

Fermer les rues où se trouvent les écoles ?

Le contexte

A **Saint-Josse-ten-Noode**, à l'initiative de parents d'élèves qui veulent protéger leurs enfants contre la pollution et assurer leur sécurité, la commune bloque la circulation automobile, chaque matin de 8 à 9h, dans la rue où se trouve l'école. Une idée à généraliser ?

Oui **Patricia Palacios**
Médecin généraliste et maman de
Tupac et Icaro, élèves à l'école Sint-
Joost-aan-Zee à St-Josse-ten-Noode

■ Pour des raisons de santé – face à la forte pollution de l'air – et de sécurité, la rue de l'école Sint-Joost-aan-Zee est fermée aux autos chaque matin entre 8 et 9h. C'est le début d'un changement des mentalités et des politiques de mobilité pour fermer toutes les rues de toutes les écoles.

Vous avez initié puis accompagné un mouvement de parents qui a convaincu un bourgmestre à fermer aux autos une rue d'école. Qu'est-ce qui vous a motivée ?

En tant que médecin mais aussi citoyenne, je m'intéresse depuis plusieurs années à l'air qu'on respire ici au quotidien. J'ai suivi des formations, lu et rencontré des gens. L'impact de la pollution aérienne sur la santé s'avère très important et pas uniquement au niveau pulmonaire mais aussi cardiaque et sur d'autres organes. Et nos enfants s'avèrent plus vulnérables. Autre constat, si j'ai pu acquérir ce savoir en tant que médecin, les citoyens ne sont guère informés ni conscients des risques. Saviez-vous qu'en matière d'acceptation des particules fines, les normes européennes sont bien plus laxistes que les normes de l'OMS ?

Comment en êtes-vous arrivée à mesurer le taux de particules fines autour de l'école de vos enfants ?

J'en ai d'abord parlé à quelques parents d'élèves. Il existe plusieurs points officiels de mesure de la qualité de l'air à Bruxelles mais on s'est rendu compte que leurs résultats ne collaient pas à la réalité. Le BRAL (un mouvement urbain qui se

bat pour un Bruxelles durable), en collaboration avec la VUB, a alors pu prêter des petits appareils à des parents qui, avec l'appli AirCasting, ont mesuré pendant des semaines le taux de particules fines autour de l'école. Effrayant. A la même époque, une étude de Greenpeace réalisée dans 222 écoles (avec l'aide notamment de la Ligue des familles) montrait que dans 60 % de ces écoles (en milieu rural et en zone urbaine) la qualité de l'air – ici au niveau du dioxyde d'azote (NO₂) – était "préoccupante à carrément mauvaise".

Quelle a été l'étape suivante ?

Les informations et les résultats ont été partagés et discutés par une majorité de parents au sein de l'école. Nous y avons aussi invité le bourgmestre Emir Kir qui est venu, nous a écoutés et entendu nos arguments. Il a alors proposé un projet pilote s'étalant en juin, septembre et octobre, de fermer la rue de l'école chaque matin entre 8 et 9h, dès le lundi 11 juin. Durant cette période, les parents se relayent pour mesurer la qualité de l'air autour de l'école tandis que deux capteurs fixes l'analysent dans la cour de récréation. Ces données scientifiques renforceront nos arguments. Deux évaluations sont ensuite prévues, l'une en juillet, l'autre en novembre. A côté, cette fermeture s'inscrit aussi dans le souci de sécuriser les abords de l'école. On rejoint ici le combat du collectif 1030/0 – comme le code postal de Schaerbeek, avec un zéro pour zéro mort espéré sur les routes – qui s'est créé suite à des accidents graves survenus dans les rues de cette commune voisine.

Ne craignez-vous pas que la commune vous fasse plaisir avant les élections communales pour revenir ensuite à la normale préexistante ?

Non. Ce projet s'inscrit dans un mouvement plus global de fermer toutes les rues de toutes les éco-

les, pour le plus grand bénéfice de tous les écoliers, pas uniquement ceux de la rue de la Limite à S'-Josse. La prise de conscience est là et la mobilisation s'est affirmée aussi grâce à Filter-Café-Filtré un mouvement qui veut rendre nos quartiers et les écoles plus vivables et plus sains notamment en diminuant l'usage de la voiture au profit des transports en commun, de la marche à pied et du vélo. Ce projet à S'-Josse est le début d'un changement des mentalités et des politiques de mobilité, comme ce fut le cas à Copenhagen, Vienne ou Bogota. Nous sommes résolus.

Feu vert à des subsides aux communes

Le ministre Pascal Smet va soutenir la fermeture de rues d'écoles aux automobiles

"Fermer à la circulation automobile des rues où se trouvent des écoles est un principe qu'on peut et qu'on doit soutenir", nous a déclaré le porte-parole du ministre Pascal Smet (SPA), en charge de la Mobilité au sein du gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale. **"Plusieurs raisons à cela : il faut améliorer la qualité de l'air et la qualité de vie en ville mais aussi la sécurité des piétons et des enfants. On perçoit depuis quelques mois la volonté d'habitants de sanctuariser les abords d'écoles. Nous devons prendre en compte cette réalité. A cette fin, nous pourrions soutenir des communes qui décident d'aller dans ce sens, via notamment l'octroi de subsides. Nous travaillons sur la création ou le transfert de budget au sein de Bruxelles Mobilité pour accompagner cette ambition. De tels projets contribuent effectivement à l'amélioration de la mobilité."** T.Bo.

