



RÉINVENTER LES ABORDS D'ÉCOLES

AUTEURS

Sebastiaan Willemen et Christophe Mercier, Suède 36
Wouter Vanderstede, Kind & Samenleving
Sara Vanboeckhout, MINT

COMITÉ DE PILOTAGE

Louison Cuvelier et Julie Lumen, Service École de perspective.brussels
Ann De Cannière, team bouwmeester maître architecte de la Région de Bruxelles-Capitale (BMA)
Lore Vantomme, Benoît Dupriez et Françoise Godart, Bruxelles Mobilité
Martial Resibois, urban.brussels

REMERCIEMENTS

Nos sincères remerciements aux nombreuses personnes impliquées dans le développement de ce guide :

Les directions, pouvoirs organisateurs, professeurs et élèves des écoles participantes aux ateliers des études de cas réalisées: École primaire n°2 à Schaerbeek, Campus Comenius à Koekelberg, École du Bois de la Cambre n°8 à Ixelles.

Le comité de pilotage et les participants aux comités d'accompagnement et aux workshops.

ILLUSTRATIONS

Sebastiaan Willemen, Suède 36

GRAPHISME

Kaligram srl

IMPRESSION

IPM printing

TRADUCTION

ElaN

CONTACT

beecole-beschool@perspective.brussels

ÉDITEUR RESPONSABLE

Antoine de Borman, Directeur général de perspective.brussels - Rue de Namur 59 – 1000 BRUXELLES.
Les résultats présentés ici le sont à titre d'information. Ils n'ont aucun caractère légal.

Reproduction autorisée moyennant mention de la source

RÉINVENTER LES ABORDS D'ÉCOLES

GUIDE POUR L'AMÉLIORATION DES ABORDS
D'ÉCOLES EN RÉGION BRUXELLOISE



TABLE DES MATIÈRES

INTRODUCTION	7	03 UN ABORD D'ÉCOLE VERT ET SAIN	47
Contexte	7	Privilégier la présence de la nature avec une végétation indigène	48
Pour qui?	9	Améliorer la qualité de l'air et favoriser un climat agréable	49
Pourquoi?	9	Infiltrer les eaux de ruissellement	50
Mode d'emploi	10	Choisir des matériaux durables	52
01 UN ABORD D'ÉCOLE SÛR	17	Intégrer une approche didactique	53
Libérer de l'espace pour créer un parvis d'école .	18	04 UN ABORD D'ÉCOLE IDENTIFIABLE	57
Concevoir une rue d'école apaisée	20	Privilégier un code couleur reconnaissable	58
Concevoir un quartier scolaire apaisé	24	Intégrer des éléments récurrents	59
Améliorer les passages pour piétons	26	ÉTAPES DE RÉALISATION	65
Protéger les usagers vulnérables	28	Par où commencer?	66
Assurer une bonne visibilité	30	Étape 1: démarrage du projet	68
02 UN ABORD D'ÉCOLE CONVIVAL ET ACCESSIBLE	35	Étape 2: analyse	72
Créer un parvis d'école convivial et accessible ..	36	Étape 3: développement de scénarios	75
Transformer la rue de l'école en un nouvel espace de vie	38	Étape 4: avant-projet	78
Concevoir un quartier scolaire	40	Étape 5: concrétisation du projet	80
Les équipements d'un abord d'école	42	RESSOURCES DISPONIBLES	82



P
PERMITTED TO PARK
ON THESE SPACES
FROM 09:00 TO 18:00
ON MONDAY TO FRIDAY

UNIVERSITY OF
LONDON
LIBRARY

UNIVERSITY OF LONDON
LIBRARY
UNIVERSITY OF LONDON
LIBRARY

UNIVERSITY OF LONDON
LIBRARY
UNIVERSITY OF LONDON
LIBRARY

INTRODUCTION

CONTEXTE

Tous les jours de la semaine, enfants et adolescents se déplacent pour se rendre à l'école. Ils fréquentent les rues qui la bordent, ils passent la porte de l'école en début de journée, et retrouvent leurs parents ou leurs amis à la sortie des classes.

Les abords d'écoles constituent un environnement important pour le quotidien des élèves, mais aussi pour le personnel de l'école, les parents, grands-parents et autres visiteurs.

À cheval entre l'école et l'espace public, la zone d'accueil de l'école est également un espace qui profite à l'ensemble des citoyens.

On compte en Région de Bruxelles-Capitale pas moins de 848 implantations scolaires réparties sur l'ensemble du territoire. Les abords de ces écoles présentent des profils très variés notamment en lien avec les caractéristiques des tissus urbains dans lesquels les infrastructures sont intégrées (densité des environnements urbains, accessibilité en transports publics, proximité d'espaces publics, espaces verts, etc.).¹

L'environnement à proximité des écoles n'est donc pas toujours adapté aux besoins des plus jeunes.

Le présent guide a pour ambition de fournir les clefs pour améliorer la qualité des abords d'écoles en Région bruxelloise en tenant compte des contraintes inhérentes à chaque environnement scolaire et en proposant des actions conformes aux besoins actuels de notre société.

En plaçant le regard de l'enfant au centre de la réflexion, on peut ainsi envisager un renversement dans la concep-

tion des abords d'écoles et des espaces publics qui les composent. À partir de là, émerge l'importance de prendre en compte la sécurité des lieux, de créer un environnement convivial et ludique, et de rendre les conditions possibles pour l'épanouissement des jeunes.

Ce changement de paradigme peut par ailleurs constituer le point de départ d'une transformation urbaine plus globale. En prenant en compte les besoins des enfants dans l'aménagement des villes, on crée des espaces publics plus sûrs, confortables, conviviaux, et accessibles à l'ensemble des habitants.

Ces dernières années, une dynamique importante s'est créée autour de la question des abords d'écoles en Région bruxelloise. Pouvoirs publics, associations, directions d'écoles et parents d'élèves se mobilisent pour penser au réaménagement des abords d'écoles et pour faire évoluer les comportements de déplacement en ville.

Des interventions dans l'espace public menées par des collectifs ou des écoles elles-mêmes augmentent, les rues scolaires reçoivent une attention croissante de la part des communes, et plusieurs politiques régionales démontrent que les pouvoirs publics prennent également le pas.

À titre d'exemple, le plan régional de mobilité Good Move propose explicitement le principe STOP comme ligne directrice pour le réaménagement des rues et places. Ce principe vise à assurer des conditions de déplacement satisfaisantes à chacun en fonction du mode de déplacement choisi, selon un ordre de priorité marche-vélo-transport public-voiture².

¹ Étude relative à la qualité des infrastructures scolaires de l'enseignement fondamental ordinaire en Région de Bruxelles-Capitale. Cette étude est consultable sur le site internet de perspective.brussels : https://beecole.brussels/sites/default/files/documents/etude_qualite_infrastructures_scolaires_rapport_ipe.pdf

² <https://mobilite-mobiliteit.brussels/fr/good-move>

La Stratégie Go4Brussels 2030 du gouvernement de la Région bruxelloise prévoit des outils concrets pour améliorer l'environnement urbain des écoles grâce notamment au dispositif Contrat École. Une feuille de route pour la réalisation de rues scolaires a été réalisé par Bruxelles Mobilité et des moyens financiers sont mis à disposition des communes via des appels à projets (réalisation de rues scolaires, aménagements pour la sécurité routière, etc.).

Enfin, depuis janvier 2021, le 30 km/h est devenu la vitesse réglementaire par défaut en Région de Bruxelles-Capitale.

L'intérêt croissant autour des thématiques liées à la sécurité routière, à la qualité de l'air et à la qualité des rencontres dans les espaces publics transformeront certainement les abords des écoles de la Région de Bruxelles-Capitale dans les années à venir.

Filter Café Filtré agit contre la pollution de l'air aux portes de l'école. Entre mars et octobre 2018, 137 écoles de la Région de Bruxelles-Capitale ont participé à des manifestations dans la rue pour exiger une meilleure qualité de l'air et un environnement scolaire plus sécurisé.



↑ © FilterCafeFiltré

Plusieurs écoles réalisent elles-mêmes du mobilier pour améliorer l'environnement scolaire. Ici, à l'école Saint-Antoine, dans la commune de Forest, des palettes colorées servent à délimiter l'espace de la rue réservé aux enfants de l'école.



↑ © Suède36

De plus en plus d'écoles mettent en place des rues scolaires. Via Bruxelles-Mobilité, la Région bruxelloise subsidie la mise en place de la phase test de la rue scolaire et le mobilier de fermeture pour un projet pérenne.



↑ © GoodPlanet

POUR QUI ?

Ce guide s'adresse à tous les acteurs concernés par les abords des écoles fondamentales et secondaires en Région de Bruxelles-Capitale.

- › Les pouvoirs publics : les services compétents des communes bruxelloises et de la Région en tant que responsables des voiries voisinant les écoles, les services régionaux impliqués dans l'accompagnement de projets d'aménagement d'abords d'écoles (Bruxelles Mobilité, BMA), ainsi que les Communautés en tant que responsables des infrastructures scolaires.
- › Les concepteurs des aménagements : les architectes, paysagistes et urbanistes chargés des transformations aux abords d'écoles.
- › Les écoles et leurs pouvoirs organisateurs : la direction, le personnel enseignant, les élèves, les parents et leurs associations qui en tant qu'usagers souhaiteraient être impliqués dans ces aménagements. Ils ont, en outre, les moyens d'interpeler les pouvoirs publics et de les encourager à entamer les transformations nécessaires aux abords de leur établissement.
- › Les citoyens bruxellois : tous les publics concernés par le voisinage d'une école qui, en tant qu'usagers de ces espaces publics, auraient la volonté de s'impliquer dans leur transformation. Une intervention aux abords d'une école peut en effet améliorer la mobilité, le confort, la sécurité et la qualité de vie de l'ensemble des usagers.

POURQUOI ?

Le guide que vous tenez entre vos mains vise à offrir un outil de référence inspirant sur la qualité des aménagements des abords d'écoles en Région bruxelloise. Il regroupe, dans une seule brochure, un ensemble de recommandations et des étapes concrètes à initier dès maintenant pour opérer un changement.

Sans se substituer aux guides déjà existants sur les espaces publics bruxellois, ce guide vient alimenter les réflexions en cours en prenant en compte les enjeux spécifiques liés aux environnements scolaires et ses usagers principaux : les jeunes et les enfants.

Il répond également à une volonté d'offrir un cadre de référence commun et d'amener ainsi davantage de cohérence visuelle et une identité spatiale reconnaissable aux abords d'écoles en Région bruxelloise qui seront réaménagés dans les années à venir. En effet, malgré l'attention croissante portée aux abords d'écoles, il n'existe pas encore une approche homogène de leur conception. Ce guide de recommandations vise ainsi à tendre vers une plus grande harmonie dans les interventions spatiales, éviter la détérioration de l'espace public, et améliorer la sécurité des usagers.

Ce guide est le résultat d'un travail collaboratif avec de nombreux acteurs : les administrations communales qui ont partagé leurs expériences et expertises lors des comités d'accompagnement, les personnes ressources des administrations régionales qui ont participé à la relecture du document, les directions d'écoles, les professeurs, les élèves et les parents d'élèves qui ont participé aux différents workshops.

MODE D'EMPLOI

Ce guide regroupe un ensemble de recommandations pour améliorer la qualité de l'aménagement des abords d'écoles. Sans prétendre à être exhaustif, il offre toutefois un large spectre d'interventions dont vous pourrez vous inspirer pour passer à l'action. Ce guide peut donc être utilisé « à la carte » : l'objectif est d'obtenir l'aménagement le plus qualitatif possible en tenant compte des objectifs que vous vous fixez, de la spécificité du contexte de l'école, et des moyens d'actions dont vous disposez. La structure du guide vous aidera à naviguer parmi ces recommandations en tenant compte de ces différents éléments.

Les recommandations

Quatre qualités

L'ensemble des recommandations sont réparties selon quatre grandes qualités qui correspondent aux quatre premiers chapitres du guide :

- › un abord d'école sûr;
- › un abord d'école convivial et accessible;
- › un abord d'école vert;
- › un abord d'école identifiable.

L'objectif est de tendre vers ces quatre qualités pour concevoir un projet d'ensemble réussi. Des allers-retours entre ces différents chapitres sont donc à privilégier.

Toutefois, selon les objectifs que vous vous fixez, et tenant compte des problématiques sur le terrain, vous pourriez être amené à travailler davantage sur une qualité que sur une autre. Le cas échéant, vous pourrez vous diriger directement vers le chapitre qui correspond au mieux à l'objectif fixé.



↑ Entrée de l'école communale n°6 Georges Primo à Schaerbeek. Projet « Vert de toi » du Contrat de Quartier Durable (CQD) Helmet. Georges De Kinder © urban.brussels

01. UN ABORD D'ÉCOLE SÛR :

Les écoliers sont des usagers vulnérables sur la voie publique. Aux heures de pointe, différents modes de transport se croisent devant l'école. Dans la plupart des cas, cela provoque des situations complexes, et parfois des conflits. Un abord d'école sûr garantit la sécurité des usagers les plus faibles et accélère le développement d'une mobilité durable.

→ Voir page 17

02. UN ABORD D'ÉCOLE CONVIVIAL ET ACCESSIBLE :

L'espace public autour de l'école est un lieu important dans la vie des élèves. C'est l'endroit où les jeunes se retrouvent avant et après les heures de cours. C'est aussi le lieu où les parents attendent leurs enfants et apprennent à se connaître. Un abord d'école convivial facilite ces interactions et ces usages, tout en s'intégrant au contexte dans lequel il s'insère. L'abord d'école reste accessible à l'ensemble des citoyens et en particulier aux personnes à mobilité réduite.

→ Voir page 35

03. UN ABORD D'ÉCOLE VERT ET SAIN :

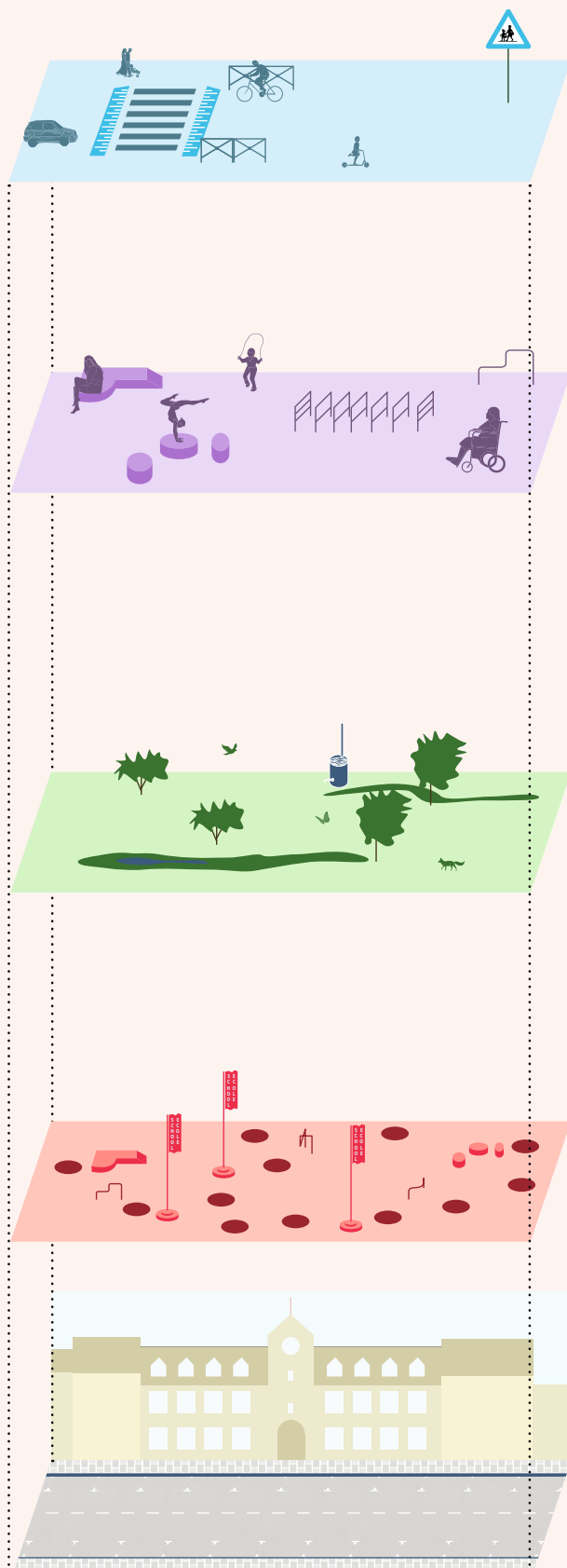
La qualité écologique d'un environnement scolaire et le maintien des voitures à distance de l'école, ont une influence positive sur la qualité de l'air et l'environnement sonore autour de l'école. La présence d'espaces verts peut par ailleurs jouer un rôle didactique en sensibilisant les élèves à la protection de la nature. Un abord d'école vert favorise la présence de la nature en ville et montre l'exemple aux jeunes générations.

→ Voir page 47

04. UN ABORD D'ÉCOLE IDENTIFIABLE :

L'identité graphique des écoles et de leurs abords assure une cohérence visuelle au sein de la Région et marque les écoles comme des valeurs de repère dans le paysage du quartier. Un abord d'école reconnaissable est la meilleure façon de signaler aux automobilistes la présence d'élèves. Un abord d'école reconnaissable assure cette empreinte visuelle de l'école dans le paysage urbain.

→ Voir page 57



Plusieurs échelles d'intervention

Les recommandations que vous trouverez dans ce guide prennent en compte, quand cela est opportun, plusieurs échelles d'intervention. Elles sont résumées ici par : le parvis d'école, la rue et le quartier.

Dans une approche globale sur la qualité des abords d'écoles, l'objectif est de tenir compte des abords directs de l'école, mais aussi du contexte plus large de la rue et du quartier. En plus de l'entrée de l'école et de la configuration de la rue, les itinéraires suivis par les élèves pour rejoindre l'école par exemple, sont tout aussi importants pour améliorer la qualité générale de l'environnement scolaire.

Toutefois, en fonction des caractéristiques du quartier, de la rue et des moyens disponibles, il n'est pas toujours possible d'intervenir à grande ou moyenne échelle. Il sera donc important de développer une approche qui convienne au mieux au contexte donné.

PARVIS D'ÉCOLE

Par parvis d'école, on entend l'espace mis à disposition devant la porte qui accueille les élèves, les professeurs et les parents avant l'entrée et après la sortie des classes. Le parvis est une zone tampon entre l'intimité de l'école et l'espace public qui la dessert. Prolongement de l'école dans l'espace public, le parvis est une zone où les élèves et leurs parents doivent pouvoir rester et se déplacer en toute sécurité.

Par exemple, un trottoir élargi devant la porte de l'école peut être agréable sans modification de la circulation automobile. Un aménagement simple peut donc déjà apporter des améliorations importantes en termes de sécurité routière, de cohabitation entre les usagers de l'espace public, de possibilité de rencontres ou de qualité paysagère. Cette échelle peut être privilégiée si vous ne pouvez pas modifier le flux de la circulation automobile ou si vous ne disposez que de moyens limités.

LA RUE

Pendant les heures de pointe, la rue de l'école accueille un grand nombre d'usagers (piétons, cyclistes, automobilistes, transports publics, etc.). Avant ou après les cours, les élèves se dispersent souvent dans la rue de l'école pour rester, attendre ou jouer. La rue doit être configurée pour répondre à ces usages.

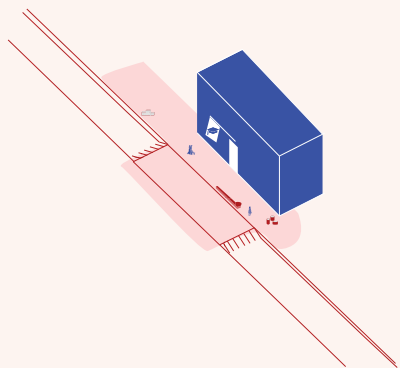
L'intervention à cette échelle peut, par exemple, correspondre à la mise en place d'une rue scolaire. Dans ce cas, la rue est temporairement fermée à la circulation lors de l'arrivée et du départ des élèves. L'intervention peut être effectuée rapidement et ne nécessite pas forcément de réaménagement des infrastructures. Une autre intervention peut consister à réaménager complètement la rue pour en faire une zone de rencontre ou une zone piétonne. Une rénovation de façade en façade nécessite plus de temps et d'argent, mais aura un impact plus grand.

LE QUARTIER

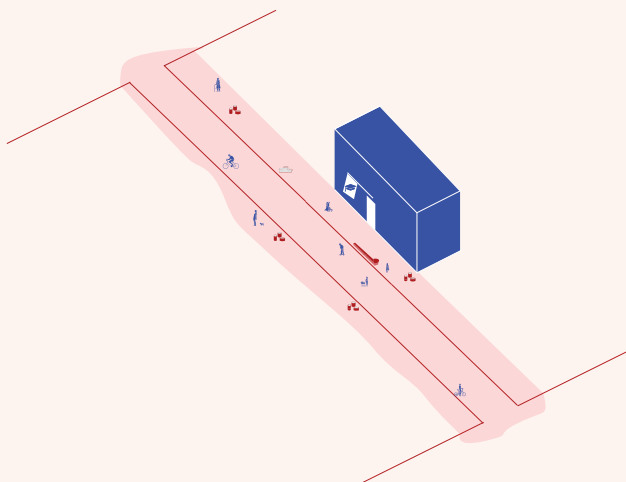
En dehors des heures de cours, les élèves occupent souvent des espaces dans un voisinage proche : arrêts de transports publics, piscines, gymnases, parcs, bibliothèques, coins de rue et petites places. Seuls ou en groupe, à pied ou en vélo, les jeunes et enfants traversent le quartier. La disposition des rues, des carrefours et des places doit en tenir compte. Il s'agit donc d'assurer la sécurité et le confort bien au-delà du trottoir de l'école.

La circulation dans le quartier peut être apaisée par la mise en place de zones de rencontre ou de zones piétonnes, ou par un plan de circulation (par exemple par des sens uniques tête-bêche). Si des modifications au niveau de la circulation automobile ne peuvent pas être réalisées, des améliorations peuvent être amenées au niveau des traversées piétonnes et des trottoirs pour assurer une bonne sécurité dans le quartier.

