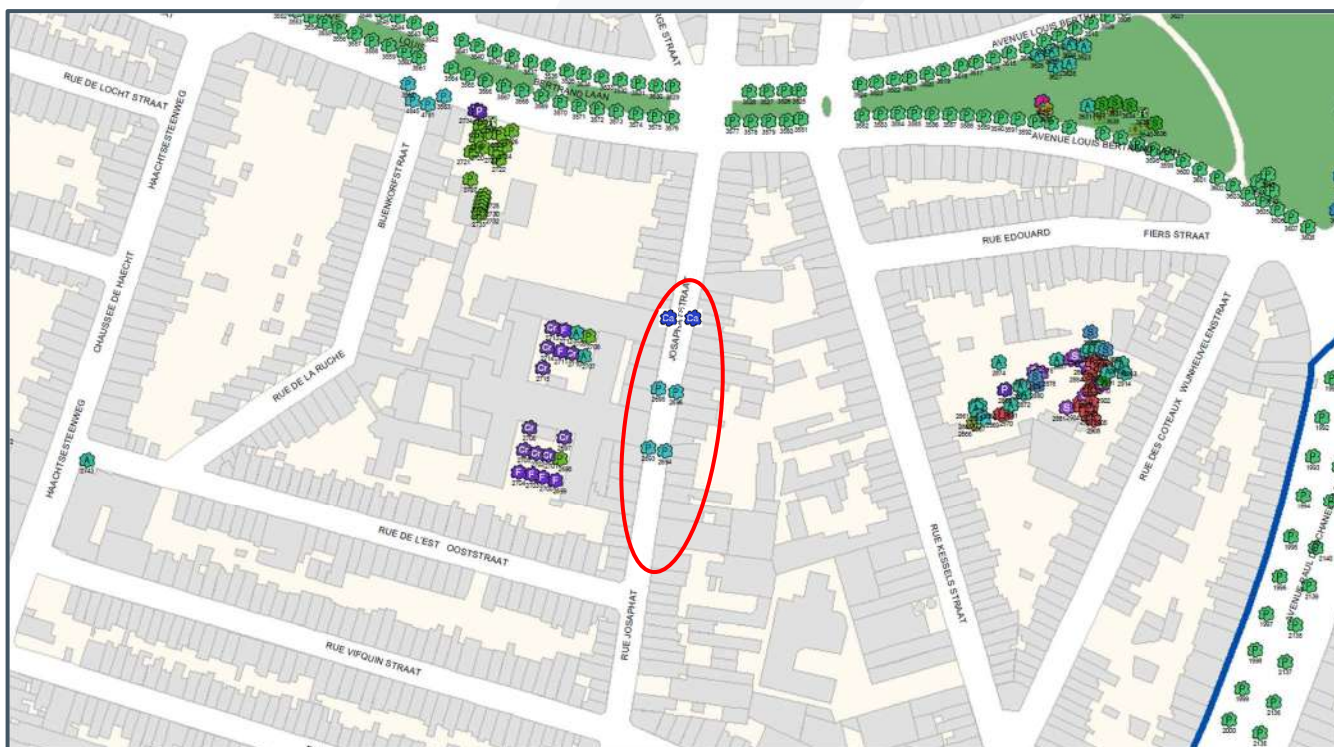


Plan de situation existante (dessiné à partir du fond de plan © UrbIS)

### C.3. Mobilité et stationnement

La rue Josaphat est à sens unique (depuis Louis Bertrand jusqu'à l'avenue Rogier) et comporte exclusivement du stationnement longitudinal. Celui-ci est en régime de zone verte (payant excepté carte de dérogation – rotation moyenne). L'avenue est en zone 30 km/h et possède un coussin berlinois au niveau des numéros 247-310.

### C.4. Végétation



Extrait de la banque de données ALIWEN – Commune de Schaerbeek

La rue Josaphat ne possède pas d'alignement d'arbres. On peut cependant y trouver 6 arbres, à proximité de l'école n°1 : 4 *Pyrus calleryana* (Poirier de Chine) et 2 *Carpinus betulus* (Charme commun). Les sujets sont en bonne santé et ne posent pas de problème de sécurité imminent.



*Carpinus betulus* (Charme commun)



*Pyrus calleryana* (Poirier de Chine)

## C.5. Mobilier urbain

On peut noter la présence de plusieurs potelets, arceaux vélos, poubelles et barrières croix de Saint-André aux abords des entrées de l'école et du gymnase.



