

Journée d'étude

Bruxelles aux enfants

19 juin 2025

Rapports



Illustration :
Frantzen Delphine

« Comment faire de Bruxelles une ville " enfants bienvenus " ? »

walk

BR
AL

HEROES
FOR ZERO

RIDICAL
MASS

RIEPP
Recherche & Innovation
Enfants - Parents - Professionnelles

bsi.brussels
brussels studies institute

cere
Centre d'expertise
et de ressources
pour l'enfance

Table de discussion 1 : Ludicité



1 Pratiques

Pouvez-vous partager des pratiques que vous avez mises en place ou que vous connaissez pour atteindre cet objectif ?

- **Participation des enfants à toutes les phases des projets**, y compris la conception et l'entretien des lieux.
- **Le jeu comme le « travail » de l'enfant** : valoriser le jeu comme une activité sérieuse, qui nécessite un espace et une planification appropriés. Reconnaître que le jeu est crucial pour le développement actif des compétences cognitives, sociales, émotionnelles et physiques.
- **Intégration des enfants dans la vie urbaine** : rendre les quartiers plus ludiques (reliefs, matières, couleurs, eau, nature, ...).
- **Accès à l'eau et aux toilettes** : essentiel pour que les enfants soient à l'aise pour jouer.
- **École en plein air / "Ecole du dehors"**.
- **Espaces ludiques décloisonnés**, non limités à des zones spécifiques.
- **Exemple à Schaerbeek (Square Apollo)** : ateliers publics, mini-aires de jeux, fresque au sol créée avec les enfants.
- **Jeu libre via des modules adaptables**, matériaux divers, transformation créative des espaces, laissant place à l'imagination. Terrains d'aventure.
- **Carte / parcours ludique à Forest – *Waar spelen in Vorst*** : objectif que chaque enfant ait un espace de jeu à 5 minutes à pied, découvrir le territoire, donner envie de marcher. Lancement public en septembre 2025.
- **Projets de co-création avec les écoles**.
- **Initiatives de mobilité et partage** : Fietsbib, Vélotech pour connecter enfants, parents et associations locales.
- **Exemple à Cureghem (trajet Giraff) / Parc-Ouest** : rendre le quartier plus social, vert et ludique.
- **Rues d'été et interventions artistiques externes** : activités gratuites, faciles à reproduire par les enfants.
- **Favoriser la convivialité et la spontanéité**.
- **Revue "Grandir à Bruxelles"** : on n'a pas besoin de beaucoup pour créer un moment ludique (ex. : troncs d'arbre coupés – bons pour le jeu et la biodiversité).

2 Obstacles

Quels obstacles pourraient émerger à l'avenir, à moyen et à long terme ?

- **Rénovations sans consultation des enfants** : les usages des lieux sont pensés uniquement pour les adultes, même quand les enfants sont les utilisateurs les plus fréquents.
- **Opposition d'adultes** à la présence autonome des enfants dans l'espace public.
- **Focus excessif sur la multifonctionnalité** : crée parfois des espaces vides de sens pour les enfants.
- **Manque d'infrastructures de base** : toilettes, eau potable.
- **Érosion de la culture du jeu** : les enfants ne connaissent plus les jeux simples sans matériel.
 - » **Le jeu s'apprend** et les adultes doivent aussi encourager et initier les enfants et stimuler leur imagination dans l'espace public.
 - » **Référence** : *The Anxious Generation* (play-based childhood vs. phone-based childhood)
- **Manque de moyens structurels** : beaucoup d'initiatives sont bricolées malgré leur efficacité.
- **Sport et jeu ≠ seulement le foot** : besoin de diversité.
- **Fragmentation des compétences** : manque d'interconnexion entre les acteurs.
- **Le jeu n'est pas limité à des moments ou lieux précis** : il faut une **vision transversale** de la ville adaptée aux enfants.
- **Les adultes comme principal frein** : manque d'imagination, préoccupations liées à la sécurité, sensibilité au bruit, etc.

3 Leviers et actions

Comment dépasser ces obstacles ?