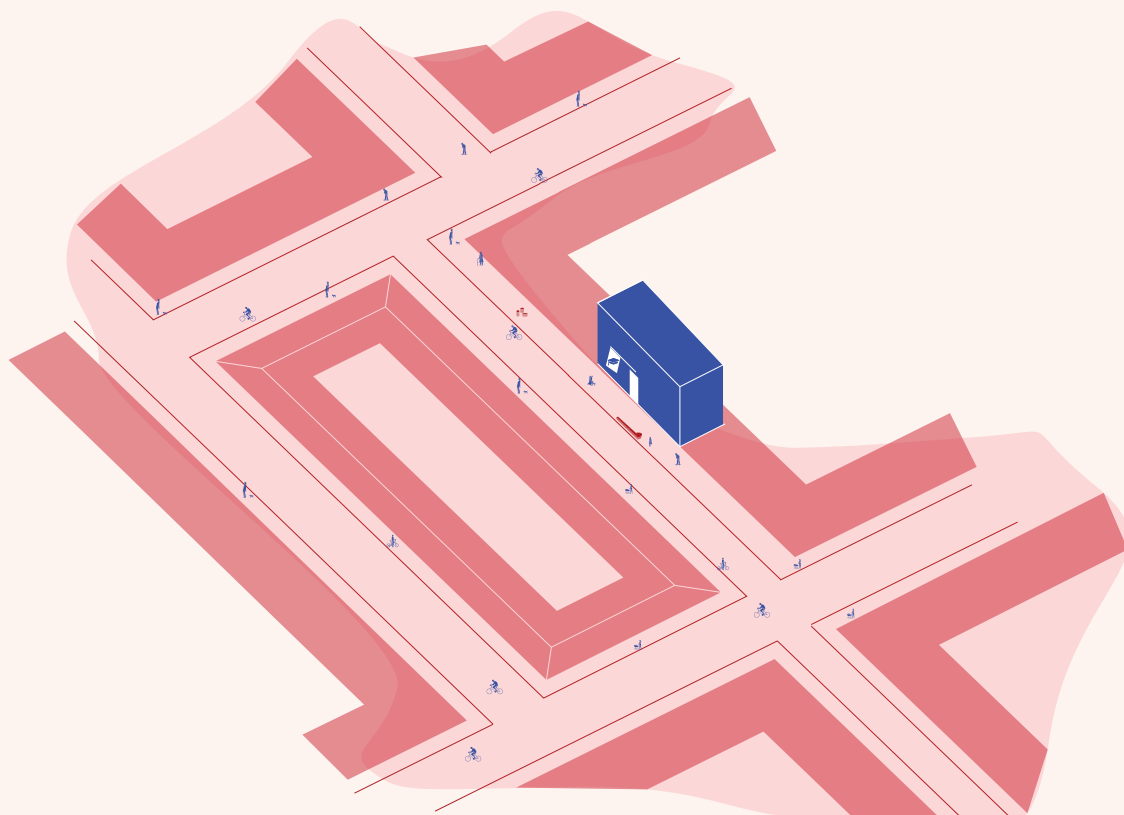
LE PARVIS D'ÉCOLE



LA RUE



LE QUARTIER



Des solutions « quick-win »

Des solutions « quick-win » sont des interventions rapides dans leur réalisation, qui demandent peu de budget, mais qui ont déjà un impact sur la qualité des abords d'écoles.

Elles sont là pour vous inspirer et vous amener à passer à l'action même si vous ne disposez que d'un budget limité. Ces petites interventions peuvent être initiées par les gestionnaires des voiries concernées ou par les écoles elles-mêmes, des associations ou habitants motivés, sous réserve de l'approbation des pouvoirs publics.

Dans certains cas, les « quick-win » peuvent représenter aussi un premier pas ou une première étape pour atteindre une ambition plus grande qui comprend des aménagements plus pérennes dans le temps et qui demandent un budget plus conséquent.

Des points d'attention

Les points d'attention mettent en évidence certains éléments à ne pas oublier quand il s'agit de réaménager les abords d'école.

Des « check-list » qualité

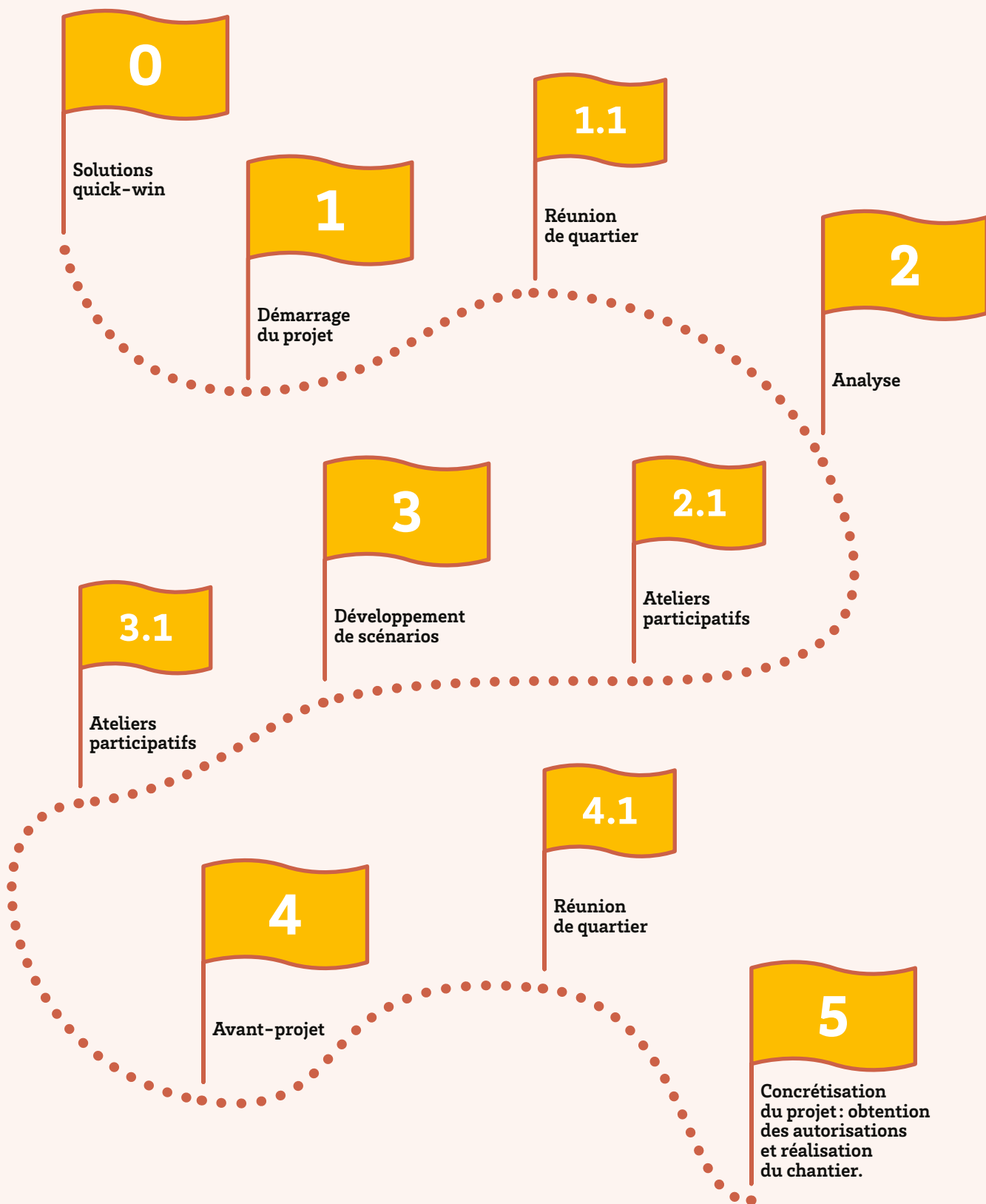
À la fin de chaque chapitre consacré à une thématique, vous trouverez une check-list qui vous permettra d'évaluer la qualité d'un abord d'école. À partir de questions simples et concrètes, vous pourrez déjà avoir une première idée des éléments prioritaires sur lesquels travailler aux abords de l'école.

Les étapes de réalisation

Ce dernier chapitre présente un plan en 5 étapes pour concevoir une refonte complète du domaine public aux abords d'une école. Elles sont là pour guider tout acteur public désireux d'initier un changement profond en vue d'atteindre les quatre qualités décrites dans ce guide, à savoir : un abord d'école sûr, convivial, vert, et identifiable.

Les étapes sont accompagnées de fiches qui proposent des idées concrètes et des bonnes pratiques pour mettre en place un processus participatif à chaque étape du projet. La consultation des acteurs concernés par la transformation de l'espace public (élèves, directions, enseignants, habitants, etc.) est en effet essentielle pour concevoir un projet de qualité.

ÉTAPES DE RÉALISATION





XO VAN GAGH

UN ABORD D'ÉCOLE SÛR

RECOMMANDATIONS 01

Les écoliers sont des usagers vulnérables sur la voie publique et l'aménagement de la voirie devra les protéger. Lorsque cela est possible, le principe «STOP»³ doit être appliqué pour rétablir l'équilibre perturbé du «tout à la voiture» à la faveur des modes de transport durables. En réduisant systématiquement le nombre de véhicules motorisés dans les rues, les abords d'écoles peuvent devenir des lieux de rencontre agréables et sécurisés.

Il est possible de limiter ou d'interdire la présence de la voiture sur trois échelles spatiales :

- › L'environnement direct à l'entrée de l'école ;
- › La rue et les carrefours proches ;
- › L'ensemble du quartier autour de l'école.

La sécurité des abords d'école est importante pour encourager les modes de déplacements durables vers l'école. Tant que les parents trouvent trop dangereux d'effectuer le trajet vers l'école à pied, à vélo ou en transports en commun avec leurs enfants, ils resteront prisonniers de la mobilité automobile et participeront eux-mêmes à l'insécurité des autres usagers. Un maillon faible du trajet comme la présence d'une traversée piétonne dangereuse peut en effet dissuader les parents de laisser leur enfant effectuer les trajets seul.

Des choix clairs et une approche globale sont donc indispensables pour rompre le cercle vicieux de l'insécurité routière. Outre la diminution des véhicules motorisés, le développement de réseaux sûrs pour les piétons et les cyclistes (installations séparées pour les cyclistes et piétons) est particulièrement important à cet égard.

← Rue d'école à Amsterdam aménagée en zone piétonne.
© Perspective

3 Acronyme venant du néerlandais et utilisé à Bruxelles dans les deux langues, le principe STOP (en néerlandais Stappen, Trappen, Openbaar vervoer, Personenwagen) donne par ordre croissant la priorité à la marche (S = Stappen), au vélo (T = Trappen), aux transports en commun (O = openbaar vervoer), et enfin à la voiture (P = personenwagen).

LIBÉRER DE L'ESPACE POUR CRÉER UN PARVIS D'ÉCOLE

Une première intervention qualitative en faveur de la sécurité aux abords d'écoles consiste à libérer un espace suffisant devant l'entrée de l'école pour permettre l'aménagement d'un parvis. Il est souvent possible de gagner de l'espace en supprimant (ou en redistribuant) les places de stationnement.

Il s'agit là d'un premier pas vers une placette de qualité face à l'entrée de l'école. L'objectif est de créer un espace suffisant, confortable et sécurisé. La surface des places de parking et les espaces résiduels sont réaffectés pour les piétons et élèves de l'établissement scolaire, libérant ainsi le trottoir dans sa continuité pour les autres piétons qui l'utilisent (en ce compris les personnes à mobilité réduite).

Par ailleurs, la présence de voitures devant l'entrée de l'école empêche également une bonne visibilité sur l'école et sur son entrée, et donc sur les enfants et les jeunes. En effet, la plupart d'entre eux ne sont pas anticipables, ni visibles pour les conducteurs qui empruntent la voirie car ils sont masqués par les voitures garées. C'est

donc un danger pour la sécurité des élèves dès lors qu'ils traversent sans voir ni être vus. Dans le cas des écoles primaires, cette insécurité liée au stationnement devant l'entrée de l'école est d'autant plus critique que l'attente des parents se fait alors de l'autre côté de la rue et que les enfants se précipitent pour traverser.

Notez toutefois que la suppression de places de parking peut engendrer des désaccords dans un quartier. Il sera plus facile de faire accepter cette mesure si les usagers du quartier en comprennent les raisons et les avantages : sécurité des enfants, amélioration et confort de l'entrée de l'école, espaces publics pour le quartier, etc.

Le réaménagement du parvis de la Maison des Cultures de Saint-Gilles, réalisé dans le cadre de l'opération « mailage ludique » du CQD Bosnie, est un bon exemple d'une intervention légère qui génère des gains rapides pour les usagers. Les places de parking ont été remplacées par un grand parvis qui intègre aussi des zones plantées. Des éléments de décoration permettent aussi de marquer le bâtiment comme un lieu emblématique du quartier.



↑ Maison des Cultures, rue Belgrade, Saint-Gilles
Séverin Malaud © urban.brussels



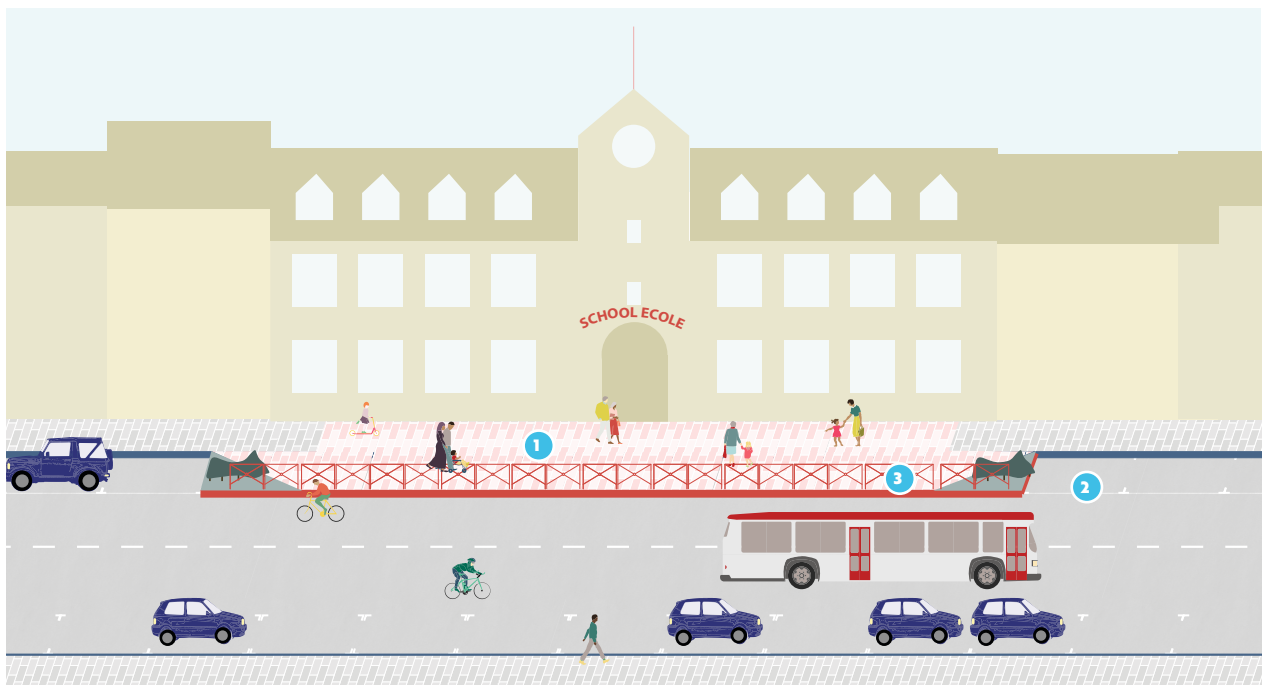
↑ Maison des Cultures, rue Belgrade, Saint-Gilles
© Suède36

 Du mobilier temporaire peut remplacer les places de stationnement et libérer ainsi de l'espace pour les élèves de l'école, mais aussi pour l'ensemble des habitants. Les matériaux utilisés pour ces aménagements temporaires proviennent de préférence de l'économie circulaire. Pour la construction de mobilier temporaire, le bois de palette est robuste et souvent accessible gratuitement mais d'autres options sont possibles. À partir de ces aménagements temporaires, on pourra vérifier par exemple si le nombre de bancs est suffisant, si l'espace est suffisamment visible pour les conducteurs ou si le sentiment de sécurité est amplifié.

➔ Voir chapitre 2, « Un parvis d'école convivial », p. 35



↑ À l'école primaire Scheut à Anderlecht, des bacs potagers installés devant l'école ont remplacé les voitures.
© Suède36



- 1: Un parvis d'école spacieux sans stationnement automobile
- 2: Une bonne visibilité sur les piétons
- 3: Des éléments pour séparer le trottoir de la chaussée

CONCEVOIR UNE RUE D'ÉCOLE APAISÉE

Des interventions visant à modifier la circulation dans la rue pourront favoriser la sécurité des usagers actifs (piétons, cyclistes, « trottinettistes », etc.) à une plus grande échelle. En fonction de votre ambition, des caractéristiques de la rue, et des moyens disponibles, différents types d'intervention peuvent être envisagés.

À noter qu'en termes de sécurité routière en particulier, la plupart des accidents impliquant des enfants se produisent au-delà de l'abord d'école proche (et donc de la rue de l'école). La sécurisation des « chemins de l'école » est fondamentale et assure une sécurité en tous temps, en particulier pour les enfants.

➔ Voir « Concevoir un quartier apaisé » page 24 et « Améliorer les passages pour piétons » page 26

⚠ La conception de l'espace public joue un rôle crucial en matière de mobilité. Toutefois, des campagnes de sensibilisation ou d'actions organisées au sein de l'école pourront compléter ces interventions, comme la mise en place d'un plan de déplacement scolaire, l'apprentissage par les enfants du code de la route, l'organisation de pédibus, etc.

Pour en savoir plus :

- Les Plans de déplacements scolaires portés par Bruxelles Mobilité stimulent et accompagnent des actions de sensibilisation en faveur d'une mobilité durable : <https://mobilite-mobiliteit.brussels/fr/ecole/les-plans-de-deplacements-scolaires>
- Via Bruxelles Mobilité, L'opération cartable vise à offrir des outils didactiques pour sensibiliser élèves, parents et enseignants au code de la route : <https://operation-cartable.mobilite.brussels/homepage/>
- Le Guide de démarrage d'un pédibus est une publication de la Région wallonne qui offre toutes les informations nécessaires à la mise en place d'un « bus » d'écoliers-marcheurs vers l'école sous la surveillance d'un adulte : <http://mobilite.wallonie.be/home/je-suis/un-etablissement-scolaire/education-mobilite-et-securite-routiere-emsr/le-pedibus.html>



↑ Rue de la Braie, Bruxelles.
© Perspective / Marc Detiffe

Rue scolaire

Dans le code de la route, la « rue scolaire » désigne une voie publique à proximité d'un établissement scolaire où les véhicules à moteur y sont temporairement interdits pendant certaines heures, à savoir au moment des entrées et des sorties des classes⁴. On y place un panneau de signalisation « C3 » avec un panneau inférieur indiquant « rue scolaire ». Le panneau inférieur peut éventuellement prévoir une exception pour certains véhicules à moteur.

La fermeture temporaire de la rue de l'école via la mise en place d'une rue scolaire garantit un environnement temporairement sans voiture, plus sûr et plus agréable, aux abords immédiats de l'entrée de l'école. Elle offre aux parents l'espace nécessaire pour attendre ou déposer leurs enfants en toute sécurité, et pour discuter en toute convivialité.

Elle s'inscrit dans une stratégie générale de transfert modal visant d'une part à encourager les parents à amener leurs enfants à l'école à pied, à vélo ou en transports publics, et d'autre part à encourager les enfants scolarisés à se déplacer de manière autonome.

La fermeture temporaire de la rue scolaire ne suffit cependant pas à améliorer durablement la qualité de l'espace public. Elle améliore ponctuellement la sécurité pendant certaines périodes de la journée, mais cet avantage disparaît dès la réouverture de la rue à la circulation « normale ».

Pour en savoir plus :

- › Feuille de route de la rue scolaire de Bruxelles
Mobilité: <https://mobilite-mobiliteit.brussels/fr/diy-rue-scolaire>
- › Document sur les solutions de fermeture des rues scolaires disponible sur le site de Beecole: <https://beecole.brussels/fr/be-ecole/nos-publications>



↑ Rue scolaire rue de la Limite, Saint-Josse.
© Perspective / Marc Detiffe



La mise en place d'une rue scolaire peut être effectuée rapidement et ne nécessite pas de réaménagement de l'espace public. Il s'agit d'une action pertinente et efficace pour obtenir rapidement l'effet souhaité : améliorer temporairement la sécurité et la qualité de l'air autour de l'entrée de l'école. Elle nécessite toutefois au-delà d'une concertation et d'une communication préalable, un examen minutieux, dès la phase test, des impacts (mobilité et sécurité) aux abords de la rue scolaire à des fins d'adaptation si nécessaires, ainsi qu'une bonne gestion du mobilier de fermeture.



Pendant les heures de fermeture d'une rue scolaire, une attention particulière doit être accordée aux besoins éventuels d'accessibilité (et de stationnement) des personnes à mobilité réduite.

⁴ article 2.68 du Code de la route

Zone de rencontre

Une zone de rencontre est un aménagement de la rue qui permet à la fonction de rencontre de prendre le dessus sur la circulation. Elle est définie dans le code de la route par l'article 2.32 et est signalée par un panneau « F12a/b ». L'automobile n'y est pas bannie, mais la priorité est donnée aux piétons, qui peuvent occuper tout l'espace. L'aménagement de la rue est ainsi propice à la tenue de diverses activités, incluant par exemple les jeux.

La vitesse de circulation est limitée à 20 km/h et tous les conducteurs doivent adapter leur conduite pour ne pas mettre en danger les piétons⁵. Le stationnement est interdit sauf dans les endroits délimités par des marquages routiers ou par un revêtement spécifique. La lettre P doit y être apposée.



↑ Exemple de rue partagée, Mortsels, Belgique.
© Kind & Samenleving

⚠ L'aménagement de plain-pied des zones de rencontres est cependant mal compris dans les environnements des écoles maternelles et primaires où les apprentissages aux déplacements sûrs ne prennent pas encore en compte les particularités de ces aménagements. Dans ces cas-là, à moins de mesures éducatives autres, il semble préférable que l'aménagement de la rue indique clairement où se trouve la circulation automobile et où le piéton peut marcher.

➔ Voir « Protéger les usagers vulnérables » page 28.

⁵ Voir l'article 22bis du code de la route

⁶ Voir article 22sexie.1 du code de la route

Zone piétonne

La situation idéale est un abord d'école sans circulation, où l'école est située dans une zone piétonne. Dans ce cas, toute la rue fonctionne comme un abord d'école qualitatif et sécurisé. Selon le code de la route (art. 2.25), ce type de rue est signalé par un panneau « F103 ». Seuls les piétons ont accès à la rue, à quelques exceptions près⁶. S'ils y sont admis par la signalisation, les cyclistes qui ont accès à la rue doivent cependant descendre du vélo et le pousser lorsqu'il y a du monde. Une zone piétonne peut être aménagée comme un environnement scolaire ludique, vert et sûr. Les parents y trouveront l'espace nécessaire pour attendre leurs enfants en toute sécurité. Les enfants pourront quitter l'école et y jouer.



↑ Exemple de rue piétonne, rue de la Braie à Bruxelles-Ville.
© Perspective / Marc Detiffe

⚠ L'aménagement de la voirie doit prendre en compte les besoins des véhicules de secours pour l'accessibilité à l'école en cas d'incendie.

Pour en savoir plus :

Guide d'aménagement de voirie pour la circulation et l'accessibilité des véhicules de secours : <https://brrc.be/sites/default/files/2021-03/Am%C3%A9nagement%20de%20voirie%20-%20v%C3%A9hicules%20de%20secours.pdf>

Le bus scolaire et les livraisons

Les livraisons doivent être évitées au moment de la rentrée et de la sortie des classes. De plus, si cela est possible, les livraisons seront effectuées par une autre entrée que la porte principale, par exemple par l'arrière de l'école.