Entretien : Thierry Boutte

Non

Lorenzo Stefani

Porte-Parole de Touring

■ Les particules fines ne s'arrêtent pas au bout de la rue. Une véritable sécurité passera surtout par des investissements en matière d'infrastructures et de coordination. Pourquoi ne pas instaurer une circulation locale de huit à neuf heures du matin ?

Fermer les rues où se trouvent les écoles pour limiter la pollution et assurer la sécurité des enfants, c'est la bonne solution ?

On est là vraiment dans un cas où on ne mettra jamais tout le monde d'accord. En ce qui concerne le cas de cette école à Saint-Josse, il y a certainement un noyau de parents qui a eu raison de pousser à la sensibilisation à proximité des écoles. Mais nous pensons que les autorités doivent prendre des mesures bien plus radicales au niveau des infrastructures et des aménagements. Nous sommes déjà dans une ville (Bruxelles, NdlR) où les chantiers se multiplient, et où il n'y a aucun contrôle des personnes qui stationnent en double file. Il n'y a par exemple

toujours pas de décision quant au ramassage d'immondices, qui pourrait se faire hors des heures de pointe. Donc tous ces freins existent déjà.

Au lieu de mettre en place des infrastructures dignes de la sécurité des enfants, on ferme tout simplement une route de huit heures à neuf heures. Mais que faisons-nous des personnes à mobilité réduite, qui doivent atteindre l'école ? Ce sont des choses auxquelles ils n'ont pas pensé et dont nous espérons qu'elles ne généreront pas autant d'agressivité qu'il n'y en a déjà aujourd'hui.

Imaginons une école où la rue est relativement longue, avec énormément de personnes qui travaillent et qui doivent quitter leur domicile avec une voiture. Ou des personnes âgées qui ont un rendez-vous chez le médecin. Tous ceux-là devront partir avant huit heures, donc vraiment pendant les embouteillages, ou après neuf heures. C'est prendre en otage beaucoup de situations et de monde pour compenser le manque d'infrastructures adaptées aux écoles.

Mais pour certaines écoles, dans des petites rues par exemple, l'initiative peut être pertinente ?

Cela dépend. On ne peut pas généraliser ce genre de réglementation, sans avoir en amont fait une longue période de test. Et puis, il y a la problématique des urgences médicales : l'ambulance va ve-

nir avec sa civière à pied? Cela, nous l'avons déjà dit pour les zones 30, et pour le piétonnier, où il y a effectivement eu des problèmes. En plus, ce système a un autre défaut : il ne fait que déplacer le problème un peu plus loin. En outre, ces voitures "stagnantes" gênent les vélos, ce qui les oblige à rouler sur le trottoir. Rappelons qu'au-dessus de 10 ans, on doit rouler sur la route. Donc ces vélos resteront à l'arrêt, derrière le véhicule et son pot d'échappement.

Outre la sécurité, l'initiative vise également à protéger la santé des enfants, plus sensibles aux particules dites fines, en particulier celles qui sont dues au diesel. N'est-ce pas une bonne idée?

Effectivement, au départ il s'agissait d'avoir un air plus pur, pour les enfants mais aussi les parents. Concernant les particules fines, qui sont très volatiles, à partir du moment où on déplace le problème au début de la rue, il suffirait par exemple que le vent soit contraire pour que ces particules de véhicules stagnants se propagent dans la rue et jusqu'à la cour de l'école.

Quelles solutions faut-il alors mettre en place pour à la fois fluidifier la mobilité aux abords des écoles, et maintenir une qualité de l'air tolérable?

Il y a déjà les zones limitées à 30 km/h, les dos-d'âne, ainsi que les caméras pour les récidivistes. On peut penser également aux agents de sécurité aux abords des écoles. Idéalement, il faut

draît une zone relativement longue aux abords de l'école pour pouvoir déposer et reprendre les enfants (Park & Ride). Ou bien instaurer une circulation locale de 8 à 9 heures avec, par exemple, un panneau de signalisation. Et si une voiture passe sans s'arrêter, peut-être la verbaliser.

L'an dernier, les usagers de la route ont payé pour 18 milliards de "cotisations", les P.-V., taxes et accises inclus. Sur ces 18 milliards, seuls 36% sont réinvestis dans la mobilité. Alors que nous sommes depuis plusieurs années dans une immobilité totale. Cela fait des années que Touring demande que 100% de ce montant, sur un laps de temps donné, soit réinvesti dans les infrastructures et la mobilité. Ce qui inclut, aussi, les transports en commun et le rail.

Entretien : Clément Boileau

Des infrastructures à améliorer

Un problème de sous-investissement

Dans son mémorandum 2018, la Chambre de commerce et de l'industrie à Bruxelles (Beci) en appelle à plus d'investissements dans les infrastructures en matière de mobilité : *"Depuis des décennies, les infrastructures à et autour de Bruxelles souffrent de sous-investissement"*, relève la Chambre, qui déplore que certaines dispositions, comme le plan régional de stationnement, soient restées lettre morte. En tout, Beci a proposé 21 mesures.