- **Idée : réserver 2–3 places de parking par rue** pour des mini-zones ludiques “parklets/ play-lets” (extensions de trottoir), avec des matériaux naturels et gratuits/peu coûteux comme du bois de taille.
 - » Inventaire des partenaires possibles, outils pour expérimenter localement.
 - » Nécessite une coordination logistique et infrastructurelle, par exemple pour la collecte de matériel gratuit.
- **Créer des espaces pour enfants actifs et calmes** : certains ont besoin de lieux de repos, d'introspection. Encourager également les activités de motricité fine !
- **Inspiration: le livre *From What Is to What If* (Rob Hopkins)**
- **Comment mutualiser toutes les petites initiatives ?** : créer des **leviers de systématisation**.
 - » Travailler en réseau et coalitions locales : échanges comme aujourd’hui pour construire une politique partagée.
 - » Brussels Academy et Beweging.net pourront peut-être organiser d’autres échanges.
- Exemple français : imposer qu’un pourcentage de **chaque aménagement d’espace public soit dédié au jeu**.
- **Profiter des ‘occasions’** : des chantiers, des terrains vagues ...
- Espaces pour les plus petits (0–6 ans) – **ouvrir publiquement les cours de récréation des écoles** le mercredi après-midi pour les parents et enfants.
- **Vers un “kindermainstreaming / kindbudgeting”** inspiré du gender budgeting.

Table de discussion 2 : Mobilité autonome



1 Pratiques

Pouvez-vous partager des pratiques que vous avez mises en place ou que vous connaissez pour atteindre cet objectif ?

Bruxelles regorge déjà d'initiatives prometteuses en matière de mobilité autonome des enfants

1. Formation à la mobilité et reconnaissance du territoire

- Le brevet piéton, organisé par les asbl Coren et Good Planet à Bruxelles (et en Wallonie par Tous à pied), s'adresse aux élèves de 1^{ère} primaire et 4^{ème} primaire (9-10 ans). Il s'agit d'un programme pédagogique où les enfants apprennent à traverser correctement, avec un volet d'enseignement théorique et pratique.
- Dans des écoles de devoir, des enfants de 6 à 8 ans participent à des activités de reconnaissance du territoire : repérer les arrêts de bus, la bibliothèque, identifier des fonctions urbaines. Ils dessinent et expliquent leur parcours, ce qui leur permet de se repérer dans l'espace urbain. Une dynamique de transmission entre enfants s'installe : ceux qui sont plus autonomes aident ceux qui le sont moins.

2. Mobilisation autour du vécu des enfants dans l'espace public

- Le projet "1m20" de l'asbl Fabriek propose de concevoir des parcours urbains à hauteur d'enfant, en prenant appui sur le regard et les perceptions des enfants. L'objectif est de développer leurs sens, leur compréhension des possibilités dans l'espace public, et de favoriser leur apprentissage par l'expérience.
- Le projet « les chemins des écoliers », développé par l'asbl Tous à pied, vise à sécuriser les abords des écoles. Des animations sont menées avec les enfants à partir de photos ou de dessins, en intégrant leurs ressentis.

3. Initiatives en Flandre

- Mobiel21 développe le projet « *School op de Teller* », où les enfants (6-12 ans) utilisent des capteurs (Telraam) pour compter les passages de voitures, vélos et piétons autour de leur école. Ces données alimentent un travail en classe sur la mobilité durable, les liens avec le climat, et l'analyse de leur propre quotidien. À partir des données, les enfants dialoguent avec leurs parents, le voisinage, les autorités, puis testent des solutions concrètes.
- Le modèle du “speelplaatsbabbel”, animé par *Mobiel21*, favorise une mise en dialogue directe entre les enfants et les parents autour de leurs expériences dans l'espace public.

4. Projets communautaires et intergénérationnels

- Des mères cyclistes (*cycling mothers*) ont mené des diagnostics de sécurité en circulant avec leurs enfants. Elles identifient les points dangereux et les discutent en cours de trajet.
- Des « *fietsscholen* » (écoles de vélo) enseignent le vélo aux adultes et aux enfants, souvent dans des familles issues de l'immigration. Cela favorise l'apprentissage intergénérationnel et l'intégration du vélo dans la vie familiale.
- Lors des formations piétonnes ou cyclistes, certaines activités réunissent parents et enfants, ce qui permet aux parents de prendre conscience des réalités vécues par leurs enfants et de les rassurer.

2 Obstacles

Quels obstacles pourraient émerger à l'avenir, à moyen et à long terme ?

De nombreux obstacles ont été identifiés par les participant-es de la table et peuvent être classés en trois catégories : ceux qui concernent les infrastructures et l'aménagement urbain, ceux qui concernent les représentations sociales et culturelles et enfin ceux qui concernent le manque de coordination, que ce soit entre associations ou entre administrations et les politiques elles-mêmes.