De même, les bus scolaires ne se gareront pas aux abords directs de l'école. Si les élèves peuvent rejoindre le bus en toute sécurité, il n'y aura pas d'inconvénients à le garer un peu plus loin dans la rue ou le quartier (ce qui participe également à l'apprentissage du déplacement à pied des enfants). Les enfants doivent toutefois pouvoir se rassembler en toute sécurité autour de la porte du bus scolaire. Celui-ci doit également pouvoir manœuvrer sans mettre en danger les passants.

À noter qu'une autre solution que l'emploi du bus lors des sorties scolaires consiste à utiliser les transports en commun, ou à accompagner les élèves à pied, à trottinette ou à vélo.



↑ Rang piéton
© Collectif ipé

« Kiss & ride » dans une rue voisine

L'aménagement de zones « kiss & ride »⁷ est à éviter. Ces zones ont un effet d'attraction sur le trafic automobile : elles facilitent le dépôt des enfants en voiture et encouragent donc cette pratique. Toutefois, dans des quartiers avec une moindre desserte en transports en commun, où les distances domicile-école sont plus grandes et où il y a un manque d'espaces de stationnement à distance raisonnable de l'entrée de l'école, le maintien d'une telle zone peut être considéré.

Afin de préserver autant que possible le confort et la sécurité des élèves, ces zones ne doivent cependant pas être aménagées aux abords directs de l'école. Des alternatives peuvent être recherchées dans le voisinage proche : parkings de supermarchés ou rues avoisinantes. Avec un aménagement confortable et qualitatif, le trajet depuis le « kiss & ride » peut être parcouru par les plus grands à pied en toute sécurité. Pour les plus petits, dans l'idéal, un projet d'école avec des grands qui s'occupent de petits, ou des professeurs qui forment des rangs entre le « kiss & ride » et l'école peut aider à un bon fonctionnement. Une gestion de ces zones doit néanmoins être mise en place pour éviter qu'elles ne soient utilisées comme des zones de stationnement longue durée.

Enfin, s'il est encore nécessaire de considérer ce besoin particulier en stationnement, le prévoir en dehors des abords directs de l'école et limité (environ 15 à 30 minutes via une borne).

7 Anglicisme pour « Dépose-minute » : emplacement de parking réservé uniquement pour un court arrêt et pas pour un stationnement. L'idée est que le conducteur débarque son ou ses passagers et reparte immédiatement pour laisser la place au véhicule suivant.

CONCEVOIR UN QUARTIER SCOLAIRE APAISÉ

Les itinéraires depuis l'école vers les destinations importantes (arrêt de transport en commun, bibliothèque de quartier, école de devoirs, etc.) doivent également être pris en compte. Il s'agit de garantir la sécurité globale des abords de l'école. Le principe «STOP» peut ainsi être étendu à l'ensemble du quartier.

Il sera aussi particulièrement important d'avoir une approche globale et de tenir compte de l'échelle du quartier dans le cas de figure où plusieurs écoles se situent dans des rues adjacentes. Le réaménagement de l'abord d'un établissement scolaire aura, en effet, un impact direct sur celui des écoles voisines. Il s'agira donc de coordonner les interventions. Par exemple, si une de ces écoles aménage seule une rue scolaire, elle entraînera un report du trafic automobile vers les rues des écoles voisines. Si les différentes écoles travaillent conjointement et mettent en place un dispositif commun, les effets positifs seront démultipliés. Tout le quartier bénéficiera de l'aménagement d'un quartier scolaire apaisé et sécurisé.

Cela aura un impact important au moment du début et de la fin des classes où les espaces publics sont les plus utilisés, mais aussi le reste du temps car les rues autour de l'école ont également une fonction résidentielle et de rencontre pour de nombreux élèves et pour les habitants du quartier.

Des boucles au lieu du trafic de transit

Afin de réduire la circulation, le trafic de transit doit idéalement être reporté hors du quartier. Un système de sens uniques peut créer une circulation «en boucles». La traversée du quartier en voiture est rendue impossible, bien que toutes les voiries restent accessibles aux véhicules motorisés. La circulation dans le voisinage est donc réduite à la circulation locale. Cette stratégie est basée sur les principes du plan Good Move qui propose de soulagier les quartiers du trafic de transit en le canalisant sur certains axes de circulation.

.....
Pour en savoir plus :

Plan régional de mobilité Good Move:
<https://mobilite-mobiliteit.brussels/fr/good-move>

Stationnement minimum

Dans le but d'apaiser la circulation dans l'ensemble du quartier, le nombre de places de stationnement en voirie peut être diminué. Les anciennes places de stationnement peuvent ensuite être reconverties en de nouveaux espaces récréatifs.

Itinéraires scolaires

Les enfants viennent de divers endroits. Grâce à une analyse des déplacements scolaires (notamment via un Plan de déplacement scolaire mis à jour régulièrement), il est possible de déterminer les itinéraires scolaires les plus empruntés. Les rues avec un trafic allégé, comme les zones de rencontre ou les voiries calmes, doivent être favorisées tant que possible. Un itinéraire attractif et sécurisé séduira les élèves, même s'ils doivent faire un léger détour. Là où l'itinéraire croise un carrefour plus important, un niveau de sécurité optimal doit être atteint. Les itinéraires scolaires doivent s'intégrer dans les éventuels plans de circulation locaux des communes.

.....
Pour en savoir plus :

Plan d'actions de sécurité routière 2021-2030 (Bruxelles Mobilité) : <https://mobilite-mobiliteit.brussels/fr/plan-de-securite-routiere>

Voiries apaisées

Des mesures telles que la mise en place d'une rue scolaire, d'une zone de rencontre ou d'une zone piétonne peuvent être étendues à plusieurs voiries dans le voisinage de l'école pour en augmenter leurs effets. Une étude de mobilité devra toutefois être réalisée pour estimer l'impact de telles mesures sur la mobilité, voire sur la sécurité routière, dans le quartier et en bordure de celui-ci.

Cohérence avec le plan Good Move

Avant de déterminer la nature de votre intervention pour diminuer la présence du trafic automobile dans la rue de l'école ou dans le quartier, il sera important de prendre en compte le rôle que remplit la rue dans le réseau régional de mobilité tel que défini par le Plan régional de mobilité Good Move. Ce dernier détermine pour chaque rue de la Région de Bruxelles-Capitale sa fonction au sein de la spécialisation multimodale des voiries. Cette dernière vise à offrir un réseau performant pour chaque mode tout en facilitant les arbitrages nécessaires lors de la conception des voiries et espaces publics.

Elle est articulée selon les trois catégories « plus », « confort » et « quartier », et ce, pour chacun des modes suivants : piéton, vélo, transport public, auto et poids lourd.


1° La catégorie PLUS est constituée d'itinéraires principaux, rapides, performants et confortables destinés aux déplacements de longues distances au sein de la zone métropolitaine et de la Région ;




















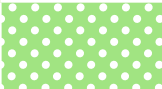
2° La catégorie CONFORT est constituée d'itinéraires de liaison fiables, lisibles et adaptés à une desserte plus fine des différentes parties du territoire régional ;


3° La catégorie QUARTIER assure une desserte de proximité des quartiers.⁸


Il sera important de vérifier à partir des cartes de spécialisation des voiries du plan Good Move comment est catégorisée la rue de l'école pour chaque mode de transport. Les cartes de spécialisation multimodale sont consultables sur le site de Bruxelles Mobilité : <https://mobilite-mobiliteit.brussels/fr/good-move/good-network>


À partir de là, le tableau ci-contre vous aidera à arbitrer vos interventions dans la rue de l'école selon les catégories définies pour chaque mode de transport.

 Dans les rues de quartier, la circulation des voitures n'est pas prioritaire selon le plan Good Move. Ces voiries peuvent être aménagées comme rue scolaire, zone de rencontre ou zone piétonne. Les trajectoires naturelles des usagers actifs, et en particulier des piétons, pourront ainsi être privilégiées. La qualité de vie de quartier est prioritaire.

	PLUS	CONFORT	QUARTIER
			
			
			
			
			

 La circulation des cyclistes est importante dans ces rues et celles-ci devront être aménagées pour faciliter leur passage.

 Dans ces rues, la circulation ne peut, à priori, pas être interrompue. Des solutions sont plutôt à trouver dans des changements de sens de la circulation, dans la réduction de la capacité de la route, etc.

 Si la rue de l'école est catégorisée dans le réseau « plus » pour le trafic motorisé, les transports en commun ou les transports lourds, cela signifie qu'elle remplit une fonction importante pour la circulation de chacun de ces moyens de transport dans le réseau régional de mobilité. En principe, les flux de trafic de chacun de ces modes de transport ne pourront être ni modifiés ni interrompus.

Par exemple, si la rue de l'école est catégorisée comme « plus » pour les voitures, on choisira de modifier le parvis de l'école tout en améliorant les trottoirs et les traversées de la rue. La construction d'un parvis d'école qualitatif peut déjà constituer un changement majeur pour le bien-être des élèves.

8 Voir le volet réglementaire du plan Good Move, article 11 et suivants (<https://mobilite-mobiliteit.brussels/fr/good-move>)

AMÉLIORER LES PASSAGES POUR PIÉTONS

Le trajet des élèves doit être sécurisé. Et cela, quelle que soit son origine ou sa destination : entre l'école et les arrêts de transports en commun, entre l'école et le domicile, la bibliothèque, la salle de gym, le parc, etc. Même si ce trajet compte des rues où la circulation est plus dense, les élèves doivent pouvoir déambuler en toute sécurité et traverser le plus confortablement et le plus sûrement possible la rue.

Le croisement des axes de circulation est donc crucial pour la sécurité d'un itinéraire car une traversée est potentiellement dangereuse pour un piéton. La position des passages pour piétons dans les rues et aux carrefours nécessite une certaine attention. Un passage pour piétons doit être clair, logique (sans contrainte), accessible, et le plus court possible. Par ailleurs, il doit garantir une bonne visibilité réciproque entre les piétons et les conducteurs et la maîtrise des vitesses à hauteur de celui-ci doit être assurée, de même que le dépassement à sa hauteur doit y être empêché. Le passage pour piétons, dans son dimensionnement, doit également prendre en compte le cas échéant l'organisation de rangs scolaires (phasage des feux, dimensionnement d'îlot de stockage, etc.). Une attention particulière doit également être accordée dès lors que la traversée dessert des arrêts de transport en commun, en particulier en cas de gestion par feux de celle-ci, pour éviter les prises de risques à l'approche d'un bus ou d'un tram.

.....

Pour en savoir plus :

Cahier GO 10 : Directives pour une ville conviviale pour les piétons (Bruxelles Mobilité) : <https://mobilite-mobiliteit.brussels/sites/default/files/vm3-ville-conviviale-pour-pietons.pdf>

Le plan d'actions régional de sécurité routière 2021-2030 : <https://mobilite-mobiliteit.brussels/fr/plan-de-securite-routiere>

.....

Pas de passage pour piétons face à la porte de l'école

Afin que les enfants soient protégés de la circulation, il faut éviter qu'ils ne se retrouvent immédiatement sur la chaussée en sortant l'école. Ce guide préconise de prévoir une zone tampon, donc un trottoir-parvis de bonne taille une fois la porte franchie et d'implanter quelques mètres plus loin, de façon désaxée par rapport à l'entrée de l'école, le(s) passage(s) pour piétons. Ce système va de pair avec la mise en place de mobilier urbain qui contient physiquement les enfants dans une zone protégée du trafic, les oblige dans le même temps à se décaler pour traverser et limite les traversées « en courant ».

Assurer une bonne visibilité du passage pour piétons

Les piétons qui vont traverser doivent être bien perçus par les conducteurs de même que les conducteurs doivent être bien perçus des piétons. On parle de « visibilité réciproque » à garantir entre ces usagers. Aucun obstacle ne doit donc gêner la visibilité. Devant le passage pour piétons, dans le sens de la circulation, il s'agit d'éviter l'implantation de panneaux publicitaires, d'arbres à grand développement de tronc et les plantations de plus de 75cm de haut, pour tenir compte de la spécificité des piétons de petite taille, dont les enfants en particulier. Il est également interdit de permettre le stationnement dans les 5 derniers mètres avant la traversée. La mise en place d'oreilles de trottoirs et de recul du stationnement permet, outre de placer le piéton au plus proche de la chaussée pour prendre l'information nécessaire à sa traversée et le rendre plus visible, de raccourcir la traversée et donc l'exposition aux éventuels risques d'accidents.

Enfin, selon le code de la route, la largeur des passages pour piétons doit être d'au moins 3m de large, et d'au moins 4m de large sur les grands axes.

Passage pour piétons surélevé

En réalisant un passage pour piétons sur un plateau, et en pavant le parvis à travers celui-ci, l'espace public face à l'école l'intégrera visuellement. Ainsi, le passage piéton devient une extension du parvis de l'école. Ce dispositif garantit un ralentissement de trafic et permet une accessibilité optimale. Le confort et la sécurité du piéton y sont également renforcés.

Feux de signalisation

Un passage pour piétons sans feux de circulation donne la priorité aux piétons (sans toutefois exempter ni les conducteurs, ni les piétons, de s'assurer de voir et d'être vu de l'autre, par précaution d'usage). Il peut se concevoir en voirie avec peu de trafic, si la chaussée est limitée à maximum 2 x 1 bande par sens de circulation et que la visibilité et la maîtrise des vitesses sont garanties.

Toutefois, pour sécuriser davantage les petits enfants par exemple, des feux à bouton-poussoir peuvent également être mis en place, dont la pertinence et le respect

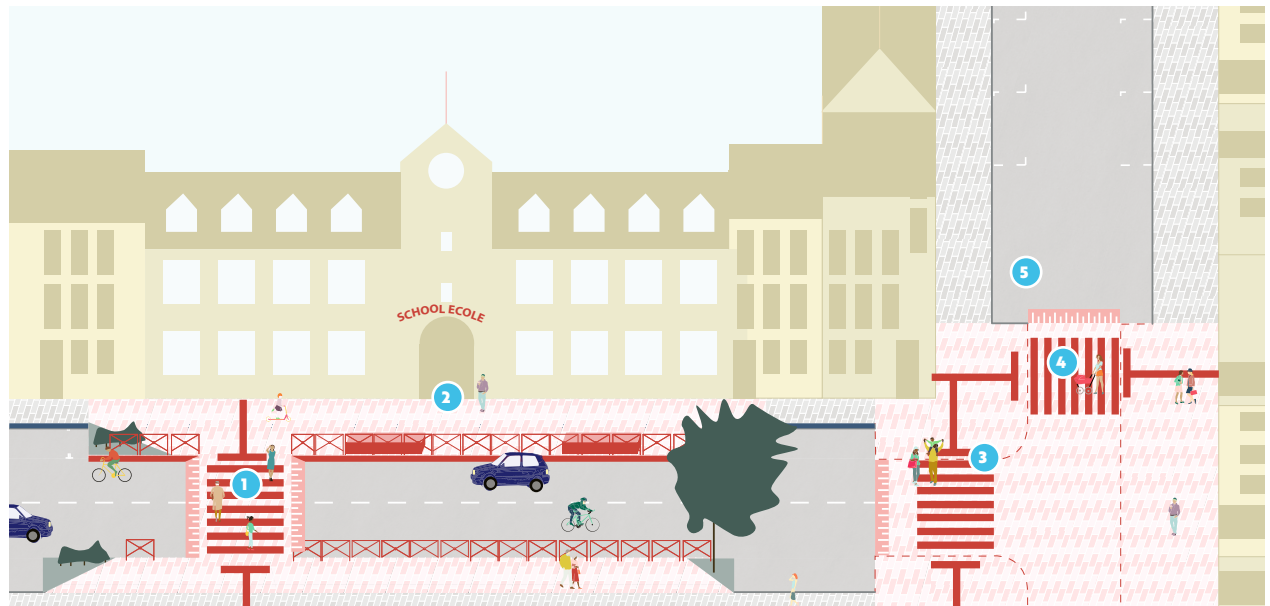
variera suivant leur réactivité. Sur les grands axes, des boutons-poussoirs peuvent également permettre une rallonge de phases vertes, utiles en cas de traversées de rangs.

La position des traversées

Les passages pour piétons seront localisés sur les itinéraires piétons souhaités ou correspondant à des logiques de déplacement (éventuellement spécifiques, liées à l'école). L'étude des itinéraires scolaires (via notamment un plan de déplacement scolaire mis en place par l'école) permettra de voir quels sont les flux de circulation qui ont un effet barrière. Sur les routes principales, entre les pôles importants, éviter les détours trop contraignants qui génèrent des prises de risques. Des passages doivent être prévus tous les 100 mètres.

Pour en savoir plus :

Cahier GO10: Directives pour une ville conviviale pour les piétons : <https://mobilite-mobiliteit.brussels/sites/default/files/vm3-ville-conviviale-pour-pietons.pdf>



- 1: Un passage pour piétons sur un plateau
- 2: Pas de passage pour piétons face à la porte de l'école
- 3: Trottoirs élargis au coin des rues
- 4: Largeur des passages pour piétons : au moins 3m, ou 4m sur les grands axes
- 5: Pas de stationnement dans les 5 derniers mètres avant la traversée

PROTÉGER LES USAGERS VULNÉRABLES

La meilleure façon d'assurer la sécurité des élèves est d'interdire la présence de la voiture dans l'abord immédiat de l'école. Toutefois, cela n'est pas toujours possible. Pour les écoles situées sur des axes où la circulation automobile ne peut être modifiée, la sécurité des élèves est assurée par la présence d'un parvis protégé de la rue, de larges trottoirs, de passages pour piétons et de pistes cyclables séparées.

Un trottoir large et sécurisé

La largeur d'un trottoir est de minimum 2 mètres le long d'une rue avec stationnement longitudinal et d'au moins 2,5 mètres le long d'une rue sans stationnement. Le parvis, généralement d'une largeur de +/- 2 mètres, s'additionne au trottoir et sa longueur varie en fonction des disponibilités spatiales, des besoins en attente, de la présence ou non d'une traversée à sécuriser, de la nécessité de prévoir du stationnement vélo devant l'école, etc.

Il importe de tenir compte des éventuels problèmes de cohabitation qui pourraient naître entre les enfants (à pied, à vélo, à trottinette) et les piétons (en particulier les plus vulnérables, personnes âgées, personnes à mobilité réduite, etc.) dans le cas d'un dimensionnement du trottoir trop restreint.

Par ailleurs, afin de rendre la chaussée aussi sûre que possible, une barrière physique peut être placée entre le trottoir et la route. Des barrières et des potelets sont souvent utilisés pour protéger le parvis d'une école de la chaussée et pour empêcher le stationnement sauvage, mais cette séparation spatiale peut aussi être réalisée par des objets multifonctions comme des petits gradins ou des jardinières.

➔ Voir « Transformer la rue d'école en un nouvel espace de vie » page 38.



↑ Entrée de l'école Saint-Antoine à Forest. © Suède36



Des installations rapides, simples et peu coûteuses peuvent être mises en place. Le parvis peut être sécurisé en le délimitant avec des jardinières, des bancs auto construits, des arceaux vélo, etc. Des solutions provisoires peuvent également être mises en place, comme l'emploi de blocs en béton type « New Jersey » ou des palettes en bois comme dans l'exemple ci-dessus.

Maintenir un espace distinct entre trottoir et chaussée

Dans le cas où la circulation motorisée n'est pas interdite, les usagers des écoles maternelles et primaires marquent souvent une préférence pour une séparation des circulations piétonnes et automobiles bien marquée. En séparant physiquement et visuellement le trottoir de la chaussée, on délimite une zone dans laquelle les enfants peuvent se déplacer, jouer et attendre sans risquer de se retrouver devant une voiture.

Réduire la vitesse automobile

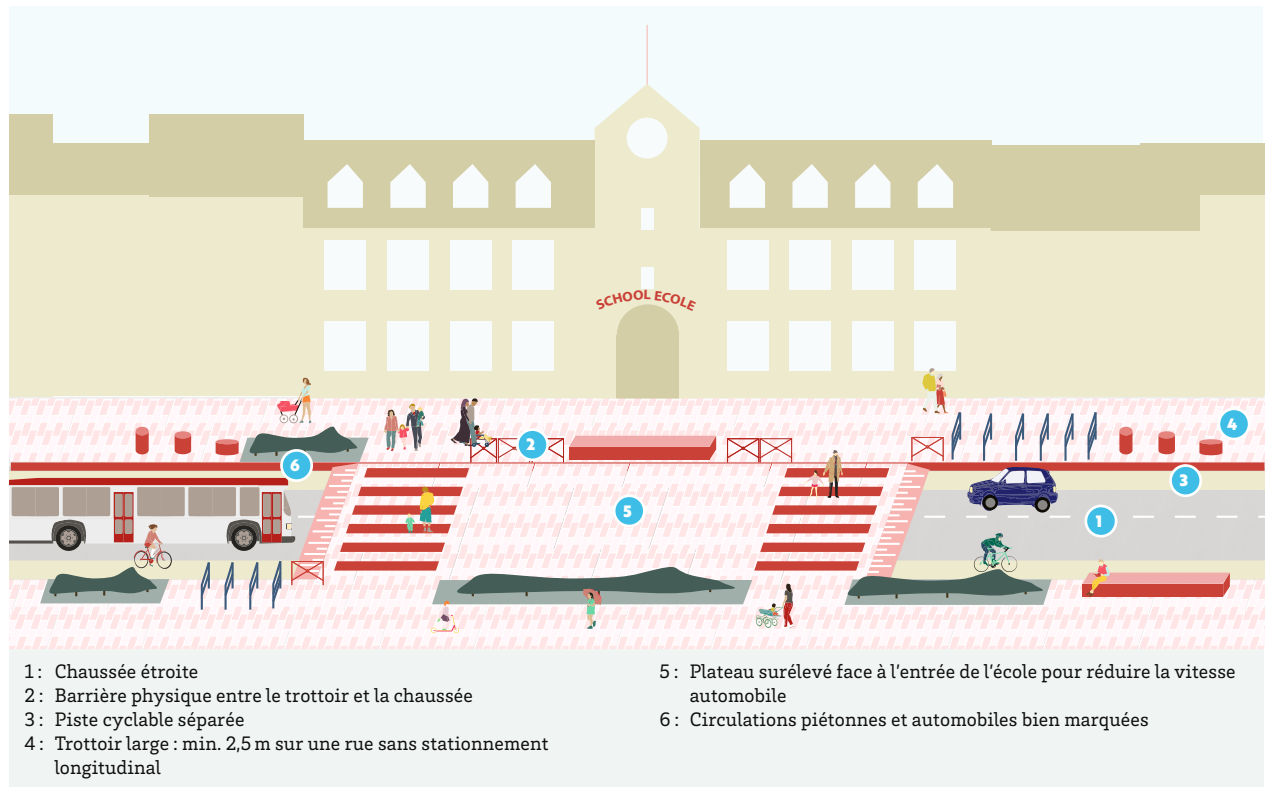
Les voiries étroites entraînent généralement une réduction de la vitesse, les automobilistes devenant instinctivement plus prudents. Les rues peuvent être rétrécies visuellement par des arbres, du mobilier urbain ou d'autres éléments.