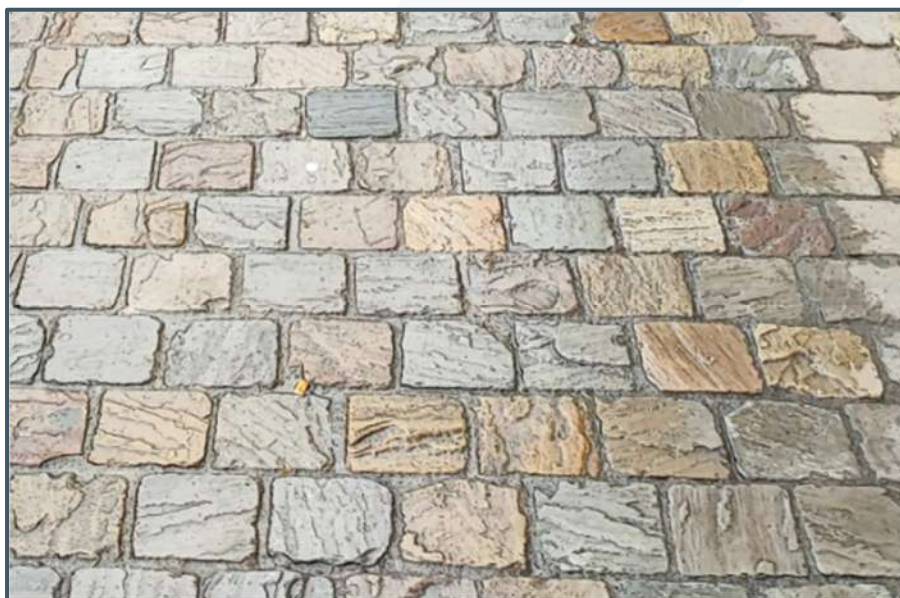
### C.5.1. Eclairage public

L'ensemble de l'éclairage de la rue est axial, sauf au niveau de l'école et de la traversée piétonne où on retrouve deux poteaux d'éclairage. Ces derniers seront supprimés dans le projet.



## C.6. Matériaux utilisés dans l'espace public

Les trottoirs de la rue sont composés de pavés platines en pierre naturelle (grès indien), la voirie est en asphalte sauf au niveau du plateau devant l'entrée de l'école où le revêtement de chaussée est fait de pavés en pierre naturelle récupérée, comme pour les zones de stationnement. La traversée piétonne devant l'école est faite en pavés de béton au format 22x11 cm.