1. Infrastructures et aménagements urbains

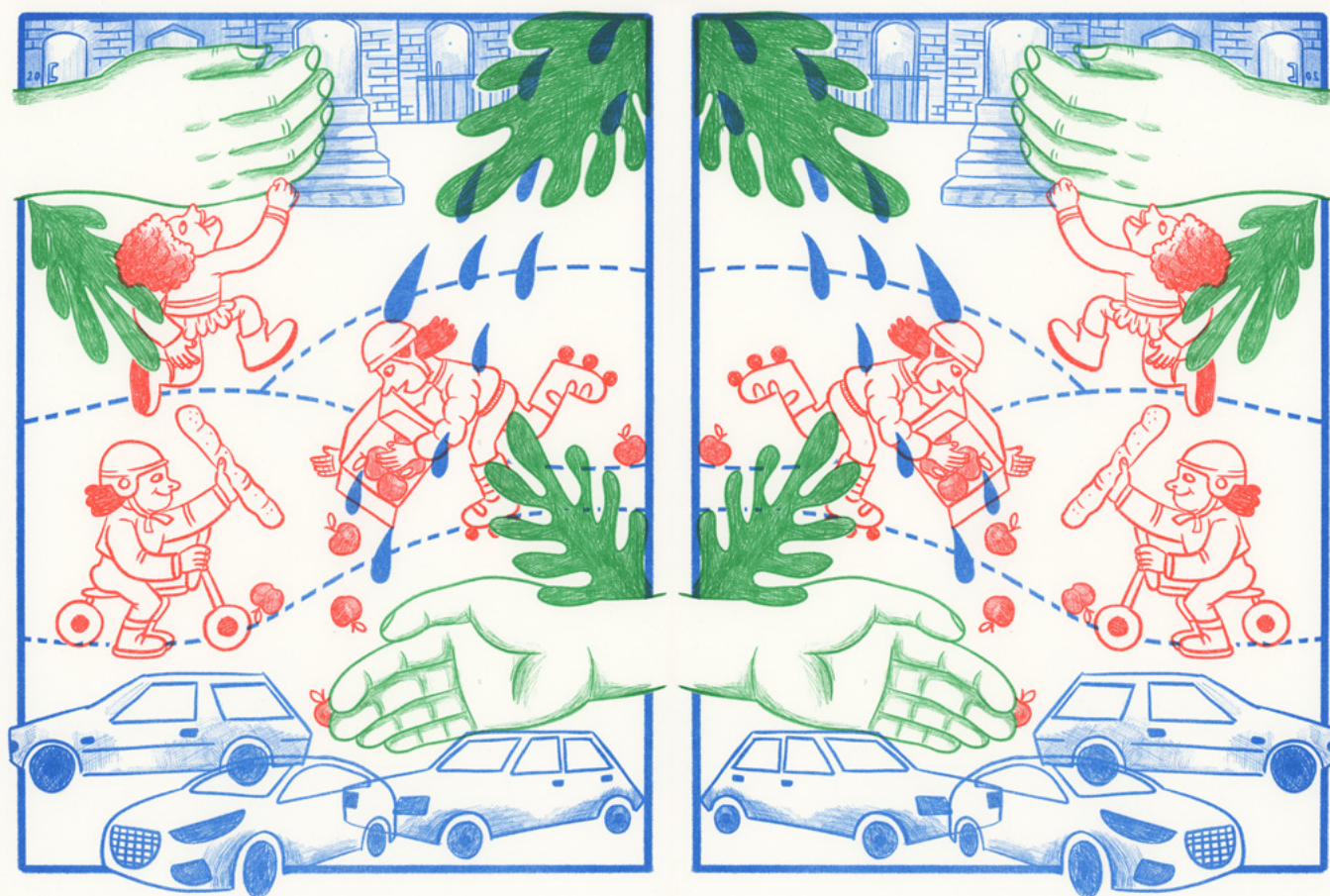
- Des trottoirs trop étroits, des passages piétons mal positionnés ou avec des masques de visibilité trop importants (voitures garées juste devant) ou l'absence d'aménagements adaptés rendent les déplacements anxiogènes.
- Le manque de lisibilité de l'espace public nuit à l'orientation des enfants. Pensons par exemple à des trottoirs de plain-pied, des aménagements qui favorisent le partage de l'espace public alors que les flux automobiles restent beaucoup trop importants.
- Le coût du vélo et surtout le manque de stationnement sécurisé de ces derniers constitue un frein important pour les familles nombreuses ou précarisées.
- À Saint-Josse, commune dense avec peu d'espaces publics dédiés, les enfants jouent « là où ils peuvent ». Malgré la volonté des administrations, les blocages sont souvent politiques, notamment pour des aménagements comme les rues scolaires.