D'autres mesures physiques de réduction de la vitesse peuvent être mises en place : chicane, plateau, oreilles de trottoir, coussin berlinois, etc.

Information utile :

La Région de Bruxelles-Capitale, via Bruxelles Mobilité, offre chaque année des subsides régionaux de soutien aux communes en termes de mobilité et de sécurité routière. Cela comprend notamment des subventions en matières d'équipements et d'infrastructures et de la mise en œuvre de projets «mobilité durable».

<https://mobilite-mobiliteit.brussels/fr>



ASSURER UNE BONNE VISIBILITÉ

Les différents usagers de l'espace public doivent avoir à tout moment une bonne perception de ce qui se passe autour d'eux. Les angles morts et les obstacles qui compromettent la visibilité sont donc préjudiciables à la sécurité des plus jeunes. Ceux-ci n'ont pas les mêmes notions du danger, estiment différemment les vitesses et les distances. Ils sont également plus petits et donc moins visibles pour les automobilistes.

Cela est particulièrement important dans les zones de rencontre où le piéton est prioritaire et où les passages pour piétons n'existent donc pas. Dans ces cas-là, le conducteur (en ce compris le cycliste) est obligé de ralentir ou de s'arrêter devant un piéton qui a toujours priorité (mais ne peut gêner la circulation inutilement).

Tenir compte du point de vue de l'enfant

Un bon principe pour vérifier la bonne visibilité d'un l'environnement scolaire est de regarder le contexte depuis la hauteur des yeux d'un enfant. En effet, les écoliers n'ont pas la même vue sur leur environnement. Il existe des dangers réels dont les adultes n'ont pas conscience.

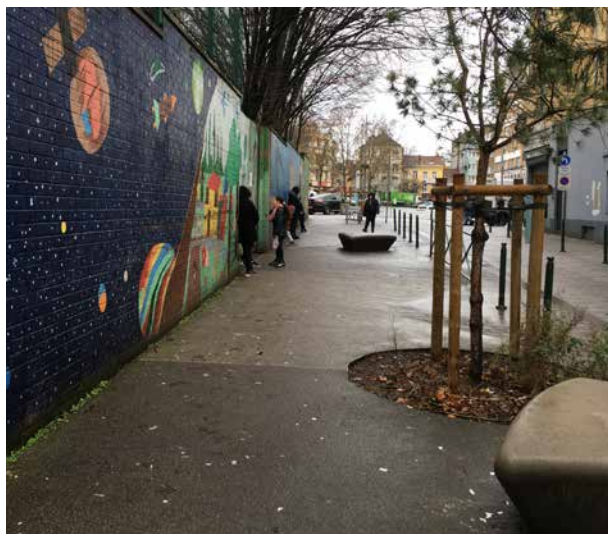
Par exemple, les voitures en stationnement constituent un obstacle majeur à une bonne perception de la voirie. Le problème est double. D'une part, les enfants ne voient pas au-delà de certains obstacles, et ne voient donc pas le danger venir. D'autre part, ils sont plus petits que les éléments qui obstruent la vue des conducteurs, de sorte que ces derniers ne les voient pas et ne savent donc pas adapter leur comportement de conduite.



↑ Rue Émile Féron, Saint-Gilles.
©Heroes for Zero

Garantir la visibilité du passage pour piétons

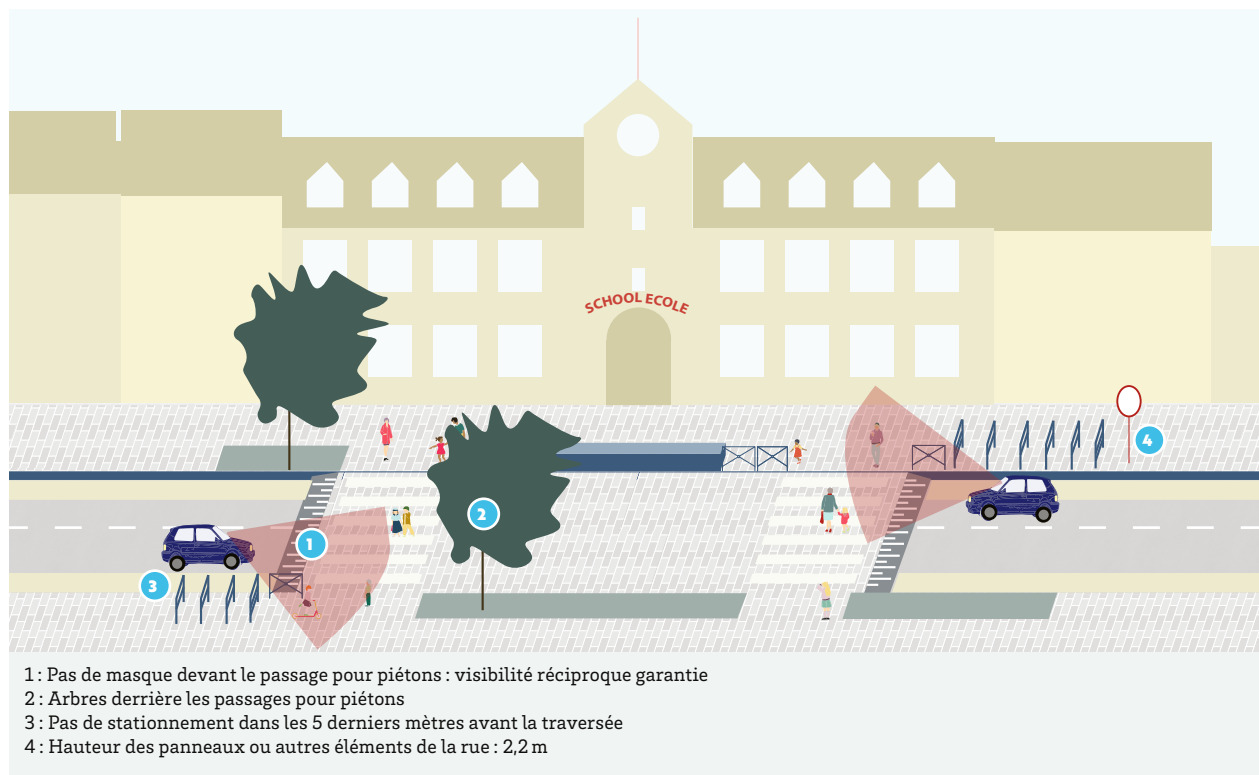
Il est important de veiller, quand cela est possible, à élargir les trottoirs aux coins des rues (cf. oreilles de trottoirs). En présence de pistes cyclables séparées ou marquées, on veillera également à prolonger le marquage du passage pour piétons au travers de celles-ci pour rendre visible la priorité du piéton par rapport au cycliste. Entre autres, les zones de stationnement, les arbres, les jardinières, les bornes et terrasses opaques, les panneaux publicitaires, les poteaux (éclairage, caténaires, etc.) de section importante seront implantés à une distance suffisante pour ne pas constituer de masque. D'une façon générale, il s'agit d'éviter de placer tout obstacle qui pourrait réduire la visibilité sur les passages pour piétons.



↑ Sortie de l'école primaire Toots Thielemans, rue de l'avenir à Molenbeek-Saint-Jean.
© Perspective / PTArchitecten



↑ Rue Pierre Decoster à Forest.
© Suède36



- 1 : Pas de masque devant le passage pour piétons : visibilité réciproque garantie
- 2 : Arbres derrière les passages pour piétons
- 3 : Pas de stationnement dans les 5 derniers mètres avant la traversée
- 4 : Hauteur des panneaux ou autres éléments de la rue : 2,2 m

Check-list

Aménagements sécuritaires pour les piétons

- L'école est-elle bien lisible ? Les conducteurs comprennent-ils qu'ils circulent dans un environnement scolaire ?
- L'école dispose-t-elle d'un parvis ? Est-il protégé de la circulation et dégagé du stationnement automobile (autant légal que sauvage) pour permettre une bonne visibilité ?
- La vitesse devant et autour de l'école est-elle adaptée et maîtrisée ?
- Les trottoirs sont-ils suffisamment larges (conformes et adaptés aux besoins locaux) ? Existe-t-il une séparation physique entre les trottoirs et la route ?
- Le statut de la rue et son aménagement sont-ils cohérents avec sa fonction dans Good Move ? L'espace public est-il aménagé pour correspondre aux catégories « plus » et « confort » pour les piétons ?
- Les itinéraires scolaires vers les bus scolaires, les arrêts de transports en commun ou les zones de débarquement type « kiss and ride » sont-ils aménagés de façon sécuritaire : visibilité, sécurisation des traversées, vitesses maîtrisées, trottoirs suffisamment larges ?

Passages pour piétons

- Y a-t-il un passage pour piétons près de l'entrée de l'école ? Est-il dégagé de tout obstacle qui nuirait à une bonne visibilité ? L'interdiction de stationnement dans les 5 mètres avant passage est-elle respectée ?
- Y a-t-il des passages pour piétons sécurisés aux points cruciaux autour de l'école ?
- L'éclairage ambiant et à hauteur des passages pour piétons est-il suffisant ?
- Les passages pour piétons ont-ils une largeur d'au moins 3 mètres ou 4 mètres dans les grands axes ?
- La vitesse à hauteur des passages pour piétons est-elle adaptée et maîtrisée ?
- L'accessibilité des passages pour piétons est-elle assurée ?

Aménagements cyclables

- Y a-t-il des aménagements pour les vélos dans les rues adjacentes : pistes cyclables séparées, pistes cyclables marquées, pictogramme au sol etc. ?
- L'aménagement de la rue est-il cohérent avec sa fonction dans GoodMove ? L'espace public est-il aménagé pour correspondre aux catégories « plus » et « confort » pour les cyclistes ?
- Les vitesses sont-elles maîtrisées, en particulier en cas de mixité de trafic (avec éventuelles bandes cyclables suggérées) et de pistes marquées en chaussée ?

Transports en commun

- Les arrêts des transports en commun sont-ils accessibles en toute sécurité ? Les phases de feux permettent-elles aux élèves de traverser à l'approche d'un bus ou d'un tram ? Et si non, l'information aux voyageurs des prochains départs existe-t-elle ? La fréquence des bus est-elle adaptée ?
- Est-il possible d'entrer et de sortir d'un véhicule (bus/tram) en toute sécurité et sans impacter d'autres piétons ?
- Les arrêts sont-ils bien visibles ?

Circulation automobile

- L'aménagement/le confort de l'espace public donne-t-il la priorité aux modes actifs ? Des mesures d'apaisement de la circulation sont-elles mises en place là où la spécialisation multimodale l'autorise (voiries étroites, rue scolaire, zone de rencontre ou rue piétonne) ?
- Les gros véhicules comme les camions de livraison ou les bus scolaires sont-ils maintenus à une distance de sécurité de la porte de l'école ? Leur plage horaire est-elle limitée aux heures creuses en dehors des heures scolaires afin qu'elles ne constituent pas un danger pour les enfants ?
- Les zones où l'on débarque les enfants sont-elles suffisamment éloignées de l'école pour ne pas gêner les piétons, les cyclistes et les usagers des transports en commun ?
- Les vitesses de circulation sont-elles conformes au statut de la voirie, respectées ?



UN ABORD D'ÉCOLE CONVIVIAL ET ACCESSIBLE

RECOMMANDATIONS 02

Les espaces publics aux abords des écoles sont utilisés intensément aux moments des entrées et sorties d'école. Ils sont occupés par les enfants et les jeunes, mais aussi par les parents des élèves, le personnel enseignant et autres visiteurs. Les voiries doivent donc être aménagées et dimensionnées pour pouvoir accueillir un grand nombre d'utilisateurs. Les espaces publics doivent par ailleurs être confortables et accessibles pour les parents avec poussettes, les personnes à mobilité réduite, et l'ensemble des citoyens afin d'éviter toute forme d'exclusion.

Outre l'efficacité des déplacements, la qualité de l'espace de vie aux abords d'écoles est également importante. En particulier, l'espace devant l'entrée principale est un lieu essentiel. En attendant leurs enfants, les parents nouent des amitiés et échangent sur la vie scolaire. Ces réseaux solidaires de parents sont importants pour l'école, voire

pour le quartier. Les enfants et les adolescents aiment aussi se retrouver devant l'école. Ils y restent pour discuter ou jouer. Des installations spécifiques peuvent faciliter ces moments conviviaux : des bancs, un abri, un environnement vert et ludique.

Dans certains cas, la rue peut même devenir le prolongement de la cour de récréation. Toutefois, elle reste un espace public disponible et accessible pour tous les citoyens. C'est précisément cette dualité de l'environnement scolaire qui est son atout le plus fort. En raison des exigences spécifiques auxquelles il doit répondre, l'espace public aux abords des écoles forme un espace plus généreux que le trottoir ordinaire. Ce qui lui permet de devenir un lieu confortable, disponible également pour les autres usagers du quartier. Animé pendant les heures de pointe de l'école, il devient, le reste du temps, un lieu de rencontre et de jeu à la disposition de tous.

← La rue Émile Féron devant l'école primaire Ulenspiegel à Saint-Gilles a été temporairement fermée pendant l'été pour devenir un nouvel espace ludique pour les enfants. Projet « Pôze midi 2020 » de Heroes for Zero. © Heroes for Zero

CRÉER UN PARVIS D'ÉCOLE CONVIVAL ET ACCESSIBLE

Le parvis doit offrir une capacité d'accueil et répondre à plusieurs usages : attendre les enfants, bavarder, marcher, etc. Un parvis d'école doit devenir un espace de séjour agréable, qui laisse de la place aux passants, y compris aux moins valides. Un équilibre est à trouver entre l'espace de circulation et l'espace de vie.

Un lieu de rencontre spacieux

Quand les élèves quittent l'école, il y a rapidement une surutilisation du trottoir devant l'entrée. Les élèves sortent de l'établissement tandis que les parents viennent chercher leurs enfants avec des poussettes, vélos cargo, trottinettes ou simplement à pied. Le parvis de l'école doit donc disposer de suffisamment d'espace pour héberger tout le monde.

La taille d'un parvis d'école dépend du nombre d'élèves dans l'école. Un espace qualitatif comprend minimum 30 mètres à gauche et à droite de l'entrée de l'école, sans places de parking entre le parvis et la voirie. Toutefois, cela peut varier d'un contexte à un autre. La largeur du parvis est, elle, d'environ 2 mètres et s'additionne au trottoir.

Un parvis suffisamment large permettra par ailleurs de limiter les problèmes de cohabitation entre les usagers plus ou moins statiques du parvis et les piétons qui empruntent le trottoir sur leur itinéraire de déplacement.

Dans certains cas, l'école se trouve sur une place. Dans ce cas-là, l'aménagement de cet espace public est déterminant pour l'amélioration de l'environnement. La place apporte de nombreux avantages. Par exemple, il y a généralement plus d'espace pour organiser en toute sécurité les flux entrants et sortants. Sa grande superficie permet aussi de l'équiper généreusement avec des bancs, de la verdure, des jeux, etc. La construction d'un tel espace public améliore par ailleurs le confort de l'ensemble du quartier.

Du mobilier pour socialiser

La conception d'un espace public peut stimuler les rencontres. Comme les bancs placés face à face ou donnant la possibilité d'accueillir des groupes plus importants. Sur un parvis d'école, le mobilier accueille les parents qui attendent, ou les jeunes qui quittent l'école. La vue sur l'entrée de l'école est donc importante. Si nécessaire, ces assises peuvent également servir de séparation physique entre le parvis de l'école et la voirie de circulation automobile.



↑ Parvis de l'école des devoirs Marconi à Forest.
© Perspective

Une zone d'attente couverte

Certaines écoles disposent d'une zone d'attente couverte dans l'enceinte de l'école, comme un préau. Si ce n'est pas le cas et si les caractéristiques de la rue le permettent, un auvent peut être placé dans l'espace public face à l'école. Il peut être intégré à la façade ou implanté sur un trottoir élargi. Son implantation et sa forme dépendront du contexte urbain dans lequel se situe l'école. La visibilité des enfants sur le trottoir doit toutefois être prise en compte. La hauteur de l'auvent doit être d'au moins 2m20 pour pouvoir protéger de la pluie.



↑ Aménagement de l'espace public face à l'Ecole 13 » rue Wayez dans le cadre du CQD Biestebroek à Anderlecht.
© Suède36



↑ Exemple d'un auvent réalisé dans le cadre du Contrat de Quartier (CQ) Cinéma-Belle-Vue à Molenbeek (Opération « Aménagements ponctuels, partagés et de parcs »).
© Suède36



- 1: Un trottoir généreux et accessible à tous
2: Un emplacement pour des vélos y compris les vélos hors gabarit (vélo-cargos, biporteur, etc.)

- 3: Un abri si celui-ci n'existe pas dans le domaine de l'école
4: Du mobilier pour se reposer, socialiser ou jouer.

TRANSFORMER LA RUE DE L'ÉCOLE EN UN NOUVEL ESPACE DE VIE

En transformant la totalité d'une rue en un nouvel espace de vie, on offre plus d'espace que sur un simple parvis et son trottoir élargi. La rue peut devenir un nouveau lieu de séjour pour les usagers et des activités peuvent y prendre place. Simultanément, on crée des nouveaux espaces publics appropriables par l'ensemble des bruxellois. Les rues peuvent devenir des espaces ludiques, en particulier pour les écoles qui manquent d'espaces extérieurs au sein de leur établissement et pour les quartiers qui manquent d'aires de jeux. L'accès pour les pompiers, les déménagements et les livraisons doit, toutefois, rester possible.

Un trottoir confortable pour tous

L'accès et le confort des piétons sont la priorité de l'aménagement d'une rue d'école. Les trottoirs doivent être aménagés et dimensionnés en fonction de leur utilisation. Ils doivent également être accessibles à tous, y compris aux parents avec poussettes et aux personnes à mobilité réduite. Le trottoir doit être en bon état, à niveau, large, avec un revêtement non glissant. Le mobilier urbain sera placé judicieusement afin de ne pas devenir un obstacle sur les parcours.

La largeur d'un trottoir est de minimum 2 mètres le long d'une rue avec stationnement longitudinal et d'au moins 2,5 mètres le long d'une rue sans stationnement.

Créer des lieux de détente, verts et durables

La rue peut également s'équiper de mobilier permettant une pause ou une conversation. On pourra créer des lieux de repos calmes et intimes. Ces espaces peuvent aussi devenir des petits squares plantés qui favorisent la biodiversité et la gestion durable des eaux de pluie.

➔ Voir « Les équipements d'un abord d'école » page 42 et « Un abord d'école vert et sain » page 47.

La rue comme terrain de jeu

Si la voirie est définitivement interdite aux voitures, elle peut être équipée de terrains de jeux, d'une piste ludique ou d'un mobilier multifonctionnel. Dans les zones densément peuplées, les habitants possédant un jardin ou une terrasse sont rares. Une rue sécurisée et aménagée peut donc devenir un terrain de jeu pour les résidents et le prolongement de la cour de récréation pour l'école.



↑ Projet de rue ludique par «Filter Café Filtré» et «Pool is Cool» dans le cadre de l'appel lancé par la Région de Bruxelles-Capitale pour encourager les projets d'occupation temporaires de rues durant l'été 2021.
© Filter Café Filtré

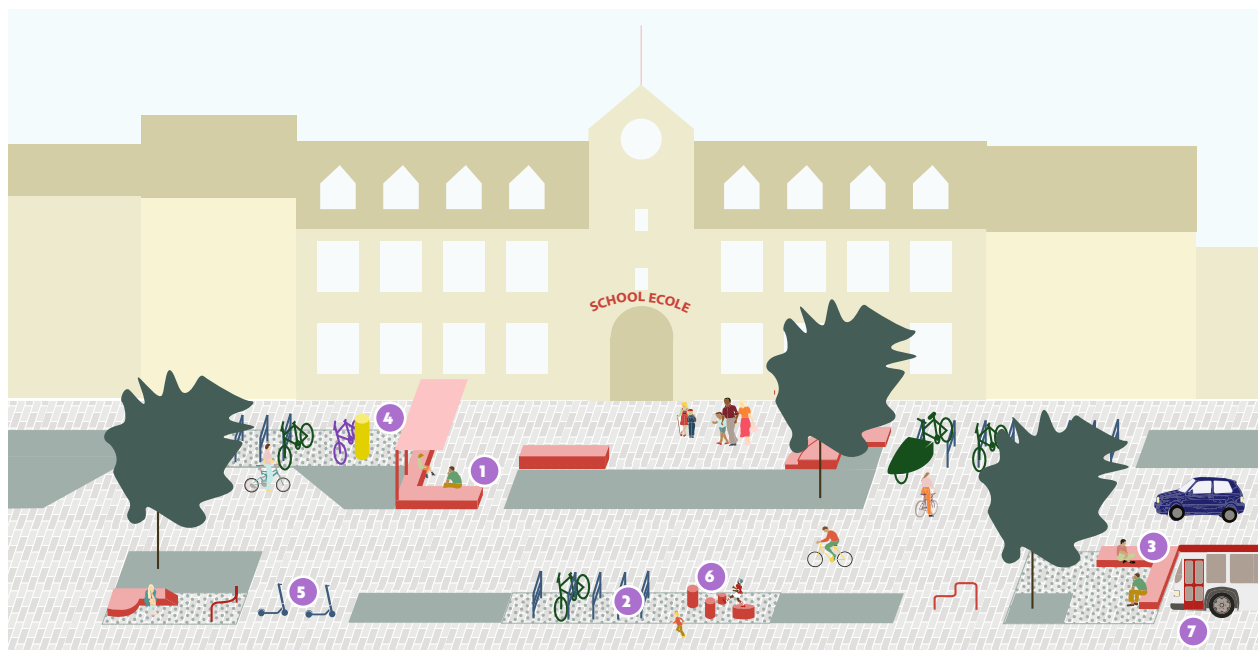
La voirie peut également être temporairement interdite aux voitures par la mise en place d'une « Rue réservée aux jeux ». Celle-ci est régie par l'article 2.36 et 22 septies du Code de la Route. La proposition de créer une rue réservée aux jeux doit être le résultat d'une demande faite par les riverains à la Commune.



↑ Une piste de course est indiquée sur la rue dans le cadre du projet « Requalification de la place Bockstael » du CQD Bockstael.
Jonathan Ortegat © urban.brussels



↑ Terrain de jeu polyvalent réalisé par Suède 36 dans le cadre de l'opération « maillage ludique » du CQD Bosnie à Saint-Gilles.
Séverin Malaud © urban.brussels



- 1: Des petits lieux intimes en alternance avec des espaces ludiques plus larges
- 2: Des parking vélos pour l'ensemble de la rue
- 3: Des bancs généreux pour socialiser
- 4: Un espace réservé pour une activité : ici, un point de réparation de vélo
- 5: Espace pour trottinettes ou scooters
- 6: Mobilier ludique ou sportif
- 7: Emplacement pour bus scolaire en dehors des abords directs de l'école

CONCEVOIR UN QUARTIER SCOLAIRE

Les itinéraires entre les écoles, les lieux de vie ou les arrêts des transports en commun font partie d'un « réseau scolaire piéton ». D'autres destinations peuvent s'y ajouter : parcs, commerces, salles de sport, etc. Dans tous les cas de figure, il est donc pertinent de s'intéresser à l'aménagement de l'ensemble du voisinage de l'école. Quand un quartier accueille plusieurs établissements, il est d'autant plus logique d'envisager un périmètre d'intervention plus large. La transformation de ce périmètre en quartier apaisé, vert et confortable, est une occasion de mettre en place des projets pilotes exemplaires à plus large échelle. Ces îlots urbains de qualités auront dès lors un impact à l'échelle métropolitaine.