*Le revêtement des trottoirs*

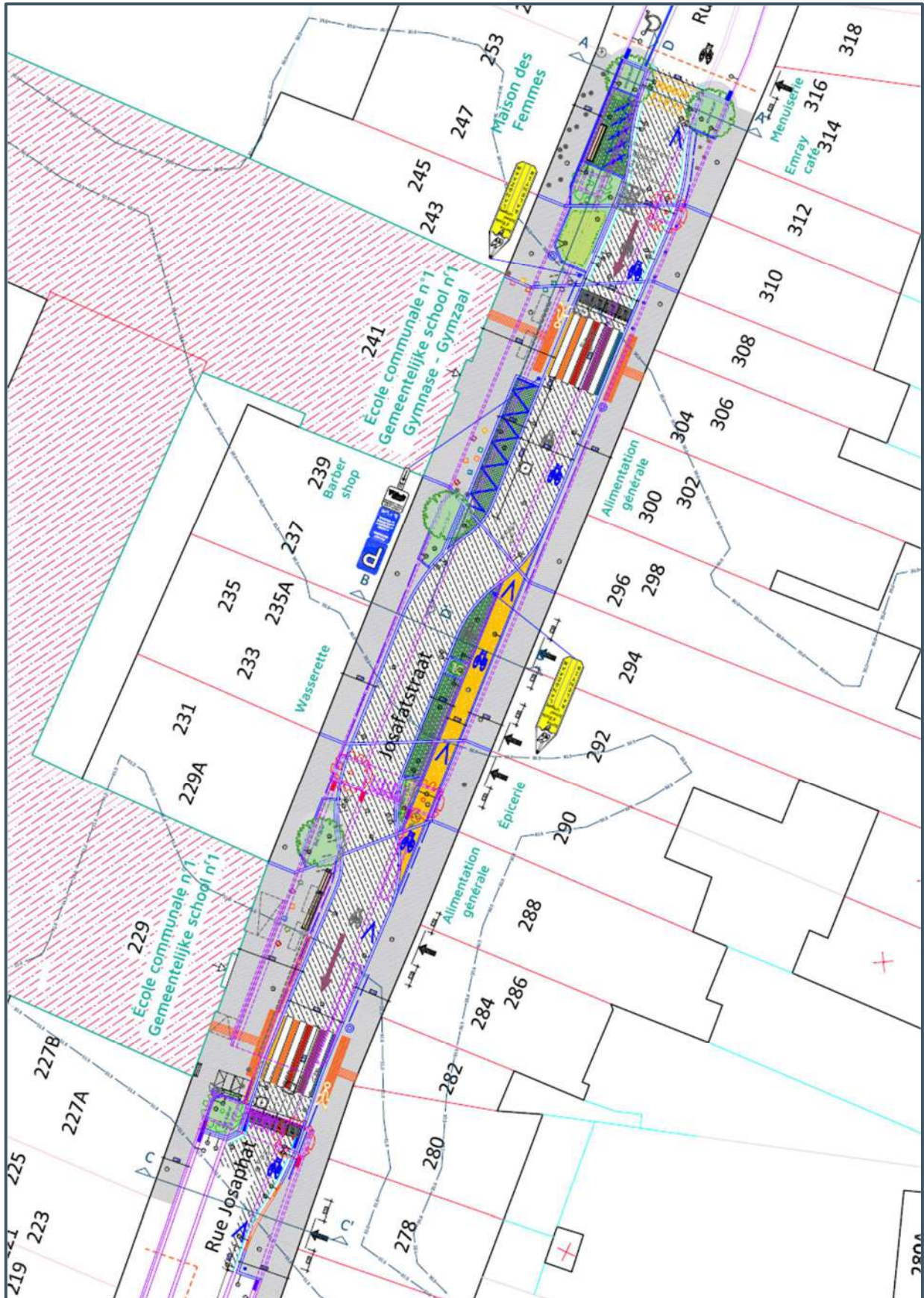


*Le revêtement du plateau et des zones de stationnement*



*Le revêtement du passage piéton et du plateau*

## D. DESCRIPTION DU PROJET



Plan du projet (dessiné à partir du fond de plan © UrbIS)

## D.1. Objectifs

L'aménagement des abords de l'école n°1 a pour objectif d'améliorer la situation à plusieurs niveaux (création de fosses de plantations, augmentation de la surface perméable, ajout d'éléments ludiques, sécurisation et confort des usagers ...).

Le projet comporte en substance les points suivants :

- Rénovation des revêtements des trottoirs en pavés naturels (porphyre roumain et italien) ;
- Abattage de 4 arbres ;
- Plantation de 4 arbres ;
- Agrandissement des fosses d'arbres et création de fosses de plantations (arbustes, vivaces, etc.) ;
- Aménagement de zones d'infiltrations (pavés à joints élargis) ;
- Installation de râteliers pour vélo ;
- Création d'une traversée piétonne au niveau de l'entrée du Gymnase ;
- Sécurisation des traversées piétonnes ;
- Modification et agrandissement du plateau ralentisseur ;
- Création d'une chicane ;
- Création d'un couloir vélo (sécurisation de la chicane) ;
- Placement de bancs publics ;
- Aménagement de marquages colorés et petits éléments ludiques

### D.1.1. Mobilité et stationnement

Pour les aspects liés à la mobilité, diminuer la vitesse et libérer l'espace devant l'école sont évidemment des éléments fondamentaux de tous les aménagements d'abords d'école que nous réalisons à Schaerbeek.

Les aménagements existants (plateau ralentisseur et coussin berlinois) ne sont pas suffisants, notamment à cause de l'effet de couloir créé par une voirie en ligne droite.

L'idée du projet est donc de réduire au maximum la vitesse des véhicules en créant un long plateau ralentisseur, depuis le n°241 (gymnase) jusqu'à après le n°229 (école).

Une chicane est créée sur le plateau surélevé afin d'empêcher une prise de vitesse trop importante. Afin de sécuriser les cyclistes qui empruntent le Sens Unique Limité (SUL) au niveau de la chicane, un couloir pour le contre-sens vélo est créé permettant d'éviter les risques de collisions avec les véhicules dans les tournants.

Une traversée piétonne est créée au niveau du gymnase, et la déviation de l'axe de la voirie permet de dégager beaucoup d'espace aux niveaux des parvis de l'école et du gymnase.

L'espace « gagné » l'est au détriment du stationnement, 10 places existantes étant supprimées dans le projet. Les zones de stationnement sont en effet la seule marge de manœuvre pour atteindre les objectifs de la programmation.

### D.1.2. Végétation

Du point de vue de la végétation, le dévoiement de la chaussée engendre également des pertes pour les 6 arbres existants, seuls deux seront conservés dans le projet. Il est toutefois prévu de replanter 4 nouveaux sujets, ce qui permet de maintenir le nombre d'arbres à 6. Pour ce qui est des plantations basses, les petites zones actuelles seront remplacées par de nouvelles fosses de plantations et des fosses d'arbres généreuses. Enfin, des zones de pavés à joints engazonnés seront installées, ce qui permettra d'accroître considérablement la verdisation de la rue et la dés-imperméabilisation des sols, conformément aux engagements du Plan de Végétalisation de l'Espace Public (PVEP) et du Plan Climat de la commune de Schaerbeek.

