

MINISTÈRE
DE L'ÉQUIPEMENT
ET DES TRANSPORTS
DE LA RÉGION WALLONNE

Direction des Études
et de la Programmation
de la direction générale
des Transports

Boulevard du Nord 8
B-5000 Namur
Téléphone : 081 77 31 02
Fax : 081 77 38 22
<http://mobilite.wallonie.be>

LE MET ÉQUIPE
LA WALLONIE
EN INFRASTRUCTURES
DE TRANSPORT
POUR PLACER
LA RÉGION
AU CŒUR
DE L'EUROPE.

Expériences
pilotes
en Région wallonne

Cahier 2



Ministère de l'Équipement et des Transports
Direction générale des Transports

Éditions MET 2003 © tous droits de reproduction réservés
Dépôt légal : D/2003/5980/004 • ISBN : 2-930148-68-3 • ISBN : 2-930148-71-3 (Cahier 2)



 mobilité
en wallonie



REMERCIEMENTS

Merci aux dix écoles pilotes pour leur enthousiasme, leur dynamisme et leur persévérance. Tout particulièrement aux divers acteurs des commissions de mobilité.

LES DIX ÉCOLES

Attert (École communale)
Dinant (Athénée Sax)
Enghien (Athénée royal et Collège Saint-Augustin)
Eupen (Pater Damian)
Jumet (Notre-Dame)
Liège (Saint-Sépulcre)
Martelange (École libre)
Sankt-Vith (Athénée royal)
Waremme (École communale)

COLOPHON

Ce *Guide pour réaliser un plan de déplacements scolaires* a été élaboré dans le cadre d'une étude confiée par la direction générale des Transports du MET au bureau d'études BECO Milieumanagement & Advies NV.

Expériences pilotes

Ce guide s'appuie notamment sur les résultats de dix expériences pilotes menées en milieu scolaire (huit en Communauté française et deux en Communauté germanophone), réalisées durant l'année scolaire 2001-2002. Pour ce travail spécifique avec les dix écoles pilotes, BECO fut secondé par l'asbl COREN.

Comité de pilotage

La collaboration du comité de pilotage de l'étude a été précieuse. Il était composé de représentants :

- de l'IBSR ;
- de l'asbl CRECCIDE ;
- de sociétés de transport en commun (SRWT, FBAA) ;
- des fédérations de parents (FAPEO, UFAPEC) ;
- de la Région wallonne (cabinets ministériels, MET — direction des Études et de la Programmation de la direction générale des Transports, direction du Transport scolaire de la direction générale des Transports, direction du Trafic et de la Sécurité routière de la direction générale des Autoroutes et des Routes —, MRW — direction générale des pouvoirs locaux) ;
- de la Communauté française et de la Communauté germanophone.

Textes

Bureau d'études BECO Milieumanagement & Advies NV

Photo de couverture

© IBSR

Figures, tableaux et graphiques

BECO

Maquette

Christophe Deharre

Mise en pages

Objectif Pôle Graphique à Liège

Suivi éditorial

Pascal Blocteur (direction des Études et de la Programmation de la direction générale des Transports), Michèle Marchal et Jean-Paul Tijskens (direction de la Communication)

Production

Composition des textes : FF Meta

Papier : Médiaprint

Achévé d'imprimer sur les presses de : Van Ruys à Bruxelles

SOMMAIRE

1 INTRODUCTION	2
2 LA PROBLÉMATIQUE DE LA MOBILITÉ	2
2.1 Le cercle vicieux de la congestion routière	
2.2 Les conséquences sur l'environnement, la santé publique et la sécurité routière	
2.2.1 Conséquences environnementales	
2.2.2 Conséquences sur la santé publique	
2.2.3 Conséquences sur la sécurité routière	
2.3 Les caractéristiques des déplacements scolaires	
2.3.1 La répartition de l'utilisation des modes de déplacements scolaires	
2.3.2 Plusieurs différences entre le primaire et le secondaire	
2.3.3 Le phénomène aller-retour	
2.3.4 Les différences régionales	
3 VERS UNE MOBILITÉ DURABLE	8
3.1 Le développement durable	
3.2 La mobilité durable	
3.3 Les modes de déplacement durables	
3.4 La politique de la mobilité durable en Région wallonne	
4 LE PROJET PILOTE DANS DIX ECOLES EN RÉGION WALLONNE	12
4.1 Une base aussi large que possible	
4.2 Les expériences dans les écoles	
4.2.1 La préparation : constituer une commission de mobilité (cahier 1, § 3)	
4.2.2 Le diagnostic : le profil d'accessibilité (cahier 1, § 4.1)	
4.2.3 Le diagnostic : les comportements de mobilité (cahier 1, § 4.2)	
4.2.4 Élaborer un plan d'action (cahier 1, § 5)	
4.2.5 Mettre en œuvre les actions (cahier 1, § 6)	
4.2.6 Évaluer les résultats et poursuivre les actions (cahier 1, § 7)	
4.3 L'évaluation des actions pilotes	
4.3.1 Évaluation des actions pour la marche à pied	
4.3.2 Évaluation des actions en faveur du vélo	
4.3.3 Évaluation des actions en faveur des transports publics	
4.3.4 Évaluation des actions de covoiturage	
4.3.5 Évaluation des actions de sensibilisation et d'éducation	
4.3.6 Évaluation des actions visant à améliorer les infrastructures	
5 LES ENSEIGNEMENTS DES EXPÉRIENCES PILOTES	23
5.1 Les facteurs de succès et les barrières	
5.2 L'appui aux écoles	

INTRODUCTION

Durant l'année scolaire 2001-2002, la Région wallonne a financé une étude-action dans le but de rassembler et d'approfondir les connaissances sur la mobilité scolaire. L'étude a permis d'élaborer un *Guide pour réaliser un plan de déplacements scolaires (Cahier 1)*. Ce guide, destiné aux écoles, contient des informations pratiques en vue d'identifier et de mettre en œuvre toute une série d'actions concrètes. Afin de tester la méthode, des actions pilotes ont été menées auprès de dix écoles de l'enseignement primaire et secondaire en Région wallonne (Communauté française et Communauté germanophone). Une attention particulière a été portée à la réunion d'un groupe d'écoles aussi représentatif que possible de l'ensemble des écoles en Région wallonne.