2. Représentations sociales et culturelles

- Le discours médiatique renforce l'idée d'un espace public dangereux : peur de l'enlèvement, de l'autre, du dealer, du pédophile.
- Les parents craignent les mauvaises rencontres : zones de deal, fréquentations douteuses sont nombreuses. De nombreux parents craignent que leurs enfants ne deviennent dealers ou consommateurs de drogue à leur tour. La peur de l'enlèvement ou de faits de mœurs sur l'espace public reste également omniprésente. Ce stress pousse à restreindre la liberté des enfants, même si les statistiques montrent que les risques d'accident sont bien plus élevés que ceux d'enlèvement et que l'enfant court plus de risque dans l'espace privé, à l'abri des regards, que dans l'espace public.
- Les freins culturels sont aussi marqués : des filles portant le hijab se sentent jugées et n'osent pas sortir seules, d'autant plus dans des contextes où le port de signes convictionnels est interdit lors de sorties scolaires.
- Certaines normes parentales pèsent fortement : laisser son enfant se déplacer seul peut être perçu comme un abandon ou une négligence. Les parents eux-mêmes se sentent alors jugés (« parents irresponsables »).

3. Manque de coordination et cloisons administratives

- Les politiques de mobilité restent souvent centrées sur la voiture comme étalon de référence, négligeant les usages du quotidien, notamment ceux des mères et des enfants.
- Le manuel des espaces publics développé par l'administration régionale Urban à Bruxelles est ambitieux, mais n'intègre pas suffisamment la dimension de genre, contrairement à Vienne, par exemple, où ces questions sont mieux prises en compte malgré un manuel moins détaillé.
- Le cloisonnement entre mobilité, urbanisme et aide sociale freine la mise en œuvre de politiques transversales. Le secteur social ne dispose que rarement de conseillers en mobilité, bien que cela représente un levier d'action important.



Azam Masoumzadeh

3 Leviers et actions

Comment dépasser ces obstacles ?

Les participant·es insistent d'une part sur le rôle que peut jouer l'espace public dans la mobilité des enfants mais surtout sur la collaboration nécessaire entre différents secteurs pour s'attaquer à la problématique.

1. Interventions dans l'espace public

- Des tests d'aménagement léger avec des marquages à la craie permettent de réinvestir l'espace public à hauteur d'enfant.
- Dans les nouveaux logements, certaines pratiques innovantes comme « une place vélo par oreiller » doivent être implémentées partout.
- L'exemple de Vienne montre qu'on peut prioriser les piétons (ex. rallonger les temps de traversée, placer plus de bancs, réaliser des trottoirs traversants, donner la priorité au déneigement ou à l'entretien des trajets scolaires).
- Des marches exploratoires impliquant les enfants et les familles permettent de passer à l'action de manière concrète que ce soit en matière de diagnostic de l'espace public ou de plans d'actions.
- En termes de planification urbaine, la réforme du PRAS (plan régional d'affectation du sol) ou la Spécialisation Multimodale des Voiries (SMV) qui priorise la marche sont des vecteurs de changements positifs si les enjeux de la ville aux enfants sont bien identifiés.

2. Changement de paradigme politique et culturel

- Le framing positif est essentiel : il faut insister sur les bénéfices prouvés de la mobilité autonome (santé améliorée, meilleure confiance en soi, développement psychomoteur) plutôt que sur les peurs.
- Il faut déconstruire les peurs parentales en les confrontant à la réalité (statistiques, témoignages d'enfants autonomes).
- La peur du scénario du pire (une demande de casier judiciaire pour les accompagnateurs de pédibus, par exemple) bloque souvent les initiatives.
- Les actions de l'ONE mettent l'accent sur les bénéfices plutôt que les risques, avec des brochures illustrées, des consultations, un dialogue continu via le programme PEPS (partenaires enfants-parents) qui permettent des contacts qualitatifs. Ces relais, en dehors du monde de la mobilité, sont essentiels.
- Il est crucial de renforcer les liens locaux : parents, commerçants, associations. L'information créée de l'autonomie. Le commerce local est perçu comme un lieu « safe ».