Aménager les espaces publics à l'échelle du quartier

Un quartier scolaire convivial présente des lieux de détente répartis sur l'ensemble du voisinage. Une gamme variée de mobilier urbain sera mise en place : des bancs pour la conversation, des bancs plus intimes et/ou des éléments ludiques. Les places de stationnement pour les vélos sont également nombreuses et réparties sur toute la zone. L'ensemble du quartier est destiné à accueillir les résidents, les usagers et les élèves, pendant et en dehors des heures de cours.

Les carrefours comme lieux de rencontre : en supprimant les places de stationnement autour des intersections, on peut créer de larges espaces pour les piétons, ajouter du stationnement pour vélos, des bancs, de la verdure et améliorer ainsi des petits espaces publics dans le quartier.

Répartir les parkings vélo dans l'ensemble du quartier : il est important de prévoir suffisamment de places de stationnement pour les vélos devant l'école mais dans l'ensemble du quartier également.

Réduire les places de stationnement : en réduisant le nombre de places de stationnement on offre de nouveaux espaces de vie dans le quartier.



Prendre en compte le genre dans la conception des espaces publics

Il sera important de prendre en compte la question du genre dans la conception des espaces publics aux abords d'écoles. Comme l'ont montré plusieurs études, les jeunes filles et les femmes se déplacent et vivent différemment les espaces publics en ville, souvent pour des raisons de sécurité.

Ainsi, favoriser la mobilité active, améliorer l'éclairage, éviter les recoins et les murs aveugles, favoriser une occupation multiple et intensive pour créer de la surveillance sociale sont autant de réponses à cette question du genre. Des ateliers participatifs permettront de mettre en lumière ces enjeux et d'y esquisser des réponses.

Pour en savoir plus :

L'association « Kind en samenleving » publie dans ce document des conseils et 10 principes de conception pour rendre les espaces de jeux accessibles aux jeunes filles : <https://k-s.be/medialibrary/purl/nl/3046745/Meisjes%20en%20de%20publieke%20ruimte.pdf>



Conflits d'usage : On ne dépose pas dans l'espace public le mobilier n'importe où. Toute intervention a ses conséquences. Le succès ou l'échec d'un espace public dépend fortement de la réflexion prospective quant aux usages et implications qu'une intervention aura sur le quartier. Par exemple, un banc provoque parfois des rassemblements et pourrait être une nuisance si on le place trop près d'un logement. Le parvis de l'école va générer de l'activité et doit fonctionner en accord avec le lieu qui est souvent un endroit résidentiel. Lors des événements participatifs vous pourrez examiner toutes les cohabitations sans naïveté et identifier les conflits d'usage potentiels pour les éviter.

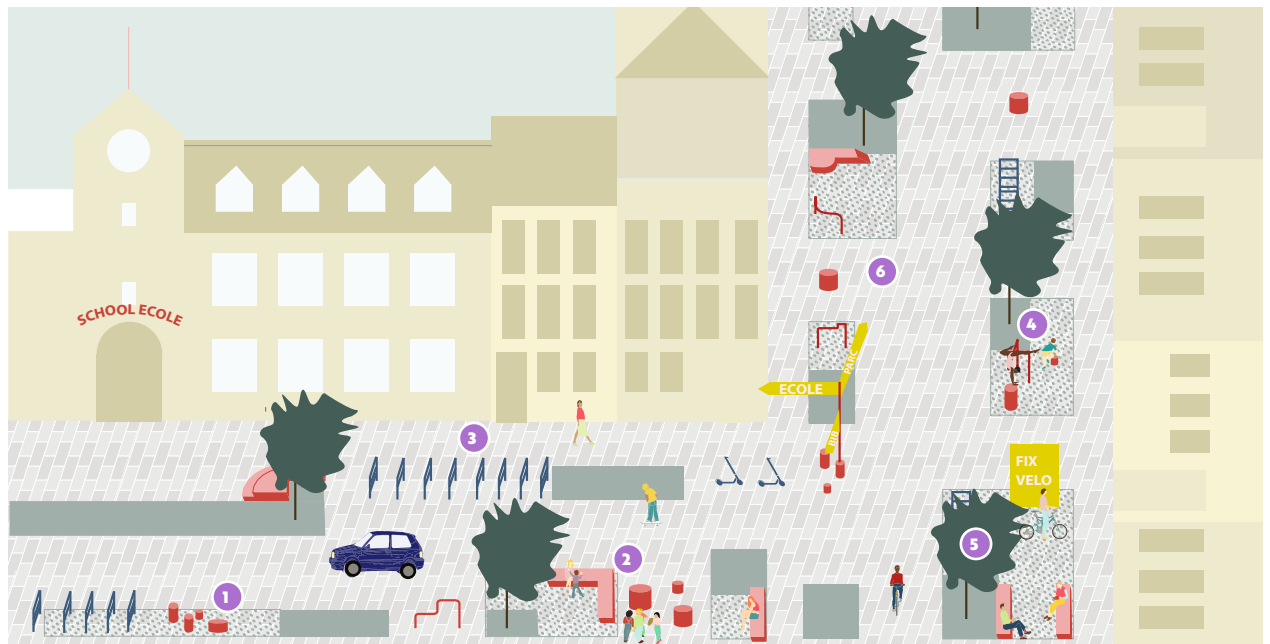
➔ Voir « fiche de participation à l'étape 2 » page 73.



↑ Rue de la Braie, Bruxelles.
© Perspective / Marc Detiffe



↑ Rue ludique à Amsterdam.
© Perspective



- 1: Mobilier multifonctionnel
- 2: Alternance entre lieux de détente et espaces ludiques
- 3: Parkings vélos répartis dans le quartier
- 4: Aires de jeu et de sport
- 5: Végétation et gestion des eaux pluviales
- 6: La rue comme espace de vie

LES ÉQUIPEMENTS D'UN ABORD D'ÉCOLE

Insérer du mobilier solide et flexible

Le mobilier placé aux entrées des écoles est soumis à un usage intensif et multiple. La durabilité et la flexibilité du mobilier devront donc être prises en compte lors de sa conception.

Au niveau de son usage, le mobilier a des fonctions multiples : il stimule les contacts sociaux, sert d'élément de séparation de l'espace, permet le repos et confère à l'environnement scolaire un caractère ludique.

Cinq fonctions que le mobilier d'un abord d'école doit pouvoir remplir :

Fonction sociale : Les enfants doivent pouvoir s'asseoir ou s'allonger sur le mobilier urbain. Celui-ci aura la capacité d'accueillir plusieurs personnes : grandes plateformes, bancs en vis-à-vis, gradins, etc. Ce mobilier stimule aussi la convivialité et les rencontres dans le quartier, en dehors des heures de pointe de l'école.

Fonction d'espace de vie : Un mobilier doit accueillir et fournir un abri aux parents et enfants face à l'entrée de l'école. De grands bancs peuvent rassembler plusieurs groupes, créer de la convivialité. Ces éléments doivent être placés de façon à permettre la vue vers la sortie, sans bloquer le passage.

Fonction ludique : En conférant à l'environnement scolaire un caractère ludique, on renforce la présence de l'école dans le paysage urbain. Le domaine des enfants est prolongé sur la rue, où ils se sentiront chez eux. Des éléments dont le design est prévu pour le jeu deviendront des signaux dans l'espace public et renforceront l'identité scolaire de la rue pour les passants.

Cela peut passer par la mise en place d'un parcours ou d'un maillage ludique. Il ne s'agit pas d'installer des plaines de jeux sur le trottoir, mais bien des éléments polyvalents qui peuvent être détournés pour le jeu : petite rampe pour glisser, pas japonais, etc. Des volumes géométriques simples invitent automatiquement les enfants à jouer. Le design ne doit pas être littéral, pas question d'installer des châteaux forts ou des bateaux pirates. Ce guide préconise de mettre en place des formes abstraites, sur lesquelles l'enfant pourra projeter son imagination. Il s'agit d'éveiller la créativité, plutôt que d'offrir des jeux prémâchés.



↑ Jeux créés par les artistes bruxellois Sarah et Charles à Cureghem, Anderlecht.
© Sarah&Charles

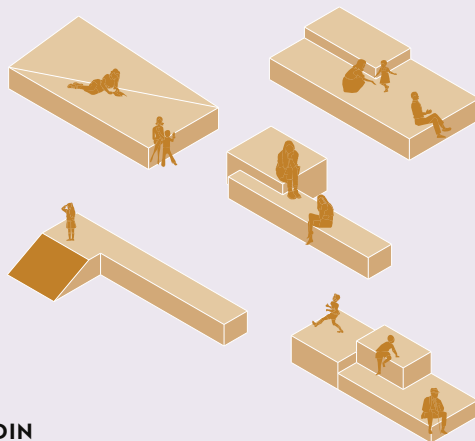
Fonction sécuritaire : La sécurité d'un abord d'école est primordiale. Une séparation spatiale claire entre la voirie automobile et le trottoir est souvent souhaitée. Des barrières et des potelets peuvent être utilisés pour protéger le parvis d'une école de la route et pour empêcher le stationnement sauvage. Mais cette fonction de barrière peut aussi être remplie par des objets multifonctionnels : un gradin qui protège un trottoir, des jardinières pour créer une séparation, etc.

Fonction visuelle : Une esthétique spécifique, combinée à une palette de couleurs reconnaissable, définira le mobilier de l'environnement scolaire. Une variété infinie de combinaison de formes et de matériaux peut être appliquée en fonction des besoins spécifiques, mais l'identité du mobilier scolaire doit tendre vers un format unique et reconnaissable.

➔ Voir « Un abord d'école identifiable » page 57.

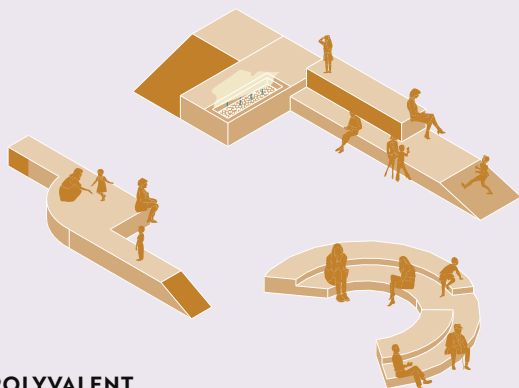
Quelques exemples

Les éléments à mettre en place peuvent être trouvés dans des catalogues, mais aussi dessinés par des auteurs de projet et fabriqués à Bruxelles, ce qui stimule l'économie locale. Il y a beaucoup de façon de les concevoir. Le mobilier décrit ci-dessous ne montre qu'une infime partie des possibilités.



BANC GRADIN

Le gradin a beaucoup de succès chez les jeunes dans l'espace public. Il permet à plusieurs personnes de s'asseoir sur un seul élément. Un dispositif idéal pour les parents qui attendent ou pour les jeunes qui se rencontrent. Les bancs peuvent par exemple être équipés d'une finition en bois sur un châssis en acier. Un gradin circulaire est l'élément qui favorise la sociabilité par excellence. Sa géométrie offre un podium central tandis que la tribune peut accueillir plusieurs groupes.



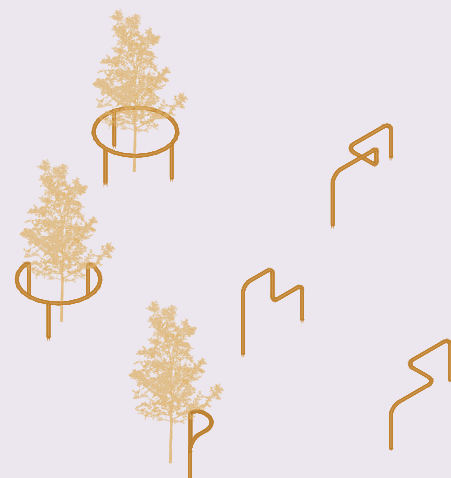
BANC POLYVALENT

Un seul élément peut combiner plusieurs fonctions. Ces assises peuvent accueillir plusieurs groupes, un plan incliné sert de toboggan, une jardinière intégrée apporte de la verdure et sa masse protège le trottoir des voitures.



ÉLÉMENTS EN BÉTON TEINTÉ

Ces petits objets servent de mini-mobilier ludique. Le béton coloré forme des éléments robustes. Ils font aussi obstacle au stationnement sauvage et protègent les usagers actifs sur le trottoir. Ces volumes peuvent former un parcours ludique dans la rue de l'école. Ce n'est pas un jeu défini, il reste ouvert à l'interprétation et au jeu spontané.



BARRES DE JEU AUTOUR DES ARBRES

Ces ferronneries design protègent les arbres tout en offrant un usage ludique. Il est possible de se suspendre, se balancer ou s'appuyer dessus. S'ils sont teintés de couleurs vives, ces éléments seront visibles et reconnaissables dans l'environnement scolaire.

Intégrer des parkings-vélos

Afin de stimuler les modes de déplacement actifs, il est important que chaque abord d'école soit équipé d'un parking à vélos spacieux et confortable. Sur le parvis de l'école, il faut trouver un emplacement approprié pour un minimum de 10 places de stationnement pour vélos (ce nombre augmentera en fonction du nombre d'élèves dans l'école). Il est préférable de ne pas les placer face à l'entrée, mais tout de même à une distance de moins de 50 mètres de l'entrée. Le parvis de l'école doit également pouvoir accueillir les parents qui déposent leurs enfants avec un vélo cargo et être facilement accessibles et sans bordure depuis la piste cyclable. Si possible, ces aires de stationnement peuvent être couvertes par un auvent.

Pour bien l'implanter, on s'efforcera d'utiliser une surface minimale tout en offrant un confort d'utilisation. La longueur occupée par un vélo standard est de 1,80m à 2m. La largeur du guidon varie de 50 à 65 cm. Afin de pouvoir accueillir la gamme grandissante de vélos électriques et de vélos-cargos, le parking vélos devrait également leur offrir des espaces spécifiques. Les dimensions utilisées pour une bicyclette hors gabarit sont de 2,50 m de long et 80 cm de large. Pour éviter le vol, il est recommandé d'utiliser des supports à profil rectangulaire.

Enfin, les parkings vélos sont idéalement situés aux intersections des rues. Cela permet de maintenir une bonne visibilité du passage pour piétons et de bloquer la possibilité de se garer.



Stationnement vélos

Des arceaux vélos peuvent être placés rapidement et facilement sur une place de parking. Ils forment une barrière entre le trottoir et la rue. L'utilisation d'une place de voiture pour y garer six vélos est un signal fort et démonstratif. Une façon simple de réduire le trafic motorisé dans le milieu scolaire et donner la priorité aux usagers actifs de la route.



Vu l'augmentation de l'usage des trottinettes, il est également préconisé d'intégrer, là où cela est pertinent, des zones de drop-off pour les trottinettes. Cela évitera qu'elles se trouvent sur des cheminements piétons créant de facto des problèmes de cohabitation.

Pour en savoir plus :

Vade-mecum de la Région de Bruxelles-Capital sur le stationnement vélo :

https://mobilite-mobiliteit.brussels/sites/default/files/vm_7-stationnement-velo-web.pdf

Gérer les déchets

Installer des poubelles différenciées, bien visibles, et en nombre suffisant (en fonction du nombre d'élèves qui fréquentent l'école). L'installation des poubelles doit être réfléchi en tenant compte des déplacements des élèves et de leurs différents lieux d'activités dans le périmètre de l'école.

Collaborer avec des talents pionniers

Un projet d'aménagement d'espace public est aussi une opportunité pour inclure un ou des lots pour des entreprises d'insertion socioprofessionnelle. Il est également possible de fabriquer localement des éléments de mobiliers avec des ASBL ou via des dispositifs d'insertion socioprofessionnelle. Lors de la définition du projet, il est important de se poser la question : comment impliquer des artistes, des maisons des jeunes, des écoles professionnelles, les commerces du quartier, les petites entreprises, les habitants les plus défavorisés ?

Check-list

Parvis

- Y a-t-il assez d'espace devant la porte de l'école ?
- L'espace offre-t-il un confort aux parents qui attendent ?
- L'espace offre-t-il un confort aux élèves qui l'occupent ?
- Y a-t-il un mobilier spécifique pour permettre des usages multiples : l'arrêt, le repos, la discussion, l'attente, les déplacements, le jeu ?
- Existe-t-il une zone d'attente couverte aux abords de l'école accessible aux parents ?
- Le mobilier utilisé est-il robuste ?

Accessibilité

- L'espace public est-il intégralement accessible pour les personnes à mobilité réduite, les poussettes, etc. ?
- Y a-t-il des parkings vélos confortables en suffisance pour les parents d'élèves et autres visiteurs ? Sont-ils implantés dans des lieux adéquats et accessibles ? Y a-t-il assez de place pour les vélos cargos, biporteur et triporteur ?
- Existe-t-il des facilités pour les nouveaux modes de transport tels que les scooters électriques ou les trottinettes ?
- L'aménagement de l'espace public prend-t-il en considération les questions de genre ?

Vie sociale

- Le caractère ludique de la rue est-il exploité ?
- Le mobilier urbain répond-t-il à plusieurs fonctions sociales ?
- L'environnement de l'école offre-t-il un espace pour une fête de quartier, un marché aux puces, etc. ?
- Le mobilier présent dans la rue est-il correctement maintenu ?
- Déchets et ordures : existe-t-il des endroits pour trier les déchets ?



DERTIEN
GEMEENTELIJKE ARTSCHOOL

SCHOOL
ZONDER
RACISME



UN ABORD D'ÉCOLE VERT ET SAIN

RECOMMANDATIONS 03

Un aménagement exemplaire d'un point de vue écologique est un moteur de la transition vers une ville durable. Des interventions ciblées sur l'espace public autour des écoles, en plus d'aménagements en faveur des modes de transports durables, peuvent libérer de la surface au sol, permettre de créer des espaces verts et apporter une biodiversité.

Les bénéfices pour les usagers sont multiples, au-delà du confort et des avantages esthétiques que l'on pourra tirer d'un espace public végétalisé.

Les services écosystémiques fonctionnels fournissent des avantages matériels et immatériels bien réels : auto-épuration des eaux, stabilisation des sols ou pollinisation des plantes. Par ailleurs, utiliser des matériaux locaux ou une filière de récupération peut favoriser l'emploi local. L'absorption de l'eau dans le sol limite aussi les risques d'inondations. On réduit ainsi le coût de la mise en œuvre des égouts et on évite la construction de coûteux bassins d'orages.

Enfin, la présence de verdure a des effets apaisants, améliore la qualité de l'air et d'une façon générale améliore la santé des usagers.

PRIVILÉGIER LA PRÉSENCE DE LA NATURE AVEC UNE VÉGÉTATION INDIGÈNE

Un abord d'école végétalisé augmente le confort de ses usagers. De plus, la biodiversité va apporter une valeur ajoutée au système écologique de la ville. Il s'agira de choisir des arbres et des plantes indigènes, résistants, nécessitant peu d'entretien et adaptés au type de sol.

Stimuler la biodiversité

Pour obtenir une végétation résistante, et pour augmenter la biodiversité, il y a deux facteurs importants. D'une part, la palette choisie sera variée et autochtone, adaptée au sol. D'autre part, la verdure plantée sera entretenue de manière naturelle. Il s'agira de privilégier une végétation qui nécessite le moins d'entretien possible. L'objectif est de créer un écosystème autorégulé, composé de fleurs, dont certaines mellifères, et de plantes indigènes. Par la suite, il est important de prévoir une plantation en plusieurs strates. Tout comme dans une forêt, un écosystème sain nécessite de la densité et de la variété. Les plantes au sol sont combinées avec des plantes vivaces, des arbustes et des arbres à tronc bas.

Plantation et entretien

Il est important de créer de bonnes conditions pour que les plantations puissent s'épanouir. Il s'agit de prévoir un espace suffisant pour les racines et écarter les arbres. Ne pas prévoir d'installer des équipements au-dessus des racines. Bien étudier la qualité du sol, sa nature et choisir des plantations adéquates. Prévoir également, dans un plan de gestion concerté avec les gestionnaires, une bonne irrigation en période sèche. Des plantes résistantes, solides et demandant peu d'entretien sont privilégiées dans l'espace public.

.....

Pour en savoir plus :

« Végétalisons nos rues » est un guide de bonnes pratiques réalisé par la commune de Saint-Gilles : https://stgilles.brussels/wp-content/uploads/2020/04/BROCHURE-ENTIERE_2020.pdf

.....



Jardins de façades

Faciles à réaliser, ces petites installations donnent rapidement un caractère vert à la rue. Il suffit d'enlever quelques pavés, de creuser le sol, d'apporter du terreau et de planter. Pour créer des jardins de façade permanents, il est préférable de prévoir une petite bordure qui l'isole du pavage. La largeur du trottoir doit être prise en compte. Il s'agit de s'assurer qu'il reste 2 mètres d'espace libre entre la plantation et la bordure de la voirie. La plantation peut être aménagée de manière participative par les résidents locaux et les élèves. Le type de végétation à planter peut varier des plantes grimpantes aux arbustes, fleurs, bulbes, herbes ou même légumes et fruits. La végétation sera choisie en fonction de l'orientation de la façade et de son ensoleillement. Dans tous les cas, il faut veiller à ce que l'accessibilité et la sécurité des PMR soit toujours garantie.



↑ Jardin de façade, Saint-Gilles.

© Jean-François Gheysen – Commune de Saint-Gilles

AMÉLIORER LA QUALITÉ DE L'AIR ET FAVORISER UN CLIMAT AGRÉABLE

La qualité de l'air autour des écoles préoccupe de nombreux citoyens. Il s'agit d'abord de lutter contre la pollution en réduisant le trafic motorisé autour de l'école, mais aussi en intégrant de la verdure. L'aménagement d'un espace public bénéficiant d'un air sain peut alors devenir un exemple pour le voisinage.

Des arbres pour un air sain et un climat agréable

La plantation d'arbres et de plantes contribue à améliorer la qualité de l'air. Lorsque les particules en suspension entrent en contact avec les feuilles et les branches, elles y restent attachées. Lorsqu'il pleut, elles sont entraînées vers le sol sans s'infiltrer dans notre système respiratoire. Le dépôt de poussière est de 2 à 16 fois plus élevé sur un arbre que sur une végétation basse, principalement en raison de la surface totale des feuilles⁹.

Par ailleurs, en plantant des arbres à hautes couronnes dans les rues exposées au rayonnement solaire, la température de l'espace public peut être considérablement abaissée. À proximité de l'école, les arbres peuvent fournir des zones d'attente ombragées. Des lieux de rencontre rafraîchissants sont ainsi créés tout en améliorant le confort de la rue. Les arbres à feuilles caduques sont privilégiés. Ceux-ci projettent de l'ombre en été, mais laissent passer le soleil en hiver.