Les outils pour réaliser un plan de déplacements scolaires comprennent un guide (*Cahier 1*) et des fiches pratiques. Ce cahier-ci (*Cahier 2*) résume les résultats du travail préalable à l'élaboration du guide. Il comporte une partie théorique sur la mobilité durable et sur les problèmes de mobilité particuliers des établissements scolaires en Région wallonne, ainsi qu'une description des expériences sur le terrain menées dans les dix écoles wallonnes. Le *Cahier 2* s'adresse tant aux responsables locaux désirant mieux comprendre les problèmes de mobilité des écoles qu'aux acteurs de l'école elle-même (parents, enseignants, directeurs, ...) cherchant des informations théoriques sur la mobilité (chiffres, concepts, ...) ou des exemples pratiques d'actions réalisées par des écoles.

LA PROBLÉMATIQUE DE LA MOBILITÉ

La forte croissance des déplacements est l'une des caractéristiques les plus marquantes du développement de notre société au cours des dernières décennies. Si le développement des transports a été un important facteur de progrès, il y a, toutefois, un revers à la médaille. C'est ainsi que la congestion routière et les effets négatifs du transport motorisé sur l'environnement, la santé et la sécurité routière font désormais partie de notre vie quotidienne.

Parmi les nombreux facteurs qui influencent les comportements de mobilité actuels, on peut citer, en particulier, l'accroissement de la distance par rapport au lieu de travail, le dépeuplement des centres-villes au profit des quartiers péri-

phériques ou bien des villages alentours, le plus large accès des femmes au travail salarié, la hausse du pouvoir d'achat d'une partie des ménages, etc. Parallèlement, l'amélioration des infrastructures routières et la généralisation de l'automobile dans les ménages ont permis cette évolution.

Les données enregistrées sur les véhicules détenus par les ménages montrent clairement que la voiture individuelle est le premier mode de déplacement en Wallonie (voir l'encadré).

Véhicules détenus par les ménages

Afin de mieux comprendre la manière dont les Wallons se déplacent, il est intéressant d'examiner le type de véhicules qu'ils possèdent. Selon l'enquête nationale sur la mobilité des ménages menée en 1998-1999, 57 % des ménages en Wallonie possèdent une voiture, 21 % en possèdent deux, 3 % plus de deux, et seulement 11 % n'en possèdent pas. Ces chiffres sont pratiquement semblables à ceux de la Flandre. Par contre, il apparaît que les Wallons possèdent deux fois moins de bicyclettes que les Flamands, et que près de 50 % des ménages wallons n'en possèdent pas.

La présence d'enfants au sein d'un ménage comprenant au moins un actif tend à y augmenter le nombre de voitures. Le quartier d'habitation exerce également une influence. En effet, les chiffres montrent que les Wallons « habitant des endroits isolés » ont tendance à posséder plus de voitures « que ceux habitant dans le centre ou dans la ville même ».

2.1 LE CERCLE VICIEUX DE LA CONGESTION ROUTIÈRE

L'augmentation constante de l'utilisation de l'automobile est un phénomène observé à l'échelle mondiale. En Région wallonne, on considère que le trafic automobile augmente en moyenne de 1 % à 4 % par an, avec une augmentation plus forte sur les autoroutes que sur les voiries communales¹. Cette tendance peut s'expliquer par la préférence d'un grand nombre d'usagers pour la souplesse des transports routiers, mais aussi par les choix d'investissements en infrastructures depuis la fin des années soixante. Ces

investissements se sont, en effet, davantage portés sur les routes que sur les transports en commun.

Toutefois, il y a des limites à la capacité des infrastructures routières. La densité du trafic provoque des congestions sur certains nœuds du réseau routier, comme, par exemple, aux entrées de Bruxelles pendant les heures de pointe. La figure 1 montre comment l'augmentation de l'usage de la voiture engendre un cercle vicieux, en provoquant une perte de compétitivité des transports en commun. En fin de compte, les automobilistes eux-mêmes, ainsi que tous les autres usagers de la route, se retrouvent confrontés aux inconvénients des encombrements (stress, fatigue, perte de temps, etc.).

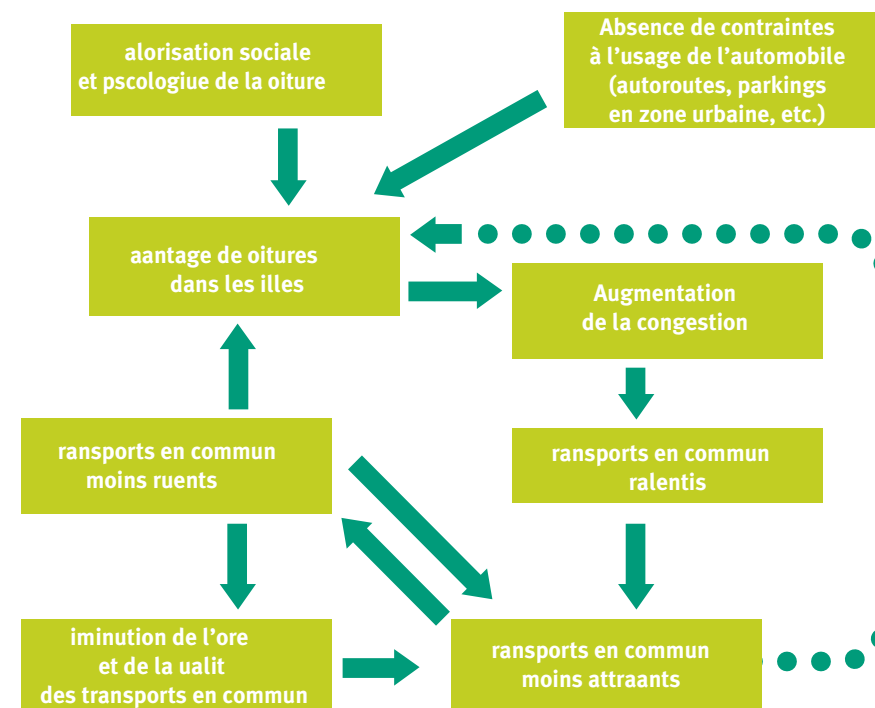


Figure 1 : perte de compétitivité des transports en commun face à l'augmentation de l'usage de la voiture².

¹ Plan communal de mobilité, IBSR, sept. 1997, p. 18.

² Symbioses, magazine des acteurs de l'éducation à l'environnement, n° 36 (automne 1997), p. 7.

2.2 LES CONSÉQUENCES SUR L'ENVIRONNEMENT, LA SANTÉ PUBLIQUE ET LA SÉCURITÉ ROUTIÈRE

Si la congestion généralisée est l'effet le plus visible sur l'environnement urbain, la circulation automobile a aussi un impact sur l'environnement naturel, la consommation d'énergie et la santé publique.