3. Renforcement des écosystèmes locaux

- Bien que sursollicitée, l'école est à mobiliser aussi car perçue comme un territoire neutre. C'est un bon point d'entrée, surtout dans les quartiers précarisés. Il faut y développer des projets, même si cela demande une implication locale forte (ex. enquêtes publiques, conseils consultatifs).
- Le passage du primaire au secondaire est un moment clé : les filles, notamment, perdent souvent en autonomie. Il faut leur donner la parole, comprendre leurs freins, et promouvoir des ambassadrices de la mobilité autonome.
- Le travail intersectoriel est indispensable : inclure l'aide sociale, le monde scolaire, les acteurs de la santé, les associations de quartier dans la réflexion sur la mobilité des enfants.

Conclusion

Favoriser la mobilité autonome des enfants à Bruxelles implique d'agir sur les pratiques éducatives, l'aménagement urbain, les représentations sociales et le décloisonnement des politiques publiques. Si les initiatives existent, elles doivent être mieux coordonnées, visibilisées et valorisées, avec une attention particulière aux réalités des quartiers populaires, à l'inclusion des filles, et à la déconstruction des peurs parentales. La parole des enfants, leur expérience de l'espace public, est un levier incontournable pour réinventer une ville réellement faite pour eux.



Pieter Fannes

Table de discussion 3 : Participation



1 Pratiques

Pouvez-vous partager des pratiques que vous avez mises en place ou que vous connaissez pour atteindre cet objectif ?

Plusieurs expériences locales témoignent d'une volonté d'intégrer la parole des enfants à Bruxelles :

- conseil consultatif des enfants (Commune d'Ixelles),
- cartographies participatives,
- marches exploratoires (1m20 project de Fabriek asbl),
- diagnostics de quartiers avec enfants.

Les écoles sont souvent le point d'entrée, avec des projets menés en collaboration avec des communes ou des associations.

Le rôle d'intermédiaires adultes formés (enseignant.es, animateur.rices, architectes, etc.) est crucial pour faciliter l'expression des enfants. La culture de la participation doit néanmoins encore être normalisée.



Bram Algoed

2 Obstacles

Quels obstacles pourraient émerger à l'avenir, à moyen et à long terme ?

Il manque de temps, de moyens, et de méthodologies adaptées pour mettre en œuvre la participation.

Quand elle est mise en œuvre, la participation est souvent ponctuelle ou symbolique, sans effet réel sur les décisions, ce qui peut créer de la frustration ou du désintérêt. Il y a dès lors un risque d'instrumentalisation ou de récupération politique. De plus, culturellement, les enfants sont moins considérés et les décideurs politiques se sentent moins redevables envers ce public.

Elle nécessite donc un changement culturel : considérer l'enfant comme un acteur légitime de la ville.

3 Leviers d'action

Comment dépasser ces obstacles ?

Il faudrait associer les enfants à toutes les étapes du projet : conception, mise en œuvre, évaluation. Il est fondamental de créer un environnement propice à leur participation en :

- Adoptant une attitude d'écoute,
- Construisant une relation de confiance,
- Favorisant la libre expression.

Pour y arriver, les participants ont mis en exergue différentes pistes :

- Reconnaître l'expertise d'usage des enfants, complémentaire à celle des adultes,
- Former les professionnel.les à des méthodes participatives adaptées aux enfants,
- Créer des cadres structurés mais souples permettant une continuité (au-delà des projets isolés) dans une dynamique intersectorielle,
- Développer des activités d'outreaching vers des groupes plus difficilement atteignables.

De manière plus large, les participants ont soulevé la question de savoir ce que voulait dire la participation et si celle-ci pouvait être réelle (cfr Echelle de participation) ; et ce principalement avec des groupes vulnérables comme les enfants. Plusieurs participants ont également indiqué qu'il était important de bien définir les groupes d'âge et d'adapter les interventions en fonction de ceux-ci.

La participation des enfants dans des projets très micro (très concrets et à petite échelle) semblent être une piste intéressante car elle permet d'éviter les principaux obstacles identifiés.

Table de discussion 4 : Qualité de l'air



1 Pratiques

Pouvez-vous partager des pratiques que vous avez mises en place ou que vous connaissez pour atteindre cet objectif ?