↑ Place de la Duchesse de Brabant, Molenbeek-Saint-Jean.
© Marc Detiffe 2014

Mesurez votre propre qualité de l'air

Un appareil de mesure de la qualité de l'air peut être placé dans l'environnement scolaire. En montrant publiquement le niveau de la qualité de l'air, son importance est soulignée et le sens des responsabilités de l'utilisateur est stimulé.



Le site « InfluencAir » explique comment réaliser soi-même un compteur avec des moyens accessibles. Une fois de plus, c'est une façon didactique d'intégrer les valeurs de l'environnement dans le cadre de l'école.
<https://influencair.be/>

..... Pour en savoir plus :

Pour en savoir plus sur la qualité de l'air à Bruxelles :
<https://environnement.brussels/environnement-etat-des-lieux/en-detail/air>

À l'initiative de Bruxelles environnement, des projets « qualité de l'air » sont menés dans les écoles : <https://environnement.brussels/thematiques/air-interieur/lecole/des-projets-qualite-de-lair-dans-les-ecoles>
.....

9 <https://www.bosplus.be/nl/bosfuncties/bosfuncties>

INFILTRER LES EAUX DE RUISSELLEMENT

Une gestion saine de l'eau de pluie dans l'espace public implique d'infiltrer dans le sol un maximum d'eaux de ruissellement avant qu'elles n'atteignent les égouts. En cas d'orage, des espaces tampons retiennent l'excès d'eau afin de ralentir leur arrivée vers les systèmes d'évacuation. Plusieurs systèmes existent : noues, fossés, bassins, placettes inondables, etc. Les plantations vont réduire également la quantité d'eau qui atteint le sol : les feuilles absorbent et retiennent une partie des gouttes de pluie.

Diriger l'eau vers les zones d'infiltration

Les zones plantées ont la capacité d'absorber les eaux de ruissellement. Le sol doit donc être conçu de façon à ce que les pentes dirigent le ruissellement vers les parterres plantés et les pieds d'arbres. Si des bordures entourent ces surfaces, elles doivent pouvoir permettre ce ruissellement. Aujourd'hui, dans la plupart des cas, la végétation est séparée de la surface du trottoir par une bordure, et l'eau est dirigée directement vers le caniveau et les avaloirs.

Perméabilité du sol

En utilisant des surfaces perméables, des zones plantées ou des pavés avec joints ouverts, on augmente la surface d'infiltration du sol. Ces différents types de revêtements font partie de la composition : on distinguera visuellement les lieux intimes, les zones de transition, les zones d'attente ou les zones de jeu. L'espace libéré par l'occupation des places de parking peut redevenir perméable à l'eau. Toute la zone ne doit pas forcément être plantée, on peut implanter des zones de transition semi-perméables. Par exemple, en élargissant les joints ouverts des éléments de sol, on augmente la perméabilité sans perdre l'accessibilité de l'espace.

Noues

Ce sont des zones plantées creusées plus profondément. Les noues sont remplies d'une végétation spécifique ayant une capacité de rétention d'eau supérieure. Elles sont munies d'un « trop plein » qui dirige l'excédent d'eau en cas d'orage exceptionnel. Une profondeur minimale de 80 cm est nécessaire pour leur mise en place. Le substrat est composé d'une couche de gravier drainant de 40 cm, d'une toile anti-perforation et d'un mélange de sols absorbants de 40 cm, composé de sable, de compost et de terre. La noue est plantée d'une végétation spécifique, dont les racines peuvent rester immergées sans pourrir. Certaines espèces d'arbustes peuvent également être plantées dans une noue.



↑ Une noue sépare la chaussée du trottoir et recueille les eaux de ruissellement dans la rue Essegheem à Jette.
© Suède36

Pour en savoir plus :

Le site de Bruxelles-environnement offre des informations plus détaillées sur les types de noues et leurs mises en œuvre : <https://environnement.brussels/thematiques/eau>

Visualiser le cycle de l'eau

L'évacuation des eaux de ruissellement et des toitures des bâtiments peut être utilisée à des fins éducatives. Le cheminement de la pluie devient visible et devient un outil didactique pour expliquer l'importance de la gestion de l'eau dans nos villes. Raccorder les robinets à l'eau de pluie, et le signaler clairement, est une autre façon de sensibiliser les usagers. Ces dispositifs peuvent devenir ludiques et décorer l'environnement scolaire. On peut, par exemple, créer un local pour laver les vélos dans la rue de l'école.



↑ Tonneau de pluie auto-construit réalisé par l'asbl Commonslab. © Commonslab & Klimplant

Tonneau d'eau de pluie

Un réservoir d'eau de pluie peut être raccordé directement à la descente de l'eau de pluie. Si un nouvel auvent est installé, il pourra être équipé d'un tonneau où les élèves et les usagers pourront visualiser son remplissage. Ces dispositifs servent de tampon avant de rejoindre le sol ou l'égout. L'eau peut être réutilisée pour divers usages : nettoyage de vélos, entretien des jardinières, laver le trottoir, etc.

CHOISIR DES MATÉRIAUX DURABLES

Le choix des matériaux n'est pas anodin. L'impact de leur fabrication sur l'environnement, leur transport, leur gestion, leur mise en œuvre, se répercute sur notre environnement. Un projet exemplaire et didactique doit inclure ces paramètres dans la réflexion.

Le réemploi

Afin que le projet ait un impact limité sur l'environnement, il est possible d'utiliser des matériaux de récupération. Par exemple, les pavés des places de parking supprimées peuvent être réutilisés pour créer un pavage semi-perméable sur le nouveau parvis, tout en veillant à offrir un cheminement piéton d'une bonne qualité d'usage. Sous les couches d'asphalte, on peut aussi découvrir souvent des pavés de pierre naturelle, très appréciés pour un réemploi.

Notez que les communes disposent d'un stock de matériaux récupérés dont l'utilisation pour ses projets est gratuite. Il existe aussi plusieurs initiatives intéressantes en Belgique qui promeuvent les matériaux de réemploi. Des entreprises se sont spécialisées dans la vente de matériaux de construction usagés. Des architectes produisent des matériaux de construction avec de la terre récoltée localement, sans ajout de produits chimiques. La collaboration avec de tels partenaires pour la conception des environnements scolaires augmente la durabilité du projet qui en devient exemplaire.

.....

Pour en savoir plus :

Catalogue des offres circulaires en Région de Bruxelles-Capitale : <https://www.circlemade.brussels/le-catalogue-des-offres-circulaires/>

.....

Matériaux résistants et locaux

Un aménagement durable est aussi conditionné par la résistance à l'usure des matériaux et par la conception d'éléments solides. Les éléments utilisés dans l'espace public doivent supporter un usage intensif et bénéficier d'une configuration adaptée. Il s'agira d'opter pour des objets qui résistent au vandalisme, faciles à entretenir et à réparer. Il est conseillé de prévoir un stock de matériaux de remplacement pour les éléments les plus sensibles et les moins faciles à trouver comme le bois par exemple. Les pouvoirs publics peuvent aussi inclure des contrats d'entretien et des possibilités d'intervention pour d'éventuelles réparations.

Par ailleurs, un projet durable va privilégier des matériaux locaux et dont la fabrication implique peu de dépense énergétique. Il est possible de vérifier quelles émissions de CO₂ ont été produites pour fabriquer les matériaux disponibles avant de les commander. De plus, dans un projet exemplaire, on diminuera la consommation d'énergie lors du chantier, notamment en réduisant au maximum le transport.



Bois FSC

Le FSC (Forest Stewardship Council) est un label qui assure que la production d'un produit à base de bois a suivi le cahier des charges d'une gestion durable des forêts. Les essences locales ou européennes du bois sont à privilégier.

Sonian Wood Cooperative



Cette coopérative travaille avec des propriétaires forestiers, des scieries, des charpentiers et d'autres partenaires pour garder le bois de la forêt de Soignes aussi local que possible. <https://sonianwood-coop.be/store/>

INTÉGRER UNE APPROCHE DIDACTIQUE

Certaines écoles n'hésitent pas à créer des micros potagers sur le trottoir, face à l'école. Des plantes aromatiques, par exemple, peuvent y trouver leur place. Il s'agit d'une bonne façon d'inscrire l'environnement de l'école dans le projet pédagogique, de rendre l'école visible en dehors de ses murs et d'apporter de la biodiversité au quartier.

L'abord d'école peut, par ailleurs, devenir un espace pédagogique qui sensibilise à l'écologie et à la biodiversité. Il s'agit dès lors de rendre visibles les mesures qui sont prises. Cela peut se faire de manière ludique, avec des quizz scolaires pour reconnaître les plantes et les bénéfiques que l'on en tire. Des panneaux d'informations pourront expliquer les divers aspects de l'écosystème mis en place. Les élèves pourront jouer un rôle dans l'entretien de la végétation et apprendre sur l'importance des eaux souterraines.



Le verdissement des abords d'écoles est aussi l'occasion de créer du lien entre l'école et son quartier. En construisant, plantant et entretenant des jardinières avec les élèves, les habitants vont s'enrichir de cet apprentissage. Chaque classe peut être tenue responsable de sa propre plantation. Des partenaires extérieurs ou des voisins peuvent également prendre l'initiative d'installer de tels dispositifs.

L'asbl Bûmplanters a pour objet d'informer, sensibiliser et activer toute personne intéressée à la gestion durable des écosystèmes et services écosystémiques en Belgique. En collaboration avec les élèves et enseignants, l'asbl plante des arbres et arbustes dans l'environnement scolaire.

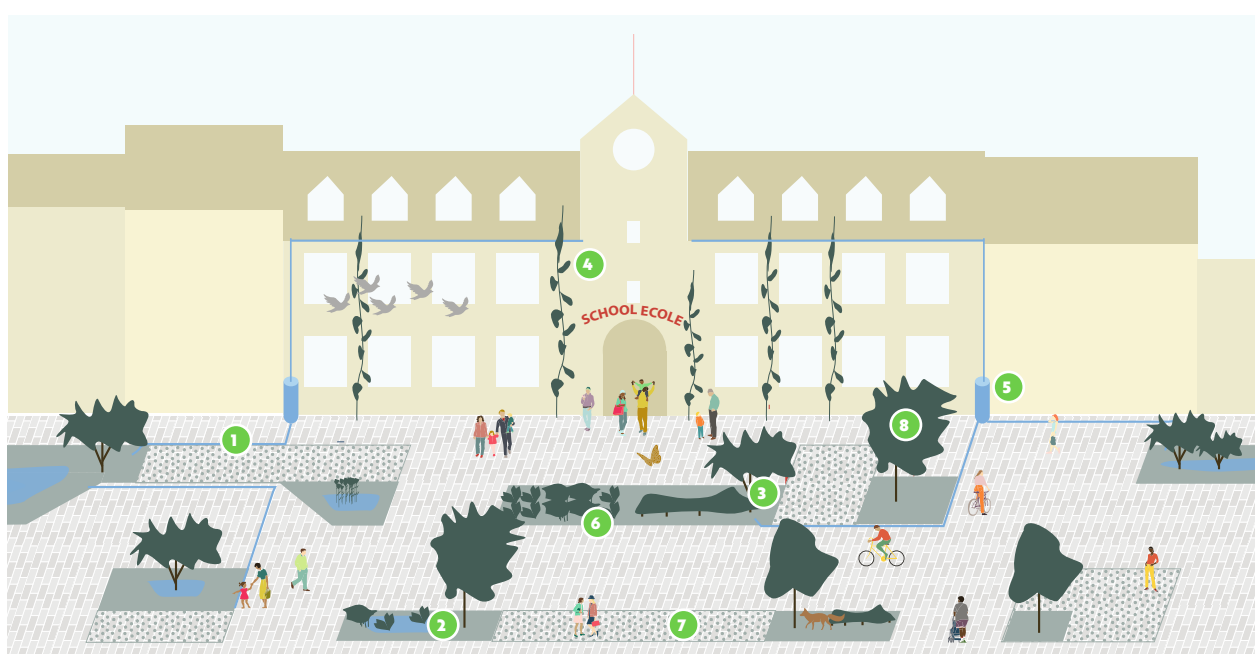


↑ Un « Bûmparcks » dans la commune de Schaerbeek. © Bûmplanters





↑ Projet « Aménagement de l'espace public face à l'Ecole 13 » rue Wayez dans le cadre du CQD Biestebroek à Anderlecht. © Suède36



- 1: Vue sur les trajets de l'eau dans la rue : les gouttières comme éléments structurants
- 2: Récupération de l'eau de pluie et création de noues
- 3: Végétation variée : différentes hauteurs et variétés
- 4: Plantes grimpantes

- 5: Tonneaux d'eau de pluie
- 6: Petites zones vertes entretenues par l'école
- 7: Sols perméables et semi-perméables
- 8: Arbres pour purifier l'air

Check-list

La végétation

- Y a-t-il des arbres dans l'environnement scolaire ? Est-ce que leur plantation et leur environnement permettent le développement de leur couronne et de leurs racines ?
- Estimer la biodiversité du site : Y a-t-il assez de fleurs, les oiseaux peuvent-ils y construire un nid ? Est-ce qu'on y voit des insectes ?
- La végétation est-elle indigène ? La végétation est-elle adaptée au type de sol et au climat ?
- La végétation comporte-t-elle plusieurs strates de plantations ?
- Les pieds des arbres sont-ils également plantés ?
- La verdure est-elle utilisée pour fournir de l'ombre : ombrager les murs, les fenêtres, les salles de réunion et d'attente, etc. ?
- La végétation a-t-elle besoin de beaucoup d'entretien ou s'agit-il d'un écosystème autorégulateur ?

L'air et le son

- La qualité de l'air dans l'environnement scolaire est-elle bonne ?¹⁰
- Les abords de l'école sont-ils calmes ? Quelle est l'origine des éventuelles nuisances sonores ?

L'eau

- Y a-t-il une gestion organisée de l'eau de pluie ?
- L'eau de pluie qui tombe sur les toits est-elle collectée ou réutilisée ?
- L'eau de pluie qui tombe sur le trottoir est-elle canalisée directement dans les égouts ou est-elle collectée dans des zones d'infiltration ?
- Y a-t-il des zones non pavées, non asphaltées, perméables ?

Les matériaux

- Des matériaux durables et éthiques ont-ils été choisis pour les aménagements des abords et le mobilier urbain ?
- Si du bois a été utilisé, s'agit-il de bois indigène, a-t-il un label FSC ?

Fonction didactique

- La végétation aux abords de l'école a-t-elle été exploitée dans sa fonction didactique ?
- L'école a-t-elle son propre jardin potager ?
- L'école dispose-t-elle d'un bac à compost ?

¹⁰ Voir par exemple les cartes avec la qualité de l'air et du son à Bruxelles. Source : <https://aqicn.org/map/brussels/fr/>



UN ABORD D'ÉCOLE IDENTIFIABLE

RECOMMANDATIONS 04

Une identité spatiale reconnaissable profite à la qualité visuelle d'un abord d'école mais assure également la cohérence entre les différents abords d'écoles au sein de la Région.

Un aménagement reconnaissable doit immédiatement faire comprendre aux utilisateurs de l'espace public qu'ils se trouvent dans un environnement scolaire. Pour ce faire, on doit retrouver des caractéristiques similaires dans les différents milieux scolaires bruxellois. Cela demande donc une unité d'expression, un « style » reconnaissable de loin. Cette forme de normalisation pourra notamment être retrouvée dans la composition, la couleur, le matériau ou la texture, ainsi que dans des aspects spatiaux et fonctionnels des abords d'écoles.

Pour définir une qualité visuelle reconnaissable aux abords d'écoles bruxellois, ce guide propose d'appliquer une palette de couleurs et de formes. L'utilisation de la même combinaison de couleurs et du même mobilier donnera un caractère reconnaissable aux environnements scolaires.

Toutefois, la cohérence des aménagements et la standardisation de l'expression ne doivent pas empêcher l'expression d'une identité locale propre. Chaque école doit pouvoir apporter sa touche personnelle. Par exemple, une école avec une vision pédagogique bien définie, qui accorde beaucoup d'attention à l'expression, doit avoir la possibilité de le montrer sur l'espace public qui jouxte son bâtiment. D'autres établissements ont une autre approche, plus modeste, et mettront l'accent sur la discrétion. Il s'agira donc de mettre en place un langage commun et reconnaissable, dans lequel des touches personnelles peuvent également être ajoutées.

PRIVILÉGIER UN CODE COULEUR RECONNAISSABLE

Pour améliorer la visibilité de l'école, ce guide propose d'appliquer une palette de deux couleurs pour les différents éléments de l'abord d'école : le rouge et le blanc.

Le choix des couleurs vient de ce qui existe déjà dans le paysage des rues bruxelloises et dans le langage visuel du trafic. Le rouge et le blanc avertissent instinctivement du danger et font ralentir les voitures à leur approche. Ces teintes seront utilisées pour colorer les clôtures, les éléments en acier, les arceaux vélo, le mobilier, ou tout autre élément d'ameublement. Elles peuvent également apparaître sur la façade ou le trottoir, ou encore marquer la piste cyclable.

Chaque école peut toutefois ajouter quelques couleurs supplémentaires pour créer une expression spécifique à son environnement scolaire.

⚠ Si vous souhaitez peindre les passages pour piétons, attention toutefois à l'aspect réglementaire des marquages (bandes blanches) faute de quoi le passage n'a pas de valeur réglementaire et le piéton n'est couvert d'aucune protection juridique.




↑ Dans la rue Boomkens à Hasselt où se trouve l'école primaire De Boomgaard, la couleur de la rue avertit qu'on se trouve dans un environnement scolaire. © Suède36



↑ Les œuvres de Daniël Buren sont des bons exemples d'éléments aux motifs colorés qui marquent le paysage du quartier dans lequel elles sont insérées. © Une Munster



 **Souligner l'ambition**

Un moyen rapide et efficace pour rendre l'école visible dans la rue est de la mettre littéralement en valeur. Au moyen de peinture, on peut rendre les intentions claires, par exemple en peignant le futur périmètre d'intervention en rouge.

← École primaire Catteau, rue Aurore, Ville de Bruxelles
© CityTools 2021

INTÉGRER DES ÉLÉMENTS RÉCURRENTS

Le mobilier ludique

En affirmant un caractère ludique sur l'espace public, la présence de l'école dans la rue est renforcée. La zone sécurisée à l'intérieur des murs de l'école s'étend vers l'extérieur, les enfants s'y sentent plus à l'aise. Des objets ludiques au langage visuel prononcé pourront devenir les totems du voisinage scolaire bruxellois. Ils peuvent former un parcours ludique ou un maillage jeux dans le quartier.

Deux types de mobilier pourraient se retrouver aux abords des écoles : les petits blocs de béton peints en rouge, et les barres en acier qui servent de jeu (voir « équipements » page 42).

Par leur présence, ces éléments offriront un caractère ludique et reconnaissable aux abords d'écoles. Ils n'ont pas un usage défini mais sont sujets à interprétation. Ils peuvent prendre différentes formes, mais sont toujours créés avec la même matière et les mêmes couleurs. Ils créent ainsi un langage de formes spécifiques, tout en offrant une multitude de combinaisons et d'utilisations possibles. L'idée est de susciter la créativité plutôt que de fournir aux jeunes un objet de jeu préfabriqué.



↑ Dans le cadre de l'opération « maillage ludique » du CGD Bosnie à Saint-Gilles, l'ensemble de la rue Émile Féron a été réaménagé au même niveau et des éléments ludiques rouges ont été installés.
Séverin Malaud © urban.brussels



↑ Mobilier urbain à Londres, UK.
© WMB studio

Les matériaux

L'école peut également être signalée par un revêtement spécifique. Par exemple, un pavage à petite échelle permet de souligner le caractère de rencontre du lieu. Combiné à des bordures distinctes et des plateaux ralentisseurs de vitesse, on indique de manière subtile l'entrée de l'école dans un environnement scolaire.

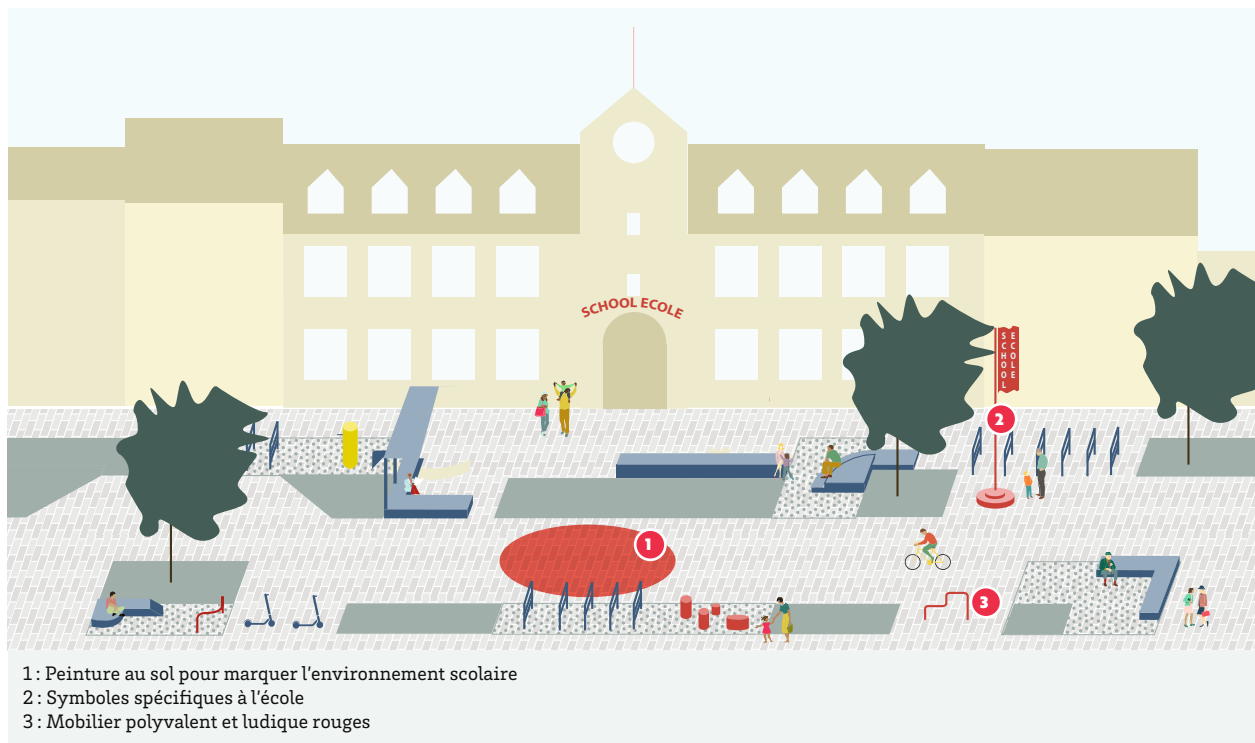
Par exemple, dans le cadre du Contrat École Klavertje Vier, le parvis et la rue de l'école seront réaménagés. Le parvis de l'école sera composé de pavés de terre cuite de deux teintes rouges différentes. L'ensemble forme une mosaïque sobre et ludique et indique clairement qu'on arrive aux abords d'une école.