2.2.1 CONSÉQUENCES ENVIRONNEMENTALES

L'occupation de l'espace par les infrastructures de transport ne cesse de s'étendre et est responsable d'une dégradation du milieu naturel. Les routes et les voies ferrées altèrent le paysage et perturbent les écosystèmes (barrière à la migration d'animaux, imperméabilisation des sols, etc.).

Les systèmes de transport actuels sont, en grande partie, dépendants des dérivés du pétrole. Ils contribuent donc à l'épuisement des réserves énergétiques fossiles. Même si les réserves connues suffisent encore pour couvrir les besoins énergétiques de quelques décennies, il faut, dès à présent, chercher à freiner l'accroissement de la consommation pétrolière.

Par ailleurs, la consommation de carburants est l'une des causes de la pollution de l'air, en particulier dans les villes. Les rejets produits par les transports routiers s'étendent également à l'échelle régionale et globale. Ils participent à des phénomènes de pollution générale, comme l'effet de serre (réchauffement de la terre), et à la dégradation de la couche d'ozone de la partie haute de l'atmosphère, qui nous protège des rayonnements ultraviolets.

2.2.2 CONSÉQUENCES SUR LA SANTÉ PUBLIQUE

La circulation motorisée a plusieurs effets négatifs sur la santé publique. La pollution de l'air atteint, en particulier, les enfants et les asthmatiques. Elle peut provoquer des troubles et des maladies des voies respiratoires, une sensibilité accrue aux infections et aux allergies, ainsi que des irritations des muqueuses oculaires, nasales et de la gorge. Le bruit, souvent intense le long des voies de circulation, a aussi des effets négatifs sur la santé. Il s'agit surtout de troubles du sommeil et du système nerveux et, sur le plan

psychique, de problèmes de communication, de concentration et de récupération, en particulier chez les enfants.

La circulation automobile a aussi des effets indirects sur la santé. Il est fréquent que des enfants ne puissent pas jouer près de chez eux à cause de la circulation. Le manque d'exercice physique qui en résulte peut entraîner des retards dans le développement de leurs réflexes et de leurs aptitudes psychomotrices et psychologiques. Contrairement au trafic motorisé, la marche et le vélo ont, eux, des effets positifs sur la santé. Ils diminuent les risques de maladies cardio-vasculaires et, chez les personnes âgées, les risques de diabète, de certaines formes de cancer et d'ostéoporose.

2.2.3 CONSÉQUENCES SUR LA SÉCURITÉ ROUTIÈRE

Les enfants sont particulièrement exposés aux dangers de la route. La plus grande vulnérabilité de l'enfant sur la route est due :

- à sa petite taille. L'enfant voit moins bien et il est moins bien vu ;
- à ses capacités auditives. L'enfant a une aussi bonne ouïe que celle de l'adulte, mais il ne sélectionne pas les sons en termes de sécurité routière (le plus intéressant n'est peut-être pas le bruit de la voiture qui arrive, mais le copain qui l'appelle de l'autre côté de la rue) ;
- à son besoin de bouger et de jouer ;
- à son manque d'expérience dans la rue et à sa confiance absolue dans les règles (traverser quand le bonhomme est vert équivaut, pour l'enfant, à la sécurité absolue) ;
- à sa trop grande confiance dans les adultes (le chauffeur de la voiture va stopper, car les adultes sont bienveillants et ils savent ce qu'ils font !)³.

³ Tous ensemble pour un chemin de l'école plus sûr, Ibsa, septembre 1993.

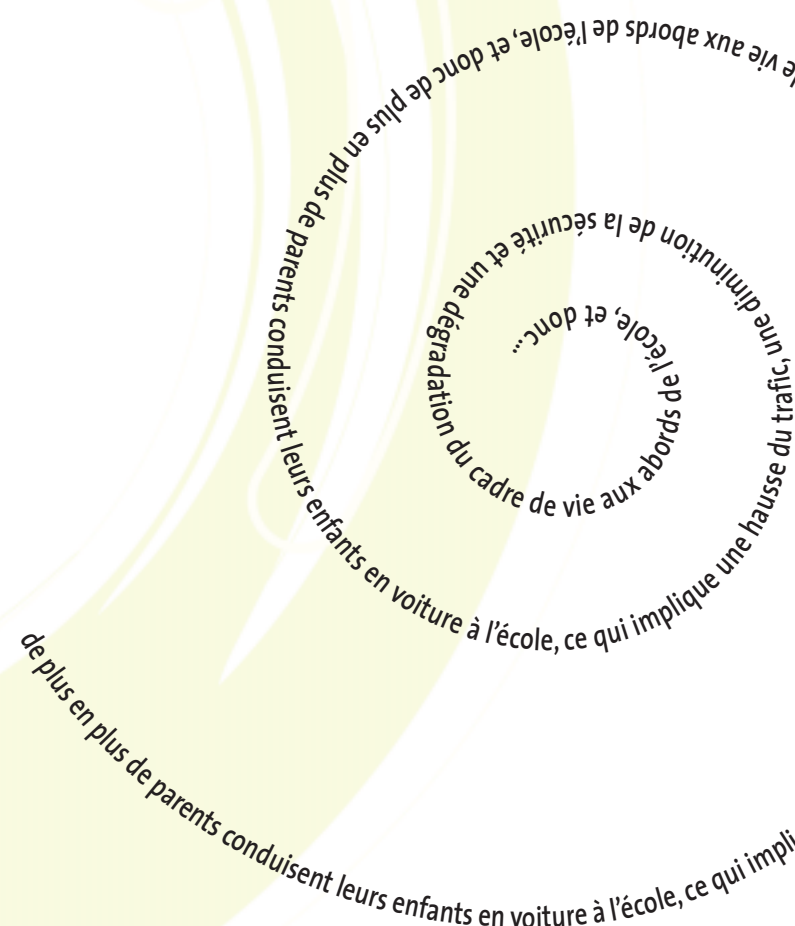
En conséquence, beaucoup de parents accompagnent leurs enfants à l'école pour veiller, eux-mêmes, sur leur sécurité. Il faut pourtant être conscient qu'il s'instaure chez ces enfants une relation de dépendance, qui se traduit par un manque d'expérience dans la gestion de leurs propres déplacements. En effet, les enfants ne doivent pas seulement apprendre à traverser la rue ; ils doivent aussi apprendre à circuler dans la rue (laisser passer les autres, prendre les transports en commun, circuler à vélo, connaître le trafic et la signalisation routière, etc.). Finalement, les enfants accompagnés en voiture auront tendance à éviter les autres modes de transport au profit du confort automobile auquel ils sont habitués.