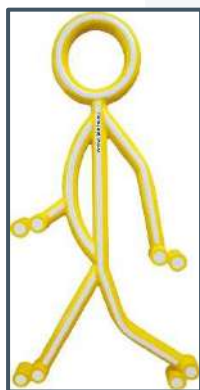
### D.1.3. Mobilier urbain

Le projet prévoit :

- Des potelets en métal de teinte grise (RAL 7016) ;
- Des arceaux vélos à section carrée en acier galvanisé de teinte grise (RAL 7016) ;
- Des barrières Croix de Saint-André (RAL 7016) ;
- Des silhouettes réfléchissantes ;
- Des bancs en bois (modèle Schaerbeek) ;
- Des corbeilles.



Images d'illustration



Images d'illustration

Pour un espace public donnant la place au jeu, l'idée est de profiter de l'élargissement des trottoirs pour amener des éléments de ludicité à différents endroits du projet. Ces éléments sont volontairement informels afin de laisser libre court à l'imaginaire des enfants. Le projet prévoit donc l'installation de rondins ou troncs en bois (de faible hauteur) et des suites de marquages au sol (nombres et lettres).

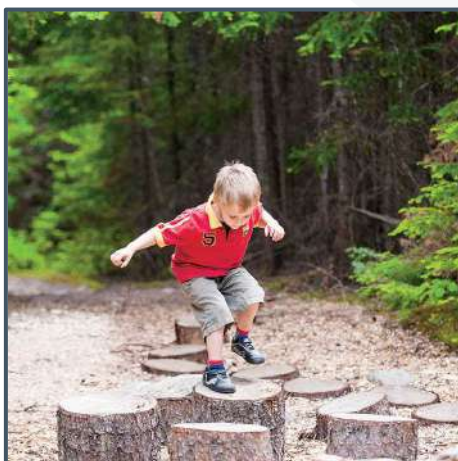


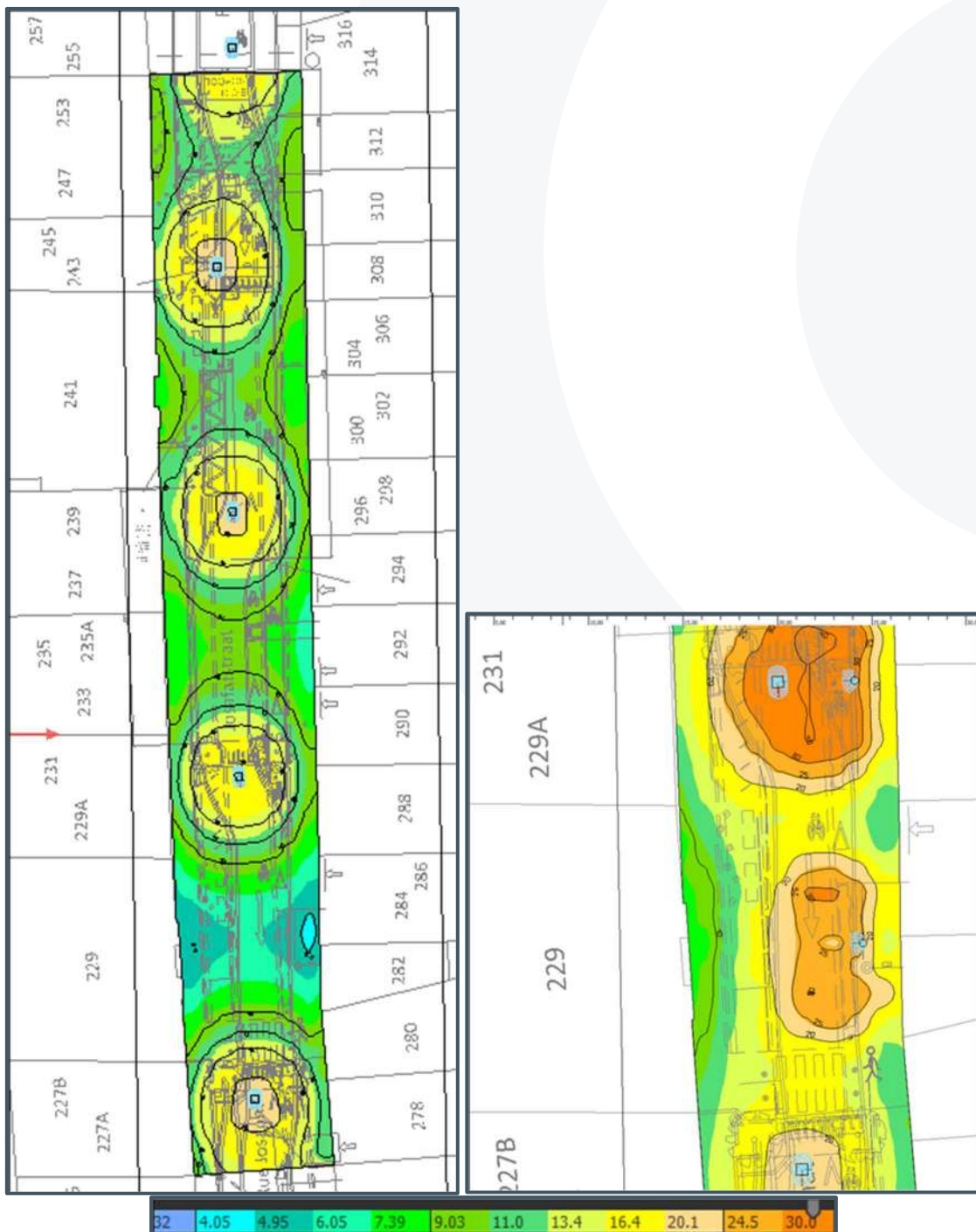
Image d'illustration



### D.1.4. Eclairage public

Le projet comprend l'enlèvement des deux poteaux situés sur le trottoir en face de l'école n°1. Sibelga a un projet de rénovation de l'éclairage axial dans ce quartier (remplacement des points lumineux par des ampoules LED) et comme le montre l'étude photométrique, il n'est pas nécessaire de renforcer l'intensité lumineuse à ces endroits. En effet, les résultats sont très bons : bridés à une puissance de 60%, on atteint 12,4lux moyens sur l'ensemble de la zone.