↑ Réaménagement de la place Guy Cudell dans le cadre du projet « Square Artichaut-Pacification » du CQD Axe-Louvain à Saint-Josse-ten-Noode. La place inclut un jeu de couleurs dans le revêtement du sol. Projet réalisé par Dev Space architecten. Séverin Malaud © urban.brussels



↑ Avant-projet conçu par l'équipe Act. – WAUW – Tractebel. © Act 2020



Check-list

Visibilité

- L'école est-elle suffisamment visible ?
- L'environnement est-il reconnaissable en tant qu'abord d'école ?
- Existe-t-il des éléments spécifiques tels qu'un signal, des couleurs, des panneaux, etc. ?
- Le choix des matériaux s'oriente-t-il vers des matériaux de revêtement de petite échelle qui accentuent la fonction de rencontre ?
- Une réflexion a-t-elle été menée sur l'utilisation de la couleur ?
La couleur est-elle utilisée de manière stratégique ?

Identité

- L'école a-t-elle une identité locale, une image propre, en accord avec son projet pédagogique ?
Cette identité se reflète-t-elle dans l'aménagement des abords ?

FIX VELO

ECOLE
SCHOOL

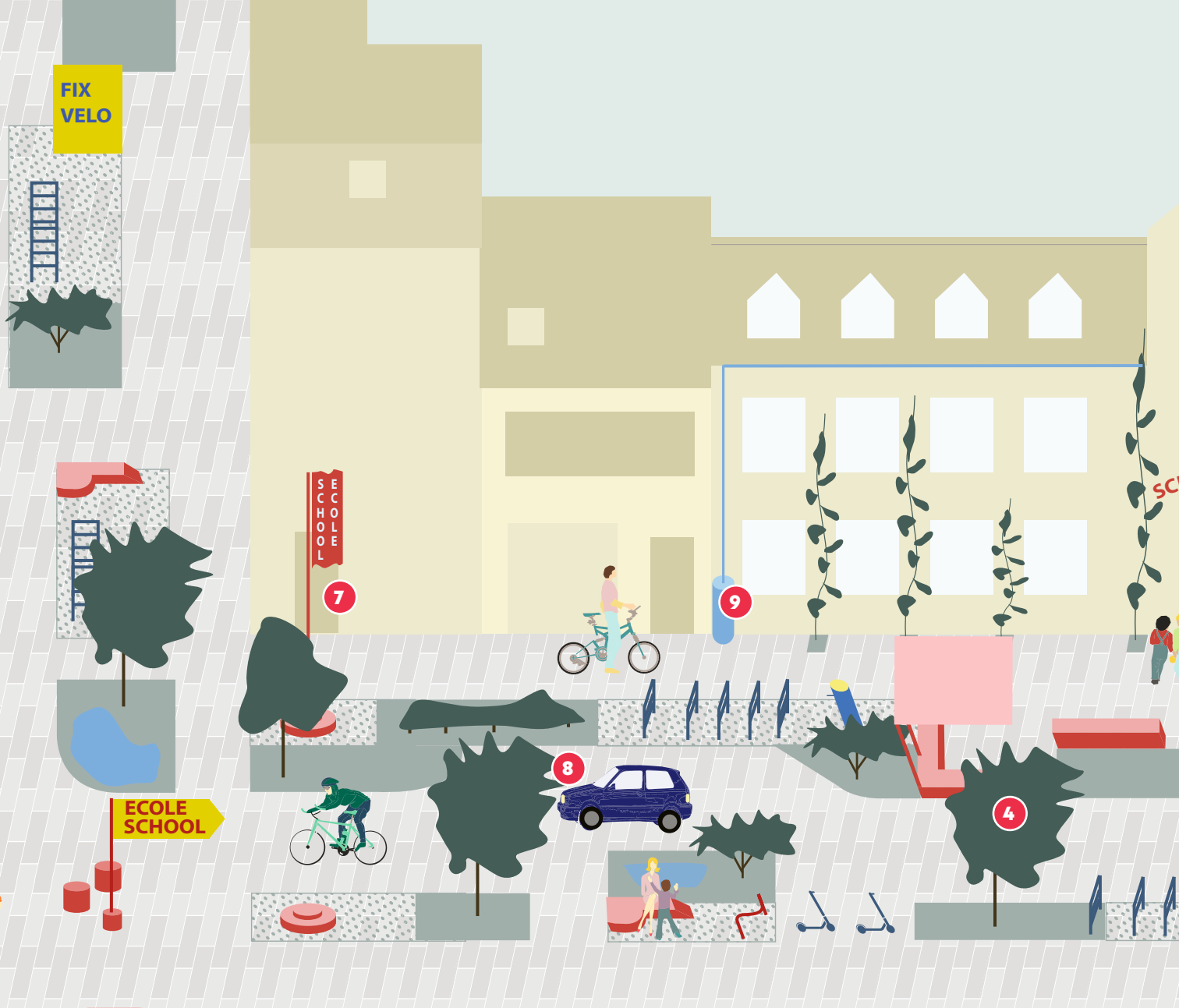
7

9

8

4

ECOLE
SCHOOL





- 1 Un trottoir généreux pour accueillir élèves, parents, et passants.
- 2 Du mobilier pour socialiser, jouer ou se reposer.
- 3 Des parking vélos pour les parents et les visiteurs.
- 4 Des arbres et de la végétation pour un environnement sain.
- 5 Du mobilier pour former une barrière physique entre le trottoir et la chaussée.
- 6 Des voiries apaisées avec peu ou pas de circulation automobile.
- 7 Des éléments pour signaler la présence de l'école dans la rue.
- 8 Une excellente visibilité sur les passants et en particulier sur les enfants de petite taille.
- 9 Un système de récupération des eaux pluviales.

NOTRE
LE COLE
BENARD
BOURBINE
MEILLEURE
MOBILITÉ



ÉTAPES DE RÉALISATION

PAR OÙ COMMENCER ?

Par où commencer l'amélioration de l'abord d'école ? Qui doit être impliqué dans le processus ? Quelles sont les étapes nécessaires pour initier un changement ?

Ce guide propose un processus global pour initier le réaménagement complet d'un abord d'école. Il s'agit d'une réflexion approfondie sur la mobilité et une réorganisation intégrale du domaine public. Ce processus est résumé ici en cinq étapes qui impliquent chacune différents acteurs. Toutefois, des améliorations sur les abords d'écoles peuvent se faire à des degrés et à des rythmes différents.

Solutions quick-wins

Il est possible d'amener des changements aux abords d'écoles via des actions de plus petites échelles ou temporaires. Comme vous aurez pu le découvrir tout au long du guide, des solutions « quick-win » peuvent être gérées par des citoyens, les écoles elles-mêmes, ou la Commune, avec des moyens modestes et déjà améliorer la qualité de l'espace public qui voisine une école. Ces interventions permettront d'attirer l'attention sur les enjeux liés aux abords d'écoles et sensibiliser les parents d'élèves et habitants du quartier dans lequel l'établissement scolaire est implanté.



↑ Suite à l'initiative de parents de l'école, et l'autorisation de la commune, un « banc ludique » a été installé sur des places de parking devant l'école Voorzienigheid à Anderlecht.
© Loik Dal Molin

Dans certains cas, ces interventions permettent également de se lancer dans un processus restreint et temporaire, en attendant un réaménagement plus profond de l'espace public par la Commune ou la Région. Il peut s'agir par exemple de créer des petits espaces plantés, de peindre les trottoirs, de poser des jardinières sur les rebords des barrières ou de placer du mobilier pour protéger le trottoir de la chaussée.

Si ces interventions ne nécessitent pas de demande de permis d'urbanisme, elles nécessitent toutefois toujours une autorisation de la Commune ou de la Région.

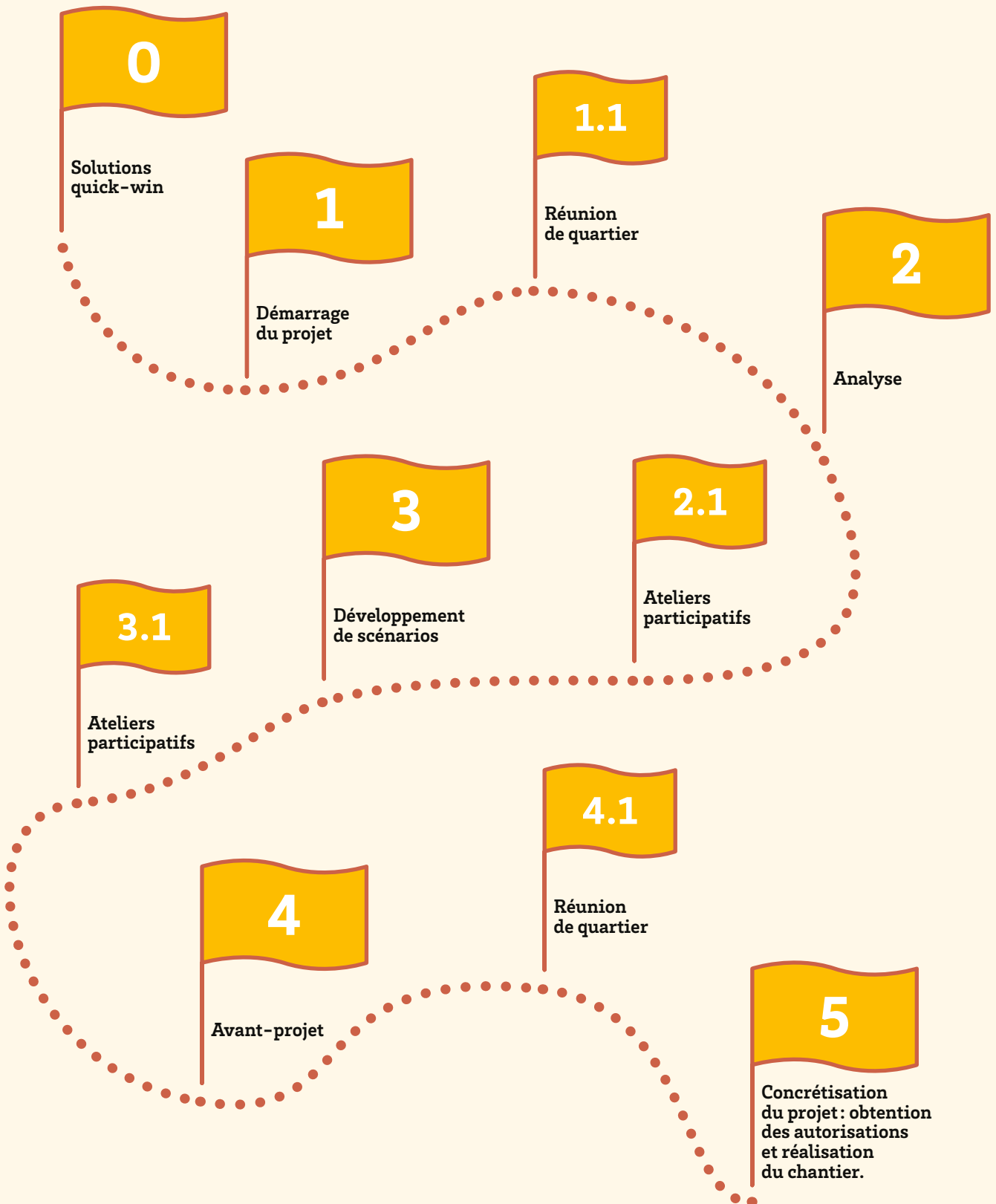
Elles demandent également d'être bien préparées en amont : il s'agit de bien définir le sens de l'action et ses objectifs. Ces quelques questions peuvent vous aider à cadrer l'initiative :

- › Quel(s) message(s) voulez-vous apporter ?
- › Qu'allez-vous mettre en place et avec qui ?
- › Comment allez-vous communiquer et impliquer le voisinage ?
- › Y a-t-il des risques pour la sécurité des usagers ?

Pour en savoir plus :

Les articles 6 et 7 de l'arrêté du Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale du 13 novembre 2018 précisent les actes et travaux dans l'espace public qui sont dispensés de permis d'urbanisme : http://www.ejustice.just.fgov.be/cgi_loi/change_lg.pl?language=fr&la=F&cn=2008111337&table_name=loi

ÉTAPES DE RÉALISATION



ÉTAPE 1 : DÉMARRAGE DU PROJET

Pour le réaménagement complet d'un abord d'école, une collaboration entre l'école et la commune¹¹ dans laquelle elle se trouve devra, dès le départ, être mise en place pour initier le projet. Celui-ci se développera en concertation avec les acteurs clés afin d'évaluer les besoins, définir les ambitions et cadrer les interventions en fonction du budget disponible. Lorsqu'une vision commune est partagée, le projet peut démarrer.

Créer un comité de pilotage

L'idée est de réunir les différents acteurs clés dans un groupe qui prendra le processus en main. Ce comité fera avancer le projet, coordonnera les actions, et prendra les décisions en collaboration avec les dirigeants politiques. Une bonne coopération et la confiance de tous seront cruciales.

Le travail du comité de pilotage sera mené en interaction avec les autres acteurs au sein d'une participation plus large. Ce groupe de travail plus large aura une fonction uniquement consultative.

➔ Voir « Étape 2 : analyse » page 71.

Le comité de pilotage sera composé à minima de :

- La Commune en tant que responsable des voiries et qui agira donc comme maître d'ouvrage.
- L'école : la direction de l'établissement ou ses représentants, et éventuellement des enseignants motivés, seront impliqués en tant qu'usagers principaux.

Option :

- Un bureau d'études : il s'agit d'une société composée généralement d'architectes-paysagistes et urbanistes et spécialisée dans la conception d'espaces publics. Le bureau d'étude sera chargé de concevoir l'aménagement et de superviser le processus. Si l'intervention est limitée, ce rôle peut être assumé par la commune elle-même.

- Parents ou groupe d'action : si le projet est né à partir d'une initiative citoyenne, il est conseillé d'inviter un de ses représentants dans le comité de pilotage.

Par ailleurs, le Bouwmeester et son équipe pourront vous épauler pour la qualité du projet d'aménagement. Ils ont pour mission de veiller à la qualité de l'espace en matière d'architecture mais également en ce qui concerne l'urbanisme et l'espace public sur le territoire de la Région Bruxelles-Capitale.

.....
Pour en savoir plus :

Site web de l'équipe du BMA: <https://bma.brussels/>

.....

Déterminer l'ambition

Une fois que les différents acteurs du comité de pilotage ont été réunis, une ambition commune peut être élaborée. Il s'agit de donner un premier contour au projet.

Pour cela, une première analyse exploratoire est développée en s'inspirant des éléments du guide. Une évaluation de la situation existante est réalisée sur base des informations disponibles, encore limitées. Les premiers obstacles, potentiels et défis sont donc identifiés. Cette analyse exploratoire donne une première indication sur le contexte du projet.

À partir de cela, le comité identifie quelles sont les qualités qui lui paraissent importantes à ajouter à l'abord d'école. Il détermine les potentielles limites de l'intervention et l'ambition qu'il veut y mettre. L'ambition du projet et une première estimation budgétaire devront ensuite être validées par le service administratif responsable de l'aménagement.

¹¹ Ou avec la Région dans le cas de voiries régionales

Planifier le processus

Une fois qu'un accord a été conclu autour de l'ambition, le comité de pilotage peut définir un processus. Le planning sera fixé, y compris les moments de concertation, d'ateliers et de soirées d'information.

Identifier les usagers et les consulter

Il est important d'identifier et de consulter les différents usagers de l'espace public. Même si l'école est un protagoniste important, le quartier compte de nombreux autres acteurs. Ceux-ci seront mobilisés à différentes étapes du processus. En étant à l'écoute des besoins de chacun, on peut créer une base de soutien pour le réaménagement et éviter que la résistance au changement n'hypothèque le projet.

L'identité de ces acteurs dépendra du contexte. Mais pensez à tous ceux qui sont concernés par l'espace public sur lequel porte le projet. Ce sont les habitants, les commerçants, les piétons, les cyclistes, les utilisateurs des transports en commun, les services communaux, la direction de l'école, les enseignants, les parents, le responsable des bus scolaires ou des livraisons, etc.

Ne pas oublier les élèves qui sont les usagers quotidiens de l'environnement scolaire. Ils voient beaucoup de choses qui ne sont pas toujours connues des adultes. Ils ont une grande expérience du trafic et de ses dangers. De plus, les enfants et les adolescents utilisent l'espace public d'une façon informelle et ludique, leur imagination est sans limites. Leurs expériences sont très utiles et peuvent donner de nouvelles perspectives au projet.

PARTICIPATION : RÉUNION DE QUARTIER «KICK OFF»

Pour qui ?

Cette rencontre est ouverte à tous. Les invitations sont envoyées à un public large via une communication multilingue séduisante : réseaux sociaux, dépliants, affiches, « bouche à oreille » dans l'école ou le quartier, etc. Il n'est pas toujours évident de toucher tous les publics. Pour y arriver, il s'agit de sortir des sentiers battus : permanence dans la rue, à la sortie de l'école, visites de porte à porte, etc. Il est intéressant aussi de se faire inviter quelques minutes dans un rassemblement existant : réunion des parents, assemblée d'association locale, événement sportif, mouvement de jeunesse, etc.

Pourquoi ?

- › Informer et expliquer l'ambition.
- › Soumettre les ambitions initiales à un groupe d'acteurs le plus large possible pour y réfléchir ensemble.
- › À la fin de la réunion, identifier les personnes intéressées prêtes à s'engager dans le « groupe de travail ».

Processus

INFORMER

- › Accueil et introduction générale : Quelle est la raison de cette réunion ?
- › Brève présentation de l'ambition du projet. Il est préférable que cette présentation soit faite par plusieurs membres distincts du comité de pilotage. L'objectif étant de montrer que le projet est déjà soutenu par des acteurs multiples (l'école, la commune, etc.).
- › Des références d'autres aménagements d'abords d'écoles ou de projets possibles peuvent être utilisées pour illustrer l'ambition.

RECUEILLIR LES RÉACTIONS

Suggestions et remarques par rapport aux ambitions initiales du comité de pilotage. Il est pertinent que cette partie de la réunion soit interactive. Par exemple, en divisant le public en sous-groupes pour recueillir leurs idées et commentaires à partir d'un plan aérien. Ou bien en allant sur le terrain pour une promenade exploratoire et pour discuter d'un goulet d'étranglement.

FINALISATION

À la fin de la réunion, un rapporteur résume et synthétise les idées les plus importantes qui ont émergées. Des priorités peuvent être soulignées. Par exemple, « Quel est le message le plus important que nous voulons transmettre au comité de pilotage et à la commune ? »

COMPOSITION D'UN « GROUPE DE TRAVAIL » CONSULTATIF

Un appel est lancé pour participer au « groupe de travail ». Ce groupe comprend toutes les personnes intéressées par le projet. Ce sont des résidents ou des citoyens concernés qui veulent s'investir de manière plus active. Selon le contexte, ce groupe de travail peut être composé sur place à la fin de la réunion, ou par une demande de candidature plus formelle.

Attention toutefois de ne pas se priver de l'apport d'autres personnes qui ne pouvaient être présentes à la réunion. Il est donc recommandé de dresser à l'avance une liste d'acteurs susceptibles d'être intéressés par la démarche et de prévoir d'autres méthodes de recrutement : réseaux sociaux, toutes-boîtes, mailings, etc.

On peut inclure également des personnes-ressources moins impliquées, mais ayant une expertise du quartier et/ou du processus à mettre en œuvre.

ÉTAPE 2 : ANALYSE

Il n'est pas conseillé de prendre des décisions hâtives. Afin de préciser le projet, il est important d'analyser en profondeur la situation existante. Pour arriver à un projet stable, bien réfléchi et soutenu par la communauté, il est conseillé d'agir par étapes.

Observation

La situation existante peut être étudiée aussi objectivement que possible. L'abord d'une école s'étend plus loin que la porte de l'établissement, il est donc judicieux de mener cette observation à une plus grande échelle. Les éléments mentionnés ci-dessous pourront vous guider dans la réalisation de votre diagnostic.

À l'entrée de l'école :

- › Localisez les différents accès de l'école. Est-il possible d'utiliser une autre entrée comme entrée principale ?
- › Mesurez la largeur du trottoir et l'espace devant la porte de l'école.
- › Identifiez tous les équipements présents aux abords de l'école (mobilier, assises, stationnement vélo, etc.) et les mesures existantes pour protéger les piétons (barrières, etc.).

Dans la rue de l'école :

- › Caractérissez le profil de la rue (largeur des voies, voies de stationnement, largeur des trottoirs, pistes cyclables, etc.)
- › Identifiez le statut de la rue selon le plan Good Move, le Code de la route, selon l'usage (piste cyclable reconnue, etc.) ?
- › Identifiez les signalisations routières existantes.
- › Localisez les entrées et sorties des garages de la rue, les espaces de livraisons, les places pour personnes à mobilité réduite, les accès pour les pompiers, etc.
- › Identifiez les circonstances particulières : transports en commun, magasin attirant beaucoup de voitures, un arrêt pour bus scolaire, etc.

Dans le quartier :

- › Localisez les équipements et les lieux d'attraction du quartier à proximité de l'école
- › Identifiez les autres écoles à proximité de celle sur laquelle vous travaillez. Est-ce qu'un projet commun pourrait être mis en place avec plusieurs établissements pour créer un quartier scolaire ?
- › Cartographiez les arrêts de transports en commun présents à une distance de marche de l'école



↑ © Suède36

Analyse

Une première évaluation de la qualité de l'abord d'école peut ensuite être réalisée à partir des quatre « check-lists » présentes dans le guide :

- › Un abord d'école sûr : page 17
- › Un abord d'école convivial et accessible : page 35
- › Un abord d'école vert et sain : page 47
- › Un abord d'école identifiable : page 57

Cette évaluation sera ensuite alimentée par le processus participatif mené au travers des ateliers d'analyse.

- ➔ Voir « Participation à l'étape 2 : ateliers analyse » page 73.

PARTICIPATION : ATELIERS « ANALYSE »

Pour qui ?

Groupe de travail « enfants » : les élèves de l'école concernée, éventuellement des élèves d'une autre école du quartier, de jeunes usagers, etc.

Groupe de travail « adultes » : usagers, parents, habitants, personnel de l'école et personnes ressources du quartier identifiés lors de la première étape.

Pourquoi ?

Ces deux ateliers seront mis en place par le comité de pilotage, éventuellement avec l'aide d'experts en participation. Ils ont tous les deux le même objectif : il s'agit d'utiliser l'expertise des usagers pour alimenter l'analyse de l'école et du quartier et d'avoir leurs retours sur les ambitions du projet.

Au début de la réunion du groupe de travail « adultes », les résultats de l'atelier « enfants » sont présentés. Cette méthode amène les adultes à percevoir en amont le point de vue des élèves. Une personne peut être chargée d'attirer l'attention sur les besoins des plus jeunes pendant l'atelier.



↑ Atelier avec les élèves de l'école primaire Comenius © Kind & Samenleving

Processus

INFORMER

Il est important d'informer sur ce qui n'est absolument pas possible (sur le plan juridique, à propos de la circulation, de l'espace, du budget, etc.) et de présenter clairement les ambitions du comité de pilotage (par exemple : l'objectif est clairement de réduire la pression automobile et d'améliorer la qualité de l'espace pour les usagers actifs).