2.3 LES CARACTÉRISTIQUES DES DÉPLACEMENTS SCOLAIRES

L'utilisation massive de la voiture pour accompagner les élèves à l'école constitue l'une des facettes d'un phénomène généralisé. En Région wallonne, près de la moitié des enfants sont conduits à l'école en voiture. Ces chiffres sont très élevés, mais pas vraiment surprenants lorsqu'on se rend compte que l'usage de l'automobile pour les trajets domicile-école est responsable d'un deuxième cercle vicieux, qui se superpose à celui de la congestion routière. La figure 2 (déjà présentée dans le *Cahier 1*) montre comment l'utilisation de la voiture pour accompagner les enfants à l'école provoque une réaction en chaîne.

Les données suivantes ont été rassemblées pendant la phase d'essai de la mise en œuvre des plans de déplacements scolaires. Elle proviennent de l'enquête sur les comportements de mobilité. Celle-ci a permis de toucher environ 3 400 élèves, ainsi qu'une partie des parents d'élèves dans six écoles primaires et quatre écoles secondaires⁴. Les informations recueillies auprès des écoles pilotes confirment les tendances concernant l'évolution de l'utilisation des modes de transport au cours des deux dernières décennies. Pour caractériser et quantifier la mobilité scolaire en Région wallonne, nous allons d'abord examiner la répartition entre les différents modes de transport, avant de discuter plusieurs aspects spécifiques des déplacements scolaires.

Figure 2 : le cercle vicieux lié à l'utilisation massive de la voiture pour les déplacements domicile-école.



⁴ Le public atteint par l'enquête représente à peu près 4 % de la population scolaire en Région wallonne.

2.3.1 LA RÉPARTITION DE L'UTILISATION DES MODES DE DÉPLACEMENTS SCOLAIRES

Le tableau 1 ci-contre présente l'évolution de la répartition des modes de déplacements scolaires en Région wallonne au cours de la période 1981-1991, d'après des données provenant de l'INS (Institut national de la statistique). Ces données concernent tous les niveaux d'étude (maternelle, primaire, secondaire et supérieur).

Les données de l'INS montrent qu'entre 1981 et 1991, l'utilisation de la voiture a pris le pas sur les autres modes de déplacement (augmentation de 30 % environ). Par contre, on enregistre une baisse de la marche à pied (- 40 % environ), du vélo (- 50 %) et des TEC (- 20 %).

Des données recueillies par le GRT⁵ au cours de *L'enquête nationale sur la mobilité des ménages (1998-1999)* montrent que la tendance relevée dans les années quatre-vingt s'est poursuivie au cours des années nonante. Il faut noter, toutefois, que ces dernières données, présentées au tableau 2, concernent tous les niveaux d'étude (primaire, secondaire et universitaire).

Les résultats de cette enquête montrent que l'utilisation de la voiture a encore augmenté au cours des années nonante (49 % d'utilisation en tant que passager). La part des conducteurs de voiture (4,3 %) rend la comparaison avec les chiffres précédents moins précise. En effet, ces conducteurs sont, essentiellement, des étudiants de l'enseignement supérieur, non comptabilisés dans les données de l'INS. On peut constater, cependant, un recul dans des proportions comparables pour la marche à pied et le vélo et un recul un peu moins prononcé pour les TEC.

L'étude de l'utilisation des modes de déplacement auprès des dix écoles enquêtées en 2001 (BECO) montre une répartition très proche de celle de 1999 (voir le tableau 3).

Mode de déplacement	1981 (données INS)	1991 (données INS)
Marche à pied	36 %	23 %
Vélo	6 %	3 %
TEC	35 %	29 %
Passager voiture	21 %	31 %
Conducteur voiture	2 %	3 %
Inconnu	-	11 %

Tableau 1 : répartition de l'utilisation des modes de déplacements scolaires en Région wallonne de 1981 à 1991

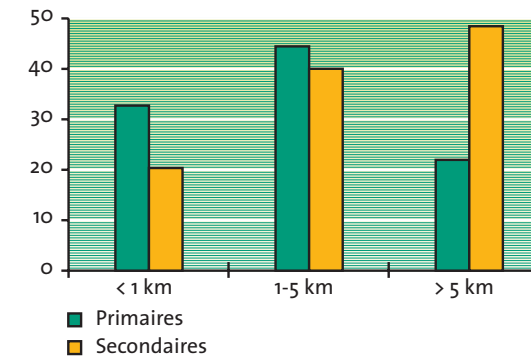
Mode de déplacement	1999 (données FUNDP)
Marche à pied	18,1 %
Vélo	2,2 %
TEC	26,0 %
Passager voiture	48,8 %
Conducteur voiture	4,3 %
Autres	0,6 %

Tableau 2 : répartition de l'utilisation des modes de déplacements scolaires en Région wallonne en 1999⁶

Mode de déplacement	2001 (BECO)
Marche à pied	20 %
Vélo	2 %
TEC	22 %
Passager voiture	56 %

Tableau 3 : répartition de l'utilisation des modes de déplacement dans dix écoles de la Région wallonne (2001)

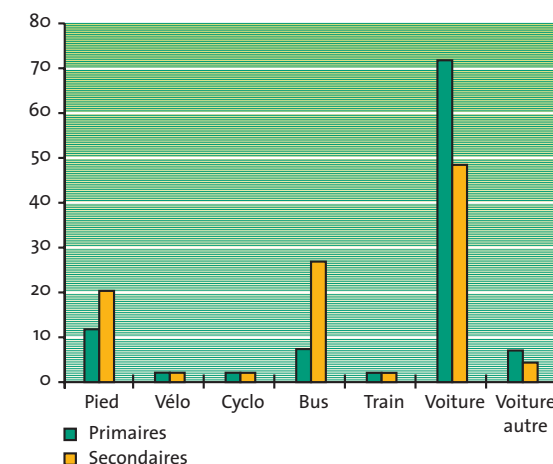
Les données du tableau 3 reflètent donc la tendance indiquée par les données de l'INS et du GRT. Malgré la taille restreinte de l'échantillon, on peut donc supposer que la répartition de l'utilisation des modes de déplacement dans les dix écoles participant au projet pilote est représentative de la situation dans un grand nombre d'écoles en Région wallonne.