Sibelga a également fait une étude en ajoutant les 2 poteaux à déplacer, et ils estiment qu'ils sont inutiles (d'un point de vue éclairage). Ils ajoutent de la lumière, mais pas forcément aux endroits idéaux (ni sur la traversée piétonne, ni sur sa zone d'attente). Sibelga est donc en faveur de leur suppression. Cela permet également de désencombrer l'espace public en réduisant les obstacles sur le cheminement piéton.



Etude photométrique sans poteaux (gauche), étude photométrique avec poteaux (droite) © Sibelga, 2024.

### D.1.5. Les revêtements de sol

Les **trottoirs** le long des habitations seront constitués de pavés platines de porphyre de 14cm x 14cm et d'une hauteur de 8 à 10cm—en appareillage à joints alternés.

Les pierres à mettre en œuvre proviennent de deux bancs différents en fonction des couleurs. Les coloris gris-bleu proviennent d'un gisement dont le lieu d'extraction est situé sur le territoire roumain tandis que les coloris rouge-brun proviennent d'un gisement dont le lieu d'extraction est situé sur le territoire italien. La surface des pavés est sciée et flammée et les bords sont « vieillis » mécaniquement. La proportion entre les pavés gris-bleu et les pavés rouge-brun est de 60% de gris et de 40% de brun.

La largeur maximum des joints de mortier n'excèdera pas 2cm et la profondeur sera de maximum 2mm pour garantir au trottoir un niveau de confort optimal pour un revêtement en pierre naturelle et répondre à la charte sur les revêtements piétons en Région de Bruxelles-Capitale. L'échelle de confort à atteindre se situe entre 6 et 8/10.

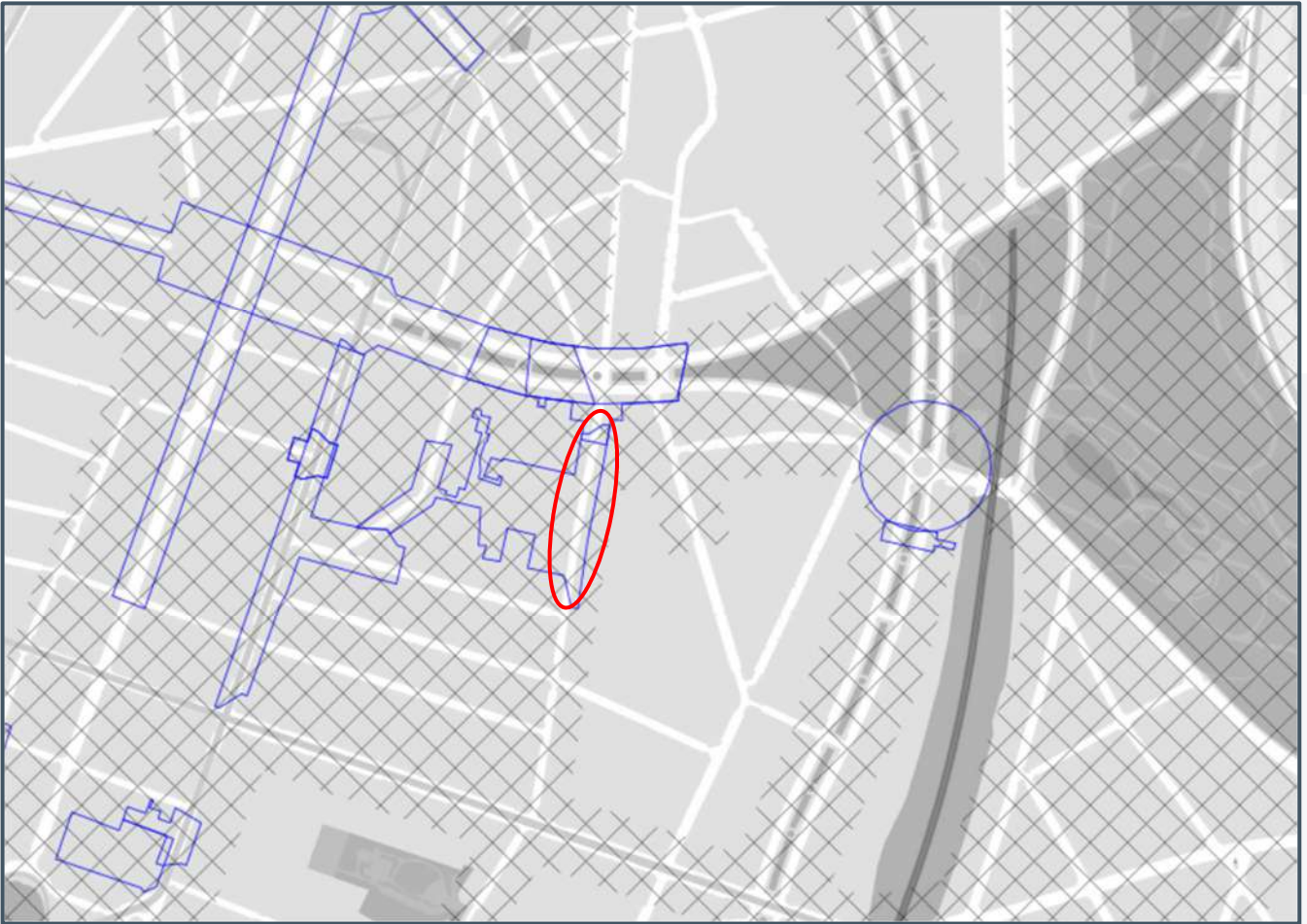


Ce choix de revêtement en pavés en pierre naturelle s'inscrit dans une démarche d'objectivation des choix de la commune de Schaerbeek en termes de revêtements de trottoirs. Cette démarche de réflexion a abouti, dans le courant de l'année 2017, à un Plan Directeur sur le choix des matériaux utilisés pour le revêtement des trottoirs. Celui-ci a été étudié quartier par quartier en suivant un nombre de critères objectifs tels que :

- Époque d'urbanisation des quartiers ;
- Situation de droit ;
  - ✓ Site classé ou site inscrit à l'inventaire selon le PRAS,
  - ✓ Monument ou ensemble classé avec zone de protection (PRAS),
  - ✓ ZICHEE (Zone d'Intérêt Culturel, Historique, Esthétique ou d'embellissement),
- Bien repris à l'inventaire du patrimoine ;
- Axes structurants de la trame viaire.

Ce tronçon de la rue Josaphat a donc été étudié et le plan directeur préconise l'utilisation de la pierre naturelle pour plusieurs raisons :

1. Situation en zone de protection et ZICHEE ;
2. Période d'urbanisation postérieure à la période de référence (1899).



Extrait de plan indiquant les zones de protections et les ZICHEE – gis.urban.brussels © 2024.