Les pratiques citées visaient presque exclusivement à réduire la pollution atmosphérique causée par le trafic automobile. L'idée sous-jacente revient souvent à opérer un changement d'habitudes de mobilité, généralement de manière directe, parfois aussi de manière plus indirecte. Les exemples cités étaient les suivants :

- Zones de basses émissions (LEZ – *Low Emission Zone*)
- Parkings périphériques pour empêcher les voitures d'entrer dans le centre-ville
- Obligation pour les non-résidents de la région d'acheter une vignette pour pouvoir entrer dans la zone en voiture
- Péage urbain/taxe kilométrique
- Faciliter le covoiturage
- Rues scolaires : les rues sont fermées à la circulation motorisée au début et à la fin de la journée scolaire ; l'objectif principal est d'assainir l'air autour des écoles, mais l'amélioration de la sécurité routière est un objectif complémentaire important
- Miser sur le principe STOP (ordre de priorité : marche > vélo > transports publics > voiture particulière)
- Initiative de vélothèque « Fietsbib » (location d'un vélo adapté à la taille de votre enfant pour une somme modique)
- Initiative Hirond'Elles de Molembike qui dispense des cours de vélo principalement aux femmes et aux enfants
- Remplacer les parkings dans la rue par des parkings souterrains
- Faire circuler les tramways (et les bus) en site propre afin de garantir une circulation fluide et de rendre les transports publics plus attractifs

Certaines pratiques se sont davantage concentrées sur la sensibilisation, comme :

- Recherche BRAL expAIR (nouvelle recherche citoyenne sur la qualité de l'air) -> point de départ pour la sensibilisation, également via les enfants et les parents
- De manière très indirecte : encourager les parents à sortir davantage avec leurs enfants

Dans la recherche d'actions indépendantes du trafic automobile, il a été remarqué que la pollution atmosphérique due à l'industrie dans la ville n'est plus vraiment un problème [mais voir plus loin sous « obstacles »]¹ et que la pollution atmosphérique due aux installations de chauffage n'est pas si facile à traiter. Il a toutefois été fait référence au renforcement de l'interdiction de fumer dans les aires de jeux, les écoles, etc. afin de limiter au maximum le contact des enfants avec des « modèles » fumeurs (depuis janvier 2025).

Enfin, deux pratiques visent à remédier à la pollution atmosphérique (et à ses effets) en plantant davantage de verdure, par exemple sous forme de hautes séparations entre la circulation et les fenêtres, ou encore par des appels à projets visant à verdir les aires de jeux (par exemple, ceux lancés par Bruxelles Environnement).

¹ Les remarques ou ajouts entre [] n'ont pas été abordés en tant que tels lors de la table de discussion, mais ont été ajoutés par la suite par le rédacteur du procès-verbal.

2 Obstacles

Quels obstacles pourraient émerger à l'avenir, à moyen et à long terme ?

La présence massive de voitures [à moteur à combustion] dans la ville constitue globalement le principal obstacle à l'amélioration de la qualité de l'air. Les raisons de cette présence automobile sont bien sûr multiples.

Au niveau politique, le système des voitures de société a été évoqué, car il encourage d'une part l'utilisation de la voiture et décourage d'autre part l'utilisation des transports en commun, les employés devant choisir entre une voiture et un abonnement aux transports en commun. De plus, le partage des voitures concernées est difficile. Dans ce contexte, nous pouvons également mentionner la voiture comme symbole de liberté individuelle.

Pour accélérer la transition vers la mobilité durable, la disponibilité et la qualité des transports publics sont parfois encore insuffisantes. Certaines parties de la région sont mal reliées entre elles. Les points d'embarquement et débarquement ne sont pas toujours sûrs et/ou accessibles aux personnes à mobilité réduite. C'est en partie pour cette raison que certaines personnes ont peu d'alternatives. Leur situation personnelle (notamment socio-économique) les oblige à utiliser la voiture. Dans ce contexte, il a également été fait référence à une dimension de genre : les filles sortent parfois moins.

En outre, les tarifs de stationnement sont en réalité trop bas pour décourager l'utilisation individuelle de la voiture et le covoiturage semble moins populaire dans les quartiers défavorisés. Cela s'explique peut-être par un fossé numérique plus important (il faut réserver via une plateforme en ligne) et par la difficulté de créer des emplacements fixes dans les quartiers défavorisés, souvent très densément peuplés.

De même, les nombreuses initiatives visant à promouvoir le vélo n'ont pas toujours le résultat escompté, car les infrastructures cyclables sécurisées pour les (jeunes) enfants sont souvent insuffisantes. En ce qui concerne la création de rues scolaires, celles-ci sont rarement interdites à la circulation automobile, car des voitures y sont souvent garées. Il est donc important, lors de l'élaboration de modes de déplacement alternatifs, de tenir suffisamment compte des groupes spécifiques (enfants et jeunes, femmes, personnes à mobilité réduite).