Graphique 1 : distance domicile-école des élèves du primaire et du secondaire (2001)

2.3.2 PLUSIEURS DIFFÉRENCES ENTRE LE PRIMAIRE ET LE SECONDAIRE

Les résultats de l'enquête menée au cours du projet ont mis en évidence deux différences importantes en ce qui concerne les déplacements scolaires dans le primaire et dans le secondaire. La première différence est liée à la distance entre le domicile et l'école. La distance moyenne est nettement plus grande dans le secondaire, comme illustré par le graphique 1. En effet, les écoles primaires sont, en général, des écoles de proximité, de plus petites dimensions.



Graphique 2 : comparaison des moyens de transport utilisés à l'école primaire et secondaire (2001)

En raison de la plus grande distance moyenne entre le domicile et l'école, on pourrait s'attendre à une part moins importante de la marche à pied et à une utilisation plus fréquente de la voiture pour les élèves du secondaire. La situation est, en réalité, plus nuancée, comme le montre le graphique 2.

L'automobile est effectivement beaucoup utilisée pour les déplacements des élèves du secondaire (dans presque 50 % des cas), mais elle l'est cependant moins que pour l'accompagnement des élèves du primaire (plus de 70 %). Les transports en commun, par contre, sont nettement plus utilisés dans le secondaire, ainsi que la marche à pied. Dans les écoles pilotes, 26 % des élèves du secondaire utilisent les transports en commun, contre seulement 6 % des élèves du primaire.

Ces différences s'expliquent, en grande partie, par la plus grande autonomie des élèves du secondaire, capables de se rendre à l'école sans l'accompagnement d'un adulte. Ces différences sont particulièrement accentuées dans le cas des écoles avec un internat, comme, par exemple, à l'athénée d'Enghien.

2.3.3 LE PHÉNOMÈNE ALLER-RETOUR

La répartition modale dans les écoles varie en fonction de l'heure du déplacement. L'enquête réalisée montre clairement que la voiture est plus utilisée le matin que l'après-midi, contrairement à la marche et au bus qui sont plus utilisés l'après-midi.

Les différences rencontrées entre le mode de déplacement utilisé à l'aller et au retour peuvent s'expliquer par le mode de vie des parents, qui, le matin, combinent leur déplacement vers leur lieu de travail avec l'accompagnement des enfants à l'école. Parce que les horaires de sortie de l'école et du travail sont fréquemment différents, il est moins souvent possible de combiner les trajets au retour. Cette interprétation est confirmée par les observations de terrain aux alentours des écoles, où les problèmes liés à la circulation et au stationnement des voitures sont plus aigus le matin.

⁵ Groupe de recherche sur les transports de la faculté universitaire Notre Dame de la Paix - Namur.

⁶ *Enquête nationale sur la mobilité des ménages (1998-1999) - Rapport final*, Pr. Philippe Toint, Ir Philippe Barette et Alexandra Dessy (Groupe de recherche sur les transports FUNDP), 2000.

2.3.4 LES DIFFÉRENCES RÉGIONALES

La comparaison de la répartition des modes de déplacements scolaires par région révèle plusieurs différences importantes. Les données relatives à la Wallonie, à la Flandre et à l'agglomération de Bruxelles sont résumées dans le tableau 4.

Globalement, il apparaît que l'automobile est nettement plus utilisée pour les déplacements scolaires en Wallonie (49 %) qu'en Flandre (28 %) et qu'à Bruxelles (28 %). La proportion des marcheurs et des utilisateurs des transports en commun est la plus grande à Bruxelles. Ces modes de déplacement sont, par ailleurs, plus fréquemment utilisés en Wallonie qu'en Flandre. C'est

ainsi qu'en Wallonie, par rapport à la Flandre, il y a presque deux fois plus de marcheurs (18 % contre 10 %) et un peu plus d'utilisateurs des transports en commun (26 % contre 22 %). Par contre, l'utilisation du vélo est beaucoup plus courante en Flandre (33,5 % des écoliers). On constate que l'utilisation du vélo pour les déplacements scolaires y est quinze fois plus élevée qu'en Wallonie et vingt-deux fois plus élevée qu'à Bruxelles !

Mode de déplacement	Wallonie	Flandre	Bruxelles
Passager voiture	48,80 %	27,90 %	28,40 %
Conducteur voiture	4,30 %	4,35 %	3,20 %
Marche à pied	18,10 %	9,80 %	22,50 %
Bicyclette	2,20 %	33,65 %	1,50 %
Transports en commun	26,00 %	22,50 %	42,00 %
Autres	0,60 %	1,80 %	2,40 %

Tableau 4 : utilisation de la voiture pour les déplacements scolaires dans les trois régions, en 1999⁷

3

VERS UNE MOBILITÉ DURABLE

Les différentes constatations réalisées au chapitre précédent nous amènent à définir le concept de mobilité durable et à proposer les différentes solutions existantes, avec leurs avantages et leurs inconvénients. À ce stade-ci et vu la diversité des besoins de déplacement, il devient de plus en plus clair qu'il n'existe pas de solution unique ou de moyen de transport miracle pour la gestion de la mobilité.

La gestion moderne de la mobilité doit donc, nécessairement, chercher à combiner l'ensemble des modes de déplacement, tout en respectant les contraintes sociales et celles de la protection de l'environnement.

⁷ Enquête nationale sur la mobilité des ménages (1998-1999), Ph. Toint (FUNDP - Grt).

3.1 LE DÉVELOPPEMENT DURABLE

Le concept de « développement durable » a émergé dans les années quatre-vingt, pour s'affirmer dans les années nonante. Il a pour origine une prise de conscience de la communauté internationale des conséquences, pour l'environnement, de la forte croissance économique au cours des dernières décennies. Le développement durable associe les objectifs économiques (croissance, augmentation de la productivité) à des objectifs d'ordre écologique (protection de l'environnement et conservation des ressources) et sociaux (répartition des richesses entre bénéficiaires du développement, réduction de la pauvreté et des inégalités entre les populations).

Le développement durable est devenu un véritable objet de politique publique et il s'inscrit dans un cadre général d'actions de nombreux pays européens. Cette politique s'oriente, en particulier, vers le secteur des transports, où beaucoup reste à faire en matière de durabilité.

3.2 LA MOBILITÉ DURABLE

La mobilité est dite « durable » lorsqu'elle laisse la place à une certaine qualité de vie (sécurité et santé publique) et respecte l'environnement, tout en assurant les besoins de l'économie. Elle garantit les libertés individuelles et l'équité sociale. La mobilité durable doit aussi offrir aux générations à venir les mêmes avantages que ceux auxquels ont accès les générations présentes.