Les participants sont invités à s'exprimer ensuite sur les ambitions du comité de pilotage. Pour soutenir cela, un large éventail de possibilités d'aménagements est présenté afin de nourrir la réflexion des participants. Ces exemples peuvent être des projets réalisés ou des images plus utopiques, avec ou sans commentaires. Les propositions vraiment irréalisables seront reléguées à l'arrière-plan ou reportées à plus long-terme.

Il est possible que les participants ne se mettent pas d'accord et que plusieurs tendances émergent lors de la discussion. Dans ce cas, il est important d'acter les différentes ambitions sans les exclure, sauf si elles vont à l'encontre des ambitions du comité de pilotage. La décision finale quant à la portée de l'aménagement est renvoyée aux responsables communaux et/ou régionaux.

UTILISER L'EXPERTISE DES USAGERS

Le deuxième objectif est que les usagers expérimentés, adultes et enfants, nourrissent l'analyse du comité de pilotage.

Les utilisateurs de l'environnement scolaire donneront des informations sur :

1. Leur usage de l'espace :

- › Quels sont les moyens de transport utilisés par les élèves, les parents et les enseignants pour se rendre à l'école ? (Si l'école dispose d'un plan de déplacement scolaire, celui-ci peut servir de base).
- › Quels sont leurs itinéraires et leurs parcours ? Quels sont les points de passage importants ?

- Où se trouvent leurs principaux arrêts de transport en commun, leurs points de rendez-vous, leurs lieux d'attente ?
- Quels sont les destinations et les pôles d'attraction les plus importants du quartier ?

Tous ces aspects sont cartographiés. Les participants pourront s'asseoir autour d'un plan ou d'une photo aérienne pour indiquer les différents points de difficulté, les itinéraires, les parcours scolaires et les pistes d'aménagement.

2. Leur évaluation et leur perception de l'abord d'école :

- Comment perçoivent-ils la situation actuelle ?
- Comment les piétons, les cyclistes, les usagers des transports en commun, les passagers des voitures et les conducteurs, enfants et adultes, perçoivent-ils les trajets ?
- Quels segments de route, intersections ou plateaux sont désagréables ou dangereux ? Quels sentiments cela suscite-t-il : stress, peur, tranquillité, bon voisinage, insécurité ? Quels sont les endroits où les tronçons d'itinéraire sont les plus problématiques ?
- Les parking vélos sur l'espace public sont-ils perçus comme étant de qualité ? Déploire-t-on des vols ou dégâts aux emplacements existants ?
- Quels sont les lieux significatifs et attractifs ? Quelles sont les parties agréables de leur parcours scolaire ? Quels sont les places ou les lieux les plus populaires ? Où y a-t-il des possibilités pour rendre le parcours scolaire plus sûr, plus ludique, plus vert et plus agréable ?
- Dans quelle mesure les parents et habitants se sentent-ils impliqués et s'approprient-ils l'abord d'école ?
- Y a-t-il un sentiment de voisinage ? Y a-t-il une rencontre quotidienne devant la porte de l'école ?
- Les personnes se sentent-elles responsables de l'entretien et de la gestion de l'abord d'école ? (signaler les problèmes, actions de nettoyage par l'école ou le quartier, etc.)

Une promenade exploratoire avec des adultes et des enfants est une méthode interactive très efficace. Une façon d'analyser directement sur le site, d'expliquer en montrant, d'illustrer les propos par la réalité du terrain, de convaincre. Les participants, adultes et enfants, peuvent la faire de manière ludique : prendre des photos avec des émoticônes, fermer les yeux pour écouter les sons, se séparer pour observer chacun de son côté puis partager sa perception, etc.



↑ Atelier avec les élèves de l'école primaire Comenius © Kind & Samenleving

ÊTRE À L'ÉCOUTE DES PROPOSITIONS

Après avoir entendu les participants sur leurs expériences et leurs connaissances pour l'analyse du contexte de l'établissement scolaire et son quartier, il sera important de les entendre sur les pistes potentielles pour améliorer la situation. Plusieurs solutions seront mises sur la table par l'ensemble des personnes présentes. Elles seront synthétisées ensuite par le comité de pilotage et pourront alimenter le reste du travail.



↑ Atelier avec les élèves de l'école primaire Comenius © Kind & Samenleving

ÉTAPE 3 : DÉVELOPPEMENT DE SCÉNARIOS

3

DÉVELOPPEMENT DE SCÉNARIOS

Au cours des phases précédentes, la situation existante a été analysée en détail avec l'aide de toutes les personnes concernées. Ces informations peuvent maintenant être utilisées pour développer plusieurs scénarios d'aménagement. En testant différents scénarios, les acteurs du projet vont pouvoir appréhender les possibilités qui s'offrent à eux.

La conception de scénarios demande des connaissances techniques. Le comité de pilotage intègre des experts de la commune et/ou du bureau d'études. Ce sont donc eux qui seront chargés de leur élaboration.

Les scénarios peuvent différer en termes de mobilité et de circulation, d'usages, d'aménagement des voiries, de mobilier urbain, d'espaces verts, etc. L'objectif est de proposer une solution qui soit largement soutenue. Il s'agit de répondre au mieux aux besoins de l'abord d'école concerné par le projet.

« RESEARCH BY DESIGN »

Ce jargon d'urbaniste anglo-saxon désigne une technique éprouvée : chercher des solutions en les dessinant. Une méthode qui permet d'examiner les conséquences des différentes options et des différents niveaux d'ambition.

Quelles sont les conséquences d'une modification de la circulation routière ? Des sens uniques pour créer des voiries « en boucles » peuvent-ils exclure le trafic de transit ? Est-on en accord avec le statut des voiries ou les contraintes légales ? Y a-t-il suffisamment de largeur et d'espace pour une piste cyclable, un trottoir élargi ou une aire d'accueil spacieuse à l'entrée de l'école ? Peut-on trouver d'autres solutions de stationnement ?

PLANS EXISTANTS

Une adaptation de la circulation routière est dans de nombreux cas la solution la plus efficace pour rendre l'abord d'école plus sécurisé, plus durable et plus agréable. Cependant, cet ajustement implique presque toujours un aménagement à une plus grande échelle. Il faudra s'aligner sur les plans de mobilité existants. S'il existe déjà des plans communaux, il conviendra d'examiner si des ajustements de la circulation sont possibles au niveau de l'école. Le plan Good Move est une bonne ligne directrice pour lancer ce processus. Les mesures visant à stimuler la mobilité active peuvent être argumentées à l'aide de ce plan approuvé au niveau régional.



PARTICIPATION : ATELIERS « SCÉNARIOS »

Pour qui ?

- › Groupe de travail « enfants » : les élèves, éventuellement des enfants du quartier allant à l'école autre part, de jeunes usagers, etc.
- › Groupe de travail « adultes » : usagers, parents, habitants, personnels de l'école, personnes-ressources du quartier, etc.

Pourquoi ?

Dans ces ateliers, les deux groupes ont tous les deux le même objectif, la même structure et le même déroulement.

- › Expliquer les différents scénarios ;
- › Évaluer les scénarios avec les usagers ;
- › Choisir ensemble les scénarios les plus pertinents.

Processus

EXPLIQUER LES DIFFÉRENTS SCÉNARIOS

- › Donnez un nom clair et facile à retenir à chaque scénario ;
- › Gardez des photos des rues à portée de main, afin de pouvoir les montrer au besoin ;
- › Si possible expliquer les scénarios sur le site d'intervention, dans la rue : marche de quartier, dessin sur la rue avec une craie pour exposer les différentes solutions, etc.

ÉVALUER ET TESTER LES SCÉNARIOS

Chaque participant reçoit des plans ou une photo aérienne reprenant les scénarios ;

Pour chacun des scénarios, on demande aux participants de suivre mentalement le trajet entre la maison et l'école (ou d'autres trajets qu'ils effectuent régulièrement) ;

Que rencontrent-ils en cours de route ? Est-ce que quelque chose change ? Le scénario est-il une amélioration pour eux ?

Les participants notent cela sur le plan de chaque scénario.

RASSEMBLER LES AVANTAGES ET LES DÉSAVANTAGES DE CHAQUE SCÉNARIO

Chaque scénario est passé en revue, les participants émettent des conclusions :

- › Qu'est-ce qui a changé ?
- › Qu'est-ce qui était bon et qu'est-ce qui était moins bon ?
- › Est-ce que certaines conclusions se rejoignent ?

Notez les conclusions sur un tableau central. La situation est alors examinée dans sa globalité : y a-t-il une différence d'usage entre les piétons, les cyclistes, les usagers des transports publics et les automobilistes ? Y a-t-il une différence selon le côté du quartier d'où vous venez ?

CHOISIR LE(S) SCÉNARIO(S) OPTIMAL(AUX)

En jugeant les avantages et désavantages, les participants vont choisir le scénario qui leur semble être le plus pertinent. Il s'agira de cadrer le débat afin que chacun se mette au service de l'intérêt général, en mettant de côté son intérêt personnel.

FINALISATION

Pour conclure la session, il faudra bien préciser la portée de l'atelier. Ce travail va servir à définir le futur projet et à éclairer ceux qui devront, in fine, prendre les décisions : les responsables communaux et/ou régionaux. Ces ateliers et ces groupes de travail sont uniquement consultatifs.

ÉTAPE 4 : AVANT-PROJET

Les conclusions des groupes de travail « adultes » et « enfants » sont rassemblées et étudiées, par le comité de pilotage, afin de parvenir à un seul scénario privilégié. Celui-ci contient les idées essentielles pour le réaménagement futur. Cet avant-projet sera validé en interne par le Collège des bourgmestre et échevins de la Commune concernée.

Présentation de l'avant-projet

L'avant-projet sera ensuite présenté à une réunion de quartier élargie pour une évaluation finale. Il s'agira d'expliquer également la méthodologie mise en place pour arriver à ce résultat. L'objectif est de proposer une vision claire du projet à venir et de recueillir les préoccupations restantes.

Diffusion

Après cette réunion de quartier, on pourra diffuser plus largement les résultats du processus et l'avant-projet choisi : communiqué de presse, site web de la commune, fiche d'information, réseaux sociaux, etc. Pendant une période de deux semaines, les usagers pourront encore faire part de leurs remarques aux responsables du projet. Cependant, un délai précis sera fixé au-delà duquel il ne sera plus possible de donner son avis. Il convient également de préciser que la décision sur le principe d'aménagement est prise et que seules les propositions constructives visant à affiner le plan peuvent encore être prises en considération.

Approbation finale

Le comité de pilotage synthétise toutes les contributions pour l'approbation finale. Après la présentation au quartier et une communication plus large, toutes les réactions sont recueillies. Les responsables de la mise en œuvre du projet vérifieront si de nouvelles informations sont apparues et s'il convient de revoir l'avant-projet ou de le modifier. La conception d'un projet définitif peut alors être lancée. Un dossier complet est préparé par le comité de pilotage et soumis aux responsables communaux et/ou régionaux pour approbation. Ceux-ci confirmeront alors officiellement ce choix et l'adopteront comme avant-projet.

PARTICIPATION : RÉUNION DE QUARTIER

Pour qui ?

Cette rencontre est ouverte à tous.

Pourquoi ?

L'objectif principal de cette réunion est d'informer sur le scénario retenu, mais aussi de détecter à temps toute préoccupation ou information supplémentaire importante et de l'inclure dans l'élaboration du projet définitif.

Processus

COMMUNICATION

L'invitation à cette réunion précisera bien que, suite à un processus de concertation, les responsables politiques et administratifs du projet ont choisi un scénario d'aménagement. La communication expliquera l'objectif de ce rassemblement : expliquer et motiver ce choix. Au début de la réunion, on rappellera cet ordre du jour.

FORME DE LA RÉUNION

Il n'est pas conseillé d'organiser une réunion formelle ou trop académique. Une permanence ou une promenade dans le quartier sont des méthodes plus conviviales et efficaces pour communiquer. Ce type de rencontre peut être d'ailleurs multiplié vers des groupes cibles particuliers comme les associations de parents. Une permanence nécessite un matériel visuel et textuel clair, bien pensé et accessible. Ces supports d'informations pourront être utilisés ultérieurement pour la diffusion via les sites web de référence et les médias sociaux.

On débutera la réunion en expliquant :

- › le processus qui a été suivi, y compris les moments de participation passés ;
- › l'évaluation des scénarios avec leurs principaux avantages et inconvénients ;
- › la motivation pour le choix du scénario ;
- › le scénario choisi détaillé.

Les participants seront invités à suivre mentalement le chemin de la maison à l'école (ou d'autres trajets qu'ils font régulièrement) et à mettre en lumière ce que ce plan signifie pour eux. Les usagers présents auront la possibilité de partager leurs réactions et leurs préoccupations. Par exemple, en réponse à la question : « Pour que le scénario soit mis en œuvre, alors la Commune et/ou la Région devraient certainement... ».

RASSEMBLER LES PRÉOCCUPATIONS

Les participants à la réunion d'information, et par extension tous les habitants, seront invités à envoyer leurs réactions sur une adresse e-mail créée à cet effet. Un délai précis sera fixé. Les animateurs préciseront cependant que la décision de rendre l'environnement scolaire plus sûr est prise. La solution conceptuelle présentée lors de la réunion ne sera en principe plus remise en question. Toutefois, des inquiétudes peuvent être exprimées quant aux effets, éventuellement involontaires, que pourrait engendrer la mise en œuvre de l'avant-projet. Si un consensus se dégage sur les grandes qualités d'un autre scénario, les organisateurs de la réunion en feront part également aux organes de décision.

ÉTAPE 5 : CONCRÉTISATION DU PROJET

Aménagement provisoire et/ou phase test

Une étape qui n'est pas obligatoire mais qui peut avoir des effets bénéfiques pour le projet est la mise en place de mesures provisoires en attendant un réaménagement complet ou une révision approfondie de la circulation. Cela permettra de procéder par étapes afin que le quartier s'habitue peu à peu aux changements. Une distinction est faite ici entre un aménagement provisoire et une phase test.

Aménagement provisoire

Il s'agit de construire des éléments qui modifient partiellement l'espace public en attendant l'aménagement définitif. Ces interventions provisoires permettent notamment de conserver l'enthousiasme avant l'arrivée du projet définitif, mais aussi de rendre visibles les transformations en cours.

Ces interventions peuvent être réalisées par l'école elle-même avec la participation des élèves, ou par les collectifs citoyens qui ont supporté le processus en cours. Le gestionnaire de voirie peut aussi prendre l'initiative. Des moyens bons marché et rapides peuvent être choisis : peinture au sol, mobilier temporaire, bac à plantes, etc. (voir à ce sujet les quick-wins présents dans le guide).

Ces actions à petite échelle peuvent déjà avoir un impact majeur sur la perception et le fonctionnement de l'environnement scolaire. Il est toutefois important de les réaliser en concertation avec les pouvoirs publics.



- › Provisoire ne signifie pas irresponsable : il s'agit de prendre en compte le contexte et ses contraintes.
- › L'aménagement va évoluer, mais pas l'ambition. Bien préciser ce qui est définitif et ce qui peut encore être modifié.

Phase test

La phase test est souvent réalisée lorsqu'un projet de réaménagement d'un abord d'école a un impact sur la mobilité, par exemple la mise en place d'une rue scolaire.

C'est une période expérimentale au cours de laquelle une nouvelle situation est mise en œuvre. L'objectif est de confronter les mesures envisagées à la réalité. Les avantages et les inconvénients sont analysés objectivement. À la fin de la phase test, l'intervention sera évaluée. Les responsables pourront alors décider de mettre en place ou non un aménagement définitif.

Une telle phase doit être préparée soigneusement. Une communication claire s'adressant à l'ensemble des usagers est indispensable. Avant sa mise en place, les informations nécessaires à l'évaluation seront rassemblées : comptages du trafic, photos de la situation avant le test, relevés des places de parking, etc. Il est conseillé de créer une plateforme transparente et accessible où les usagers peuvent partager leurs commentaires.



La phase de test peut donner l'illusion que les décisions d'un changement ne sont pas encore prises et donc, amplifier la voix des usagers qui sont contre le changement et le projet. Il est donc important dans la communication autour d'un test que les responsables affirment leur volonté de mettre en place un aménagement qui répond à une ambition et un objectif de qualité et de sécurité.

POURQUOI FAIRE UNE PHASE TEST ?

Cela permet entre autres :

- › De vérifier si les interventions spatiales provoquent des conflits d'usage qui n'apparaissent que lorsqu'elles sont mises en pratique.
- › D'expérimenter de nouveaux mobiliers urbains afin d'évaluer leur usage.

CONFIGURATION D'ESSAI

Cette mise en place est réalisée à l'initiative de la commune : blocs de béton pour rétrécir une rue, pour couper une rue, pour transformer des places de stationnement en espace de vie, etc. L'aménagement peut être rendu plus attrayant avec l'aide des acteurs impliqués dans le processus et les ateliers de réflexions.

PÉRIODE

La durée de la phase test est proposée par le comité de pilotage. Les experts en mobilité préconisent une période minimale de 14 semaines pour permettre aux différents usagers de s'habituer à la nouvelle situation. Il est préférable que la période d'essai ne commence pas après les vacances d'été, mais un lundi au milieu de l'année. De cette façon, les acteurs du projet disposeront du temps nécessaire pour informer la population. De plus, on tiendra compte des saisons, des événements ponctuels et de toute période susceptible de ne pas présenter une configuration habituelle en termes de trafic et/ou de fréquentation de l'école.

ÉVALUATION DE LA PHASE TEST

Pour une période d'essai de 3 mois, une enquête est mise en place au cours du dernier mois. Pour ce faire, un formulaire d'enquête est distribué aux élèves, parents, enseignants, commerçants locaux, usagers, habitants, etc.

Le formulaire d'enquête identifie le rôle de la personne interrogée dans l'environnement scolaire et la manière dont elle l'utilise. S'agit-il d'un automobiliste ou d'un usager actif de la route ? Le questionnaire doit être établi de manière à obtenir des informations correctes et précises.

Que voulons-nous savoir ? Les questions seront formulées clairement et feront référence aux ambitions initiales.

Si les résultats sont positifs, le projet définitif pourra être réalisé. Si l'évaluation démontre que le soutien est insuffisant, la situation peut être réexaminée par les responsables. Attention cependant : il s'agit de distinguer les raisons objectives et les oppositions dictées par une résistance au changement ou un intérêt individuel qui prime sur le bien de la collectivité.

..... Pour en savoir plus :

Sur son site web, Bruxelles Mobilité propose des méthodes pour initier une configuration d'essai. Vous trouverez également des modèles de formulaires pour la réalisation des enquêtes d'évaluation pour la rue scolaire : <https://mobilitate-mobiliteit.brussels/fr/diy-rue-scolaire>
.....

Mise en place de l'aménagement

Un projet définitif peut être élaboré, le cas échéant, après un résultat positif de la phase d'essai. Sur la base des travaux réalisés et des résultats de la phase d'essai, le bureau d'étude proposera ensuite un projet à la commune. Celui-ci doit ensuite être approuvé par le Collège des bourgmestre et échevins.

À ce stade, toutes les concertations, réflexions, analyses et préparations au projet ont été menées à bien. Il est temps de passer à la réalisation concrète et définitive du projet. Si le projet est important, c'est généralement un bureau d'étude qui sera chargé de la supervision du processus : permis d'urbanisme, dossier d'appel d'offres, suivi du chantier et réceptions. Dans l'idéal, le bureau d'étude aura été intégré en amont à la définition du projet, afin de créer un lien de confiance avec les acteurs du projet. Pour des interventions plus modestes, les pouvoirs publics peuvent se charger eux-mêmes de la mission d'étude du projet à mettre en place.

RESSOURCES DISPONIBLES

UN ABORD D'ÉCOLE SÛR

Feuille de route de la rue scolaire – Bruxelles Mobilité : <https://mobilite-mobiliteit.brussels/fr/diy-rue-scolaire>

Plan d'actions de sécurité routière 2021-2030 – Bruxelles Mobilité : <https://mobilite-mobiliteit.brussels/fr/plan-de-securite-routiere>

Soutien régional aux actions communales de mobilité et de sécurité routière – Bruxelles Mobilité : <https://mobilite-mobiliteit.brussels/fr>

Cahier GO 10: lignes directrices pour une ville piétonne – Bruxelles Mobilité : <https://mobilite-mobiliteit.brussels/sites/default/files/vm3-ville-conviviale-pour-pietons.pdf>

Les plans de déplacement scolaire – Bruxelles Mobilité : <https://mobilite-mobiliteit.brussels/fr/ecole/les-plans-de-deplacements-scolaires>

Good Move – Plan régional de mobilité pour la Région de Bruxelles-Capitale : <https://mobilite-mobiliteit.brussels/fr/good-move>

Opération cartable – Bruxelles Mobilité : <https://operation-cartable.mobilite.brussels/homepage/>

Guide de démarrage d'un pédibus – Région Wallonne : <http://mobilite.wallonie.be/home/je-suis/un-etablissement-scolaire/education-mobilite-et-securite-routiere-emsr/le-pedibus.html>

Solutions de fermeture de la rue scolaire – Beecole : <https://beecole.brussels/fr/be-ecole/nos-publications>

Guide d'aménagement de voirie pour la circulation et l'accessibilité des véhicules de secours : <https://brrc.be/sites/default/files/2021-03/Aménagement%20de%20voirie%20-%20véhicules%20de%20secours.pdf>

UN ABORD D'ÉCOLE CONVIVAL

Publications sur les espaces publics axés sur les enfants et sur la question du genre : <https://k-s.be/publicaties/#:-:text=Kind%20%26%20Samenleving%20focuste%20in%202019,terug%20in%20deze%20interactieve%20publicatie.&text=Spelen%20kinderen%20nog%20buiten%20op%20straat%20en%20in%20hun%20eigen%20buurt%3F>

Vade-mecum de la Région de Bruxelles-Capital sur le stationnement vélo – Bruxelles Mobilité : https://mobilite-mobiliteit.brussels/sites/default/files/vm_7-stationnement-velo-web.pdf

UN ABORD D'ÉCOLE VERT ET SAIN

Guide de bonnes pratiques « Végétalisons nos rues » – Saint-Gilles : https://stgilles.brussels/wp-content/uploads/2020/04/BROCHURE-ENTIERE_2020.pdf

Qualité de l'air en Région de Bruxelles-Capitale – Bruxelles Environnement : <https://environnement.brussels/lenvironnement-etat-des-lieux/en-detail/air>

Noues – Bruxelles Environnement : <https://environnement.brussels/thematiques/eau>

Catalogue des offres circulaires en Région de Bruxelles-Capitale : <https://www.circlemade.brussels/le-catalogue-des-offres-circulaires/>

Sonian Wood Cooperative : <https://sonianwoodcoop.be/store/>

ÉTAPES DE RÉALISATION

Actes et travaux dans l'espace public dispensés de permis d'urbanisme : http://www.ejustice.just.fgov.be/cgi_loi/change_lg.pl?language=fr&la=F&cn=2008111337&table_name=loi

Bouwmeester Maître-Architecte : <https://bma.brussels/>

Rue scolaire, DIY – Bruxelles Mobilité : <https://mobilite-mobiliteit.brussels/fr/diy-rue-scolaire>



FIX
VELO

ECOLE
SCHOOL

TOEGANG
INFORM

 perspective
.brussels 