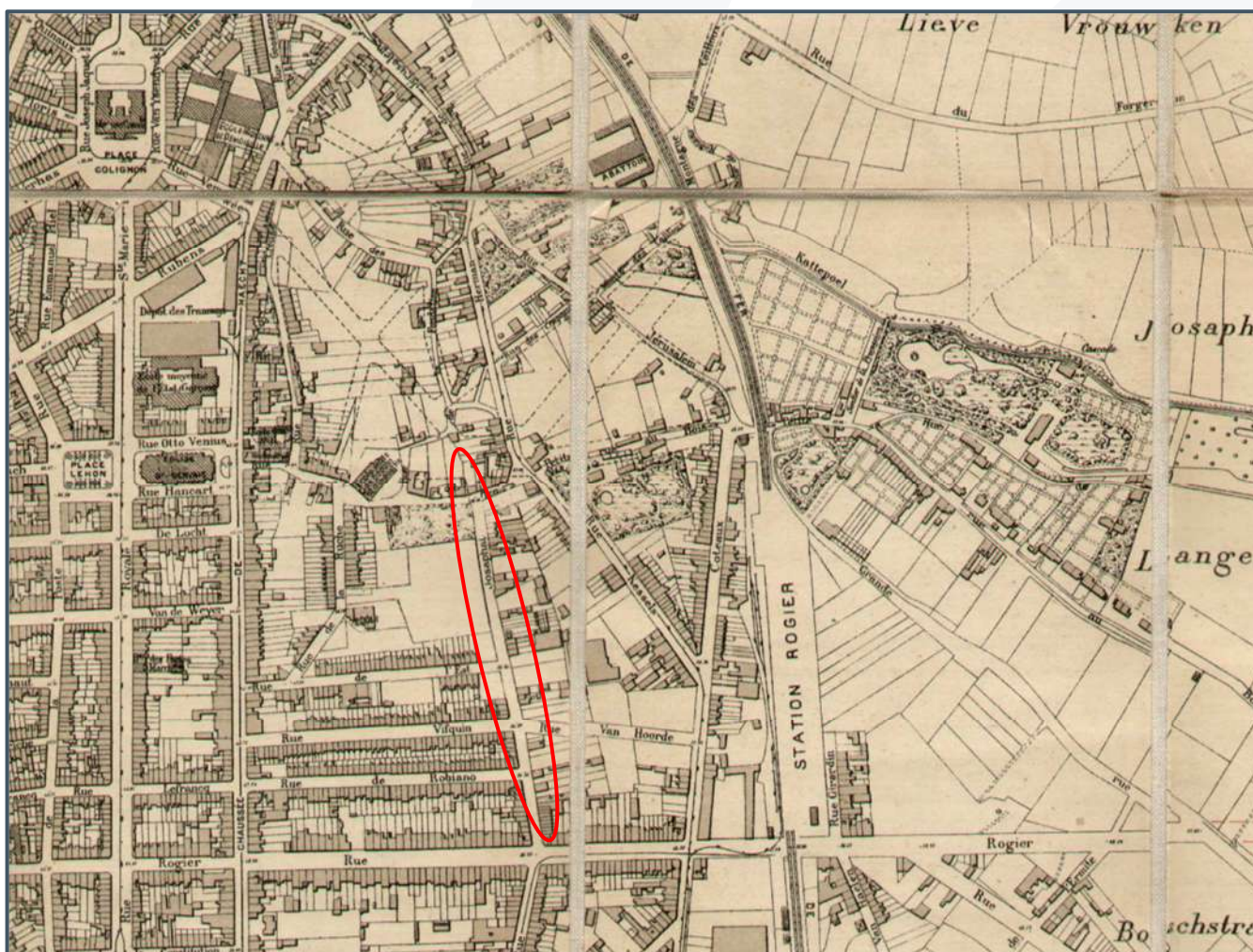
Extrait du Plan Directeur des matériaux en trottoirs – Schaerbeek © 2017.

### TROTTOIRS-VOETPADEN

-  Revêtements en pierre naturelle  
Verhardingen in natuursteen
-  Revêtements en pavés de béton rustique 14x14  
Verhardingen in rustieke betonstraatstenen 14x14
-  Revêtements en pavés de béton standard 20x20  
Verhardingen in standaard betonstraatstenen 20x20



Légende du Plan Directeur des Matériaux en trottoirs – Schaerbeek © 2017.



Extrait du plan de la commune de Schaerbeek, 1899 – Archives communales.

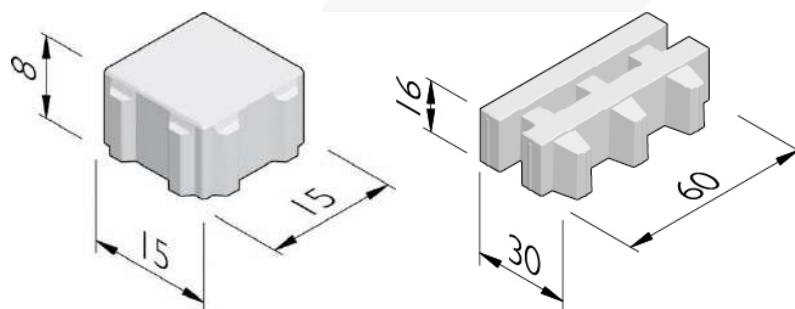
La **voirie** sera en asphalté, plateau compris. Ce choix est motivé par plusieurs raisons :

1. Améliorer la durabilité du revêtement de la voirie :
  - En effet, la rue Josaphat est régulièrement empruntée par des camions et camionnettes, un revêtement en pavage ne tiendrait pas le coup sur le long terme ;
2. Apaiser la rue Josaphat :
  - L'asphalte est beaucoup plus silencieux que les pavés ;
3. Sécurité routière :

- Les passages piétons seront plus visibles et durables, et la délimitation voirie/trottoir sera plus claire pour les piétons (trop de trafic pour envisager un espace partagé).

La **piste cyclable** sera également en asphalte, la coloration ocre se fera au moyen d'une couche de pmma (plastique coulé à froid).

Les **zones d'infiltrations** seront en pavés béton à joints élargis : format 15x15x8 cm pour la zone de livraison, et 30x60x16 cm pour les autres zones.



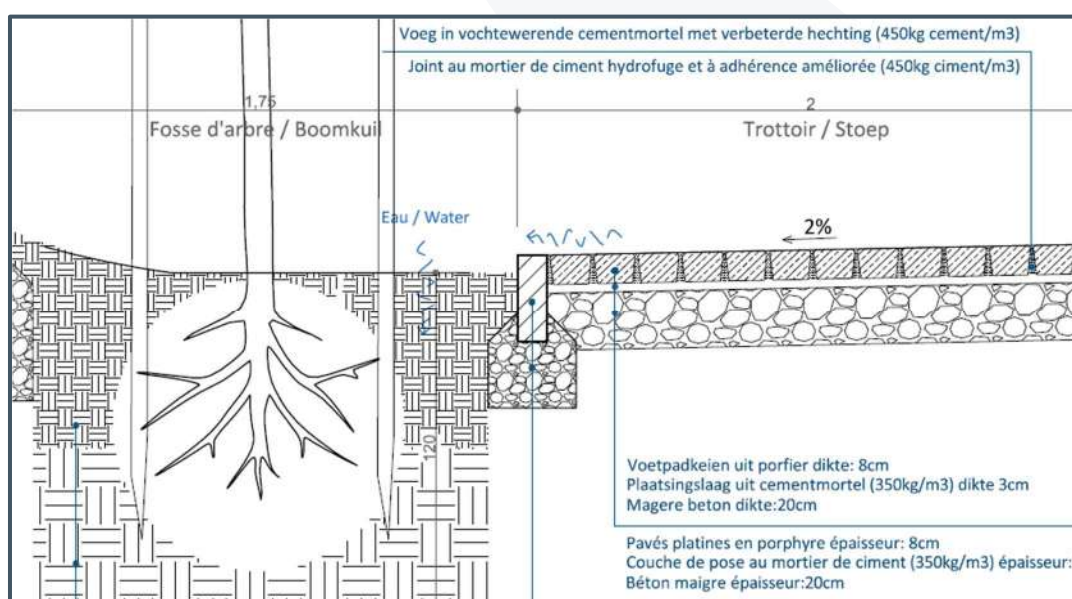
Enfin, pour mettre en valeur les façades, et imprimer la philosophie du contrat école dans l'aménagement de la rue Josaphat, le projet prévoit la mise en œuvre de trames au sol (bordures enterrées) qui démarrent des mitoyens des façades de l'école et se prolongent vers le quartier, invitant aussi le quartier à s'approprier l'école.

#### D.1.6. La gestion intégrée des eaux de pluie

La ligne directrice pour la Gestion Intégrée des Eaux de Pluie (GIEP) est de diriger les eaux de ruissellement vers les surfaces drainantes (fosses d'arbres, fosses de plantations et pavés drainants) afin de limiter au maximum le rejet des eaux de pluie vers l'égout.

Les eaux des trottoirs et de la chaussée du plateau seront dirigées naturellement par la pente latérale de 2% vers les fosses d'arbres, de plantations, et zones d'infiltrations en pavés béton drainants à joints élargis. Les bordures seront abaissées au niveau du pavage pour permettre le ruissellement de l'eau vers la fosse.

L'ensemble de ces interventions améliorera l'îlot de fraîcheur que représente ce tronçon de la rue Josaphat dans ce quartier fortement urbanisé.



Extrait du plan des coupes techniques

## E. CONCLUSION

En conclusion, ce projet d'aménagement vise à améliorer la sécurité, l'accessibilité et la convivialité du quartier de la rue Josaphat, tout en répondant aux objectifs du contrat école. En agrandissant les trottoirs et les zones piétonnes, en sécurisant les passages pour piétons, et en créant des espaces ludiques et verdoyants, nous offrons un environnement sécurisé et attrayant pour les élèves et les familles. La réorganisation des places de stationnement et l'installation de nouvelles infrastructures pour les vélos et les livraisons scolaires faciliteront les déplacements et réduiront l'insécurité aux abords de l'école.

Ces aménagements témoignent de l'engagement de Schaerbeek à créer un environnement urbain plus sûr, plus vert et plus agréable pour tous, tout en soutenant particulièrement la sécurité et le bien-être des enfants sur le chemin de l'école. En sécurisant et apaisant la rue Josaphat, nous répondons aux préoccupations de sécurité routière liées au trafic de transit et aux vitesses excessives.

De plus, ce projet s'inscrit dans les objectifs plus larges de retisser des liens et de renforcer la confiance au sein de la communauté, de renforcer l'attractivité de l'école, et d'ouvrir ses locaux à des activités extrascolaires.

### Annexes :

Siblega : étude photométrique

Perspective.brussels : Contrat école - programmation

Renovas : Synthèse des enquêtes