Concrètement, on peut parler de mobilité durable lorsque, pour répondre à un besoin de déplacement, chacun a accès à des modes de déplacement qui répondent à des critères de durabilité, tels que :

- moins de consommation d'énergie non renouvelable, moins de pollution de l'air, du sol et des eaux, moins de déchets ;
- moins d'impacts sur la santé publique et sur la qualité du cadre de vie ;
- moins d'accidents de la route, accidents moins graves ;
- moins de congestion du trafic routier ;
- meilleurs accès aux transports pour toutes les catégories de la population.

3.3 LES MODES DE DÉPLACEMENT DURABLES

L'enquête nationale sur la mobilité des ménages du groupe de recherche sur les transports (FUNDP) a mis en évidence la prédominance de l'utilisation de la voiture. Environ 56 % de la population âgée de plus de 6 ans utilise la voiture au moins cinq fois par semaine (41 % en tant que conducteur et 15 % en tant que passager). Il existe, toutefois, d'autres modes de déplacement, considérés comme plus durables que la voiture. Il s'agit des modes de transport non motorisés, comme la marche et le vélo, ou encore des modes de transport motorisés à usage collectif, comme le bus, le train ou le covoiturage.

En plus des lignes régulières d'autobus qui sont accessibles à tous les clients, il existe aussi, en Région wallonne, un service de transport scolaire qui assure à tout élève l'accès à l'établissement d'enseignement scolaire dit de « libre choix ».

L'établissement de libre choix dispense l'enseignement confessionnel ou non confessionnel dans la spécialité souhaitée par l'élève. L'accès est organisé à charge de la Région si la distance domicile-école est supérieure à 20 kilomètres pour les élèves de l'enseignement secondaire supérieur, à 12 kilomètres pour les élèves de l'enseignement secondaire inférieur et à 4 kilomètres pour les élèves de l'enseignement primaire. Le service est accessible mais payant, à concurrence des places disponibles dans le véhicule de transport en commun, pour les élèves qui ne remplissent pas les conditions de distance minimum par rapport à l'établissement scolaire.

Lorsque plusieurs modes de transport sont utilisés successivement au cours d'un même déplacement, on parle de déplacement intermodal. L'association la plus fréquente est celle de la marche ou du vélo et d'un mode de transport public. C'est, par exemple, le cas lorsqu'on se rend en voiture ou à vélo à la gare pour continuer en train. La combinaison de plusieurs moyens de transport en commun est fréquente en zone urbaine (métro, bus, train, etc.).

Le tableau 5 ci-après décrit les principaux avantages et les limites des différents modes de déplacement comparés à ceux effectués en voiture.

Tableau 5 : avantages et limites des différents modes de déplacement durables

Mode de déplacement	Avantages	Limites
Marche à pied	<ul style="list-style-type: none"> — Accessible et gratuit. — Bon pour la santé, tonifiant pour le corps. 	<ul style="list-style-type: none"> — Approprié pour les courtes distances (jusqu'à 2 km selon la motivation). — Manque d'infrastructures ou infrastructures dévoyées. — Plus grande vulnérabilité sur la route.
Vélo	<ul style="list-style-type: none"> — Mode de déplacement le plus rapide en ville pour les distances inférieures à 5 km. — Bon marché. — Stationnement facile. — Bon pour la santé, tonifiant pour le corps. — Silencieux et non polluant. 	<ul style="list-style-type: none"> — Exposition aux intempéries. — Plus grande vulnérabilité sur la route. — Manque d'infrastructures. — Apprentissage nécessaire pour une utilisation en toute sécurité. — Transport d'objets utilitaires limité. — Risque de vandalisme élevé lors du stationnement.
Cyclo	<ul style="list-style-type: none"> — Stationnement facile. 	<ul style="list-style-type: none"> — Dix-sept fois plus dangereux que le vélo (chiffres CERTU)⁸.
Transports en commun (TEC régulier, transports scolaires et SNCB)	<ul style="list-style-type: none"> — Accessibles, les TEC permettent une valorisation du temps du transport (détente, lecture, discussion). C'est notamment le cas dans le train. Sa stabilité rend le voyage confortable et relaxant. — Pas d'obligation de rechercher une place de stationnement. — Les bus et les cars scolaires consomment moins d'énergie et moins d'espace urbain par voyageur que les voitures privées. — Meilleure sécurité qu'avec les véhicules privés (sécurité comparable à celle du transport aérien). — Opportunité d'établir des contacts humains au cours des transports, ce qui favorise le développement de la sociabilité de l'enfant. — Il existe des formules bon marché. En outre, plus il y a d'usagers, moins le prix sera élevé. 	<ul style="list-style-type: none"> — Certaines zones sont mal desservies, même si les transports scolaires organisés par la Région sont, en général, satisfaisants. — Horaires pas toujours compatibles avec les besoins des usagers dans les zones de plus faible densité humaine. Toutefois, il est probable que l'offre des TEC en général s'adapte davantage à la demande des usagers. — Problèmes d'accessibilité pour les moins valides. — Difficulté de transporter des bagages. — Temps de parcours parfois longs. — Manque d'espace pour les passagers pendant les heures de pointe. — Si voyager avec des personnes non choisies peut s'avérer utile au développement de la sociabilité, cela peut aussi être une contrainte (hasard des rencontres).
Covoiturage	<ul style="list-style-type: none"> — Moins de voitures sur les routes, économie d'énergie et moins de pollution atmosphérique. — Partage des frais de déplacement entre les voyageurs. — Voyage plus convivial. 	<ul style="list-style-type: none"> — Effort d'organisation nécessaire pour mettre en place et pour gérer un système de covoiturage. — Peu ou pas adapté aux horaires irréguliers. — Oblige au contact avec d'autres personnes, que l'on ne peut pas toujours choisir.
Déplacement intermodal	<ul style="list-style-type: none"> — Augmente le rayon des déplacements. — Choix du mode de déplacement le plus approprié à chaque partie du trajet. 	<ul style="list-style-type: none"> — Peu de signalisation et d'informations en temps réel sur la disponibilité des modes de déplacement. — Temps de parcours et exposition aux intempéries dépendent des correspondances. — Coûts élevés en l'absence d'harmonisation des tarifs des différents modes de déplacement.

⁸ Centre d'études sur les réseaux, les transports, l'urbanisme et les constructions publiques – Lyon.

3.4 LA POLITIQUE DE LA MOBILITÉ DURABLE EN RÉGION WALLONNE

La promotion de la mobilité durable fait partie des objectifs du gouvernement belge en faveur d'une politique pour le développement durable.

La loi du 5 mai 1997 concernant la politique fédérale de développement durable présente les grandes directions prises en la matière. Cette loi est à l'origine de la création de la Commission interdépartementale du développement durable (CIDDD), responsable de l'élaboration du plan fédéral du développement durable. Ce plan sera consulté par la population avant d'être soumis au gouvernement. Il comprend une « politique de promotion d'une mobilité compatible avec un développement durable », incluant un plan d'action (objectifs stratégiques, gestion de la demande, gestion de l'offre, développement de la technologie, politique des produits et politique de sensibilisation, ...).

En s'inscrivant dans cette logique fédérale, la Région wallonne propose aux Communes, divers outils — plan communal de mobilité (PCM), schéma de structure, plan communal de développement rural (PCDR), plan communal de développement de la nature (PCDN), ... — qui leur permettent d'analyser la mobilité durable sur le plan local, de manière approfondie et sous ses multiples aspects. Ces outils aident les pouvoirs publics à établir les priorités d'actions destinées à améliorer, rapidement, la mobilité de chacun, en incitant notamment les citoyens à une utilisation plus rationnelle des modes de déplacement.

En outre, dans le cadre du contrat d'avenir pour la Wallonie, le gouvernement propose une série de services, afin de répondre aux problèmes de mobilité. En effet, il se focalise sur la promotion de la sécurité routière, sur la sensibilisation des automobilistes aux enjeux et aux problèmes liés à l'usage de la voiture et, surtout, sur la promotion de l'usage des moyens de déplacement respectueux de notre environnement et de notre cadre de vie.

Comme nouveaux services de mobilité proposés, on peut citer :

- la *Semaine de la mobilité*, qui permet, notamment aux écoles, de développer des actions en faveur de la mobilité durable ;
- l'École wallonne des moniteurs de vélo-école (l'EWMV), qui propose des formations d'accompagnateurs de rang à vélo.
- les Maisons des cyclistes, qui apportent toutes les informations pratiques concernant le vélo et qui contribuent au développement de son usage.

LE PROJET PILOTE DANS DIX ÉCOLES EN RÉGION WALLONNE

4

Ce chapitre présente les différentes étapes du déroulement des expériences menées dans les écoles pilotes. Il sert ainsi à tester et à valider la méthodologie utilisée dans le guide de déplacements scolaires. Des renvois vers le *Cahier 1* permettent de consulter les outils utilisés au cours de chaque étape. Enfin, nous présentons une première évaluation des actions réalisées par les écoles pilotes.

4.1 UNE BASE AUSSI LARGE QUE POSSIBLE

Parmi la cinquantaine d'écoles candidates pour participer aux expériences pilotes, le comité de pilotage de l'étude a effectué une sélection basée sur quatre critères principaux :

- le réseau (enseignement officiel ou libre) ;
- le niveau (école primaire ou secondaire) ;
- la situation (milieu urbain ou rural) ;
- la Communauté (germanophone ou française).

En outre, une des écoles participantes est à discrimination positive.

Cette sélection a eu pour but de réunir, dans un groupe restreint à dix écoles, la plus large diversité des réalités et des sensibilités des écoles de la Région wallonne.

Le tableau 6 présente les écoles participantes en fonction de ces critères.

Tableau 6 : caractéristiques des écoles participantes

École	Commune	Réseau	Section	Milieu	Communauté	Discrimination positive
École communale fondamentale	Attert	Officiel	Primaire	Rural	Française	Non
Athénée royal Adolphe Sax	Dinant	Officiel	Primaire et secondaire	Urbain	Française	Non
Athénée royal	Enghien	Officiel	Secondaire	Urbain	Française	Non
Collège Saint-Augustin	Enghien	Libre	Secondaire	Urbain	Française	Non
Pater-Damian-Sekundarschule	Eupen	Libre	Secondaire	Urbain	Germanophone	Non
École libre Notre-Dame	Jumet	Libre	Primaire	Urbain	Française	Non
Institut Saint-Sépulcre	Liège	Libre	Primaire	Urbain	Française	Oui
École fondamentale libre	Martelange	Libre	Primaire	Rural	Française	Non
Grundschule Königliches Athenäum	Sankt-Vith	Officiel	Primaire	Rural	Germanophone	Non
École fondamentale communale	Waremme	Officiel	Primaire	Urbain	Française	Non

4.2 LES EXPÉRIENCES DANS LES ÉCOLES

L'approche utilisée pour établir et mettre en œuvre un plan de déplacements scolaires dans les écoles est basée sur une démarche pas à pas. Les six étapes de cette démarche sont décrites dans la figure 3 de façon schématique. Elles sont explicitées, de façon précise, dans le *Cahier 1*.

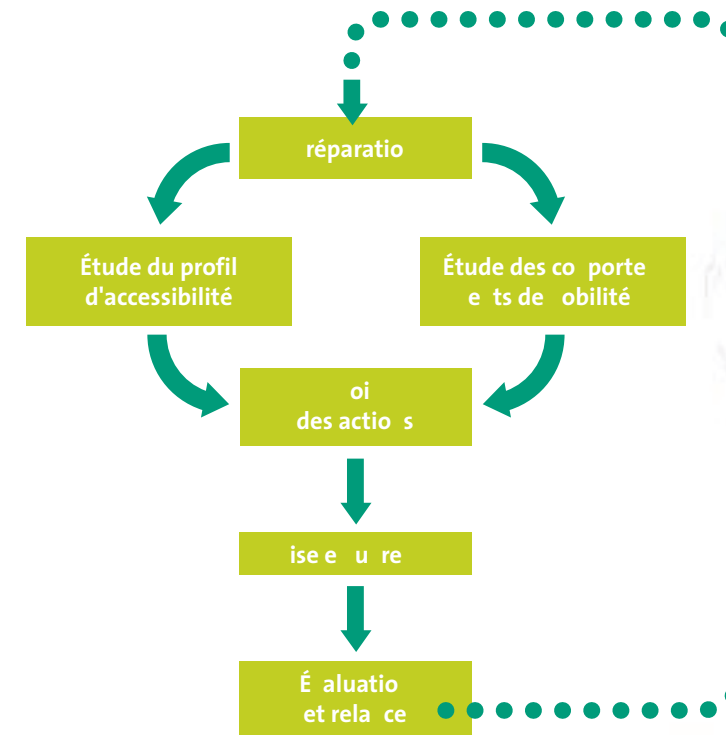


Figure 3 : schéma du plan de déplacements scolaires.