Enfin, il a également été fait référence à la pollution atmosphérique résultant des activités agricoles et industrielles de la périphérie de la Région, mais qui se propage dans la ville. [Remédier à ce problème impliquerait non seulement deux autres domaines politiques, mais nécessiterait également une action de la Région flamande, ce qui n'est bien sûr pas évident].

3 Leviers et actions

Comment dépasser ces obstacles ?

1. Priorité immédiate à la réduction du nombre de voitures en ville :

- Augmentation des tarifs de stationnement, éventuellement adaptés au type/à la taille du véhicule
- Alternance de circulation des voitures selon les numéros d'immatriculation pairs et impairs
- Décourager le choix d'une voiture de fonction en élargissant le budget mobilité avec des alternatives suffisamment intéressantes, telles que le paiement du loyer [ou, plus radicalement, la refonte complète du système des voitures de société]
- Prévoir des espaces de coworking publics dans les quartiers résidentiels, où les gens peuvent travailler en compagnie sans avoir à se déplacer nécessairement pour se rendre au travail

2. Encourager le passage à d'autres moyens de transport :

- Favoriser la circulation des bus et tramways en site propre afin qu'ils puissent rouler sans encombre, ce qui réduit le temps de trajet
- [Recenser les zones d'emploi difficilement accessibles en transports en commun afin d'alimenter les plans de transport]
- [Miser sur un réseau de pistes cyclables adaptées aux enfants]
- Lors de l'élaboration de modes de transport alternatifs, accorder plus d'attention aux enfants et aux jeunes, aux femmes et aux personnes à mobilité réduite

3. Améliorer la qualité de vie dans l'espace public :

- Encourager les communes à travailler de manière plus proactive sur les rues scolaires, en collaboration avec les écoles et les associations de parents. D'autres partenaires peuvent également jouer un rôle à cet égard : Bruxelles Environnement, Bruxelles Mobilité, GoodPlanet, Pro Velo. S'il y avait plus de rues scolaires, les enseignants pourraient également laisser les enfants jouer dans la rue sans contrainte [mais cela nécessite un réaménagement permanent de la rue, ou du moins pendant les jours d'école].
- Créer davantage d'espaces de jeux verts, y compris dans les cours de récréation des écoles.
- Aménager davantage d'espaces publics adaptés aux enfants, en particulier à proximité des écoles, afin de montrer qu'il est possible de faire autrement (importance de nourrir l'imagination).

4. Actions de sensibilisation :

- Augmenter les mesures de la qualité de l'air (obstacle : ce type de mesures est difficile à numériser et devient alors très coûteux).
- Utiliser les médias (sociaux) pour faire connaître les résultats.
- Installer des panneaux dans la rue pour attirer l'attention sur la qualité de l'air.
- Informer les parents et les enfants de l'importance de la qualité de l'air.

5. Élaborer des directives claires et définir des normes en matière de qualité de l'air ; le respect de ces normes doit être imposé par la mise en place d'un système de sanctions.

6. Travailler à renforcer l'adhésion ou le soutien de la population, par exemple en mettant l'accent sur la santé des enfants, car cela a le pouvoir de transcender les contradictions entre les différents groupes (~dépolarisation).

Table de discussion 5 : Espaces verts : faire de la place au jeu



1 Pratiques

Pouvez-vous partager des pratiques que vous avez mises en place ou que vous connaissez pour atteindre cet objectif ?