L'exécution du projet pilote est illustrée, dans les paragraphes suivants, par de nombreux exemples des différentes écoles participantes. Ces outils, utilisés par les écoles durant l'exécution des différentes étapes du projet, ont été validés dans la pratique et ils sont maintenant à la disposition des écoles de la Région wallonne qui désirent, à leur tour, développer leur propre plan de déplacements scolaires.

4.2.1 LA PRÉPARATION : CONSTITUER UNE COMMISSION DE MOBILITÉ (Cahier 1, § 3)

Tout doit commencer par la constitution d'une commission de mobilité au sein de l'école. Cette première étape est d'une grande importance, car il faut réussir à réunir, autour de la table, l'ensemble des acteurs à impliquer dans l'élaboration du plan de déplacements scolaires. Le conseil de participation s'avère un outil précieux pour lancer cette dynamique.

Les deux exemples de l'école communale fondamentale de Waremme et de l'école secondaire Pater-Damian à Eupen sont typiques de la composition des commissions mises en place dans les écoles.

Tableau 7 : composition de la commission de mobilité dans deux écoles

Commission de mobilité	École fondamentale communale de Waremme	Pater-Damian-Sekundarschule à Eupen
Acteurs internes	Le directeur de l'école	Un représentant de l'Association des parents
	Deux enseignants	Un représentant des élèves
	Le président de l'Association des parents	Un enseignant
Acteurs externes	Deux parents d'élèves	Le directeur de l'école
	L'échevin de la Mobilité	Un représentant de la Commune
	L'échevin de l'Enseignement	Un représentant des transports en commun
	Le chef du bureau technique de la Commune	

Les exemples ci-dessus indiquent la fonction des participants associés, dès le départ, au travail sur la mobilité. Au cours des étapes suivantes, la commission de mobilité est souvent amenée à prendre contact avec d'autres organisations, comme les transports publics, la police, les associations de quartier, les associations de cyclistes, ... Selon le cas, ces personnes sont incluses ou non dans la commission, en fonction de leur disponibilité et du type de leur intervention. Il n'y a pas de règle précise : tout dépend du rôle attendu de la part des intervenants (aide ponctuelle, réflexion, observation, ...).

4.2.2 LE DIAGNOSTIC : LE PROFIL D'ACCESSIBILITÉ (Cahier 1, § 4.1)

Les données de base pour dresser le profil d'accessibilité des écoles sont recueillies au moyen d'un questionnaire et d'un repérage sur carte. Si nécessaire, ils sont complétés par une reconnaissance du terrain. Une personne connaissant bien la situation de l'école peut, la plupart du temps, recueillir des informations nécessaires. Toutefois, il est souhaitable de répartir le travail auprès d'un plus grand nombre de membres de la commission de mobilité : cela permet, en général, de dresser

plus rapidement l'inventaire complet des infrastructures autour de l'école.

L'on peut aussi associer les élèves à cette phase du projet. Ainsi, dans le cadre d'un approfondissement des trajets piétonniers, l'école de Sankt-Vith a réalisé un plan à grande échelle représentant la ville. Les élèves y ont indiqué, par un code de couleur, leur domicile, le trajet qu'ils empruntent et le transport qu'ils utilisent. Cela a permis de mettre en évidence les différentes routes, de faire ressortir la fréquentation de celles-ci et de réfléchir sur des possibilités d'amélioration des trajets. D'autres écoles (comme, par exemple, celle d'Attert) reportent sur carte les différents endroits dangereux des trajets piétonniers, afin d'en discuter avec les autorités locales.

Le profil d'accessibilité est synthétisé dans un tableau contenant les informations essentielles, classées par mode de déplacement. Le tableau 8 reproduit un résumé du profil d'accessibilité réalisé par une école de Dinant.

Tableau 8 : résumé du profil d'accessibilité de l'athénée royal Adolf Sax (Dinant)

1 Accès pour les piétons

Aménagements sécurisant le déplacement des piétons	Passages pour piétons en face de l'école primaire et du centre psycho-médico-social. Balustrades à l'entrée de l'école secondaire et primaire.
Traversées dangereuses	Le rond-point à proximité de l'école. Certains accrochages ont déjà été signalés, à cet endroit, par la police.
État des trottoirs	Ils sont trop étroits.
Encadrement aux heures d'entrée et de sortie	Un ALE encadre, parfois, la sortie de l'école primaire. Sinon, cette tâche revient aux instituteurs.
Comportement	Cette question doit être approfondie, notamment en ce qui concerne les regroupements d'élèves étant en heures de fourche, ou ayant l'autorisation de sortir pendant le temps de midi, ou aux arrêts de transports en commun. Un observateur sera mis en place.

2 Accès pour les cyclistes

Aménagements sécurisant le déplacement des cyclistes	Il n'y a pas de pistes cyclables.
Traversées dangereuses	Le rond-point à proximité de l'école. Certains accidents ont déjà été signalés à cet endroit.
État des trottoirs	Ils sont trop étroits.
Râteliers	Le râtelier de l'école secondaire comporte environ 30 places. Il n'est pas protégé contre le vol.

3 Accès en automobile

Limitation de vitesse	Agglomération, vitesse limitée à 50 km/h. L'impression de vitesse est importante, étant donné l'étroitesse de la rue Saint-Pierre. Quai J.-B.-Culot, la limitation de vitesse est peu respectée.
Stationnement en voirie	Stationnement anarchique devant l'école aux heures d'entrée et de sortie des cours.
Stationnement hors voirie	Un parking est situé sur le square Père-Pire. Il compte à peu près 100 places. Il est principalement occupé par les enseignants. Il est gratuit et géré par la Commune. Un autre parking est situé le long du bâtiment de l'école, dans la rue Saint-Pierre.
Aménagements routiers	Des travaux ont été réalisés dans la rue Saint-Pierre, afin d'y limiter la vitesse. La rue a été rétrécie, et un ralentisseur a été installé.
Fluidité du trafic	Pendant les heures d'entrée et de sortie des cours, la rue Saint-Pierre est embouteillée pendant près d'une demi-heure. Le trafic sur le quai J.-B.-Culot (derrière l'école) est aussi régulièrement congestionné aux heures de pointe (surtout vers 16 h et 17 h). En dehors des heures d'entrée et de sortie des cours, le trafic est plutôt fluide dans la rue Saint-Pierre et sur le quai.
Signalisation	Des panneaux « attention école » sont situés dans la rue Saint-Pierre. Si nécessaire, la présence ou non de panneaux de signalisation peut être approfondie.
Comportement	Cette partie nécessite un approfondissement, en ce qui concerne le stationnement « sauvage » ou correct, ou d'autres comportements pouvant mettre les