1. Usage de l'espace & organisation

- **Place aux filles** (Saint-Gilles) : moments/espaces spécifiques pour certains groupes, ex. Place Morichar uniquement pour les filles ([plus d'infos](#)).
- « **Speelstraten** » (Flandre) : fermeture temporaire des rues pour les enfants et les piétons. Les habitants peuvent organiser cela avec le soutien des autorités. ([plus d'infos](#)).
- **Playcation** (VGC) : micro-initiatives gratuites et espaces de jeu temporaires dans l'espace public durant l'été à Bruxelles. ([plus d'infos](#)).
- Codes de **comportement clairs** pour éviter les conflits dans l'espace public.
- Nomination d'**experts ludicité** au sein des services communaux pour améliorer la coopération.
- « **Brede School** » : ouverture des cours de récréation et infrastructures scolaires aux habitants et aux associations locales en dehors des heures de classe ([plus d'infos](#)).
- **Végétalisation et ouverture des cours de récréation d'école via le programme des Contrats d'École** (ex. *École de la Fontaine*, *École Ulenspiegel*, Saint-Gilles, ... [perspective.brussels](#)).
- **Mixité des fonctions** : sport et jeu, espaces verts, rues scolaires, axes piétons... Ex. **Projet Pentagone Sud** (Marolles, Anneessens, Stalingrad – AWB-BRAL, BSI, partenaires locaux) : végétalisation de l'espace public, vergers urbains, connexion entre haute et basse ville. Important : temps nécessaire pour créer la confiance. ([plus d'infos](#)).
- **Initiative Quartier Nord (Bruxelles Environnement)** : permettre aux familles vulnérables (parents et enfants) de jouer ensemble dans un environnement sécurisé ; les liens informels entre parents sont essentiels pour créer la confiance.
- Création de **micro-expériences** et d'éléments de jeu sécurisés en ville.
- **Contrats de quartier** : participation et concertation obligatoires ; idéal d'inclure les enfants. Prévu dans le cahier des charges (budget + parcours) avec participation via les écoles et visites de terrain.
- Prévoir également des **espaces de jeu libres et ouverts** pour favoriser le jeu libre et non dirigé.



2. Infrastructures & équipements

- Toilettes publiques avec tables à langer (80% des toilettes actuelles sont des urinoirs).
- Points d'eau potable et zones de jeu aquatique.
- Espaces ombragés (arbres, abris).
- Tables de pique-nique avec jeux intégrés.
- Infrastructures sportives autour des aires de jeu permettant aux adultes de surveiller les enfants.
- Mobilier urbain mobile (ex. chaises Parc des Tuileries, Paris).
- Décoration ludique des rues et trottoirs.
- Aires de jeu utilisables toute l'année (sol perméable, ombre...).
- Utilisation de matériaux tactiles.
- Budgets spécifiques pour l'aménagement adapté aux enfants (ex. Forest).
- Inspiration de **Lille** : pavés colorés, ateliers, parcours de promenade.

3. Accès & information

- Cartes de marche vers les aires de jeu (ex. carte minutes à pied).
- Réseau ludique pour connecter les quartiers (ex. macarons avec questions à Forest, investissement ±90k€).
- Cartes d'ensemble des aires de jeux et fontaines. (Bruxelles Environnement)

2 Obstacles

Quels obstacles pourraient émerger à l'avenir, à moyen et à long terme ?

- **Informers les habitants** sur le jeu et les expériences de jeu et les cartographier (lucidité).
- **Cartographier** les initiatives de jeu et les aires de jeux prend du temps ; maintenir les informations à jour et lisibles.
- **Temps nécessaire** pour mobiliser les habitants et trouver les **moyens**.
- **Risques** liés à l'**ouverture totale des espaces** (semi-)publics / écoles.
- **Connaissance insuffisante** des **aires de jeux existantes** chez les publics vulnérables.
- **Manque / déclin de culture du jeu** : certains parents n'ont jamais appris à jouer avec leurs enfants.
- **Budgets limités** pour la végétalisation et les infrastructures.
- **Comportements irrespectueux** pouvant entraîner la fermeture d'espaces publics ou semi-publics.
- **Gestion** et entretien **difficiles** des espaces publics après aménagement.
- **Participation** et concertation des enfants encore **rarement** intégrées de manière structurelle (ex. Amsterdam, Woluwe – *Dessin de Jeu* – Bureau d'architecture Suède36).
- L'**accessibilité** de l'espace public est encore trop souvent perçue comme **limitée** aux **personnes à mobilité réduite** ; l'**extension** aux enfants et autres usagers fait défaut.



3 Leviers et actions

Comment dépasser ces obstacles ?

- **Phase de test** : expérimenter et apprendre à petite échelle.
- **Croiser les regards** : rassembler différents points de vue.
- **Informier et sensibiliser** : informer habitants et enfants sur les aires de jeux et rappeler que l'espace public est pour tous et toutes.
- **Impliquer gestionnaires et usagers** : associer non seulement les professionnels, mais aussi les habitants et les enfants.
- **Participation des enfants** : intégration via, par exemple, les Contrats de Quartier Durables.
- **Playcation (VGC)** : outil temporaire pour créer de nouvelles expériences de jeu.
- Créer des **micro-expériences positives** qui ouvrent la voie à des changements structurels.
- **Combiner court et long terme** : penser à 10–15 ans, mais commencer par des actions réalisables (ex. planter des arbustes pour l'ombre future).
- **Principe universel de conception** : si l'espace public est adapté aux enfants, il l'est aussi pour tous les habitants de la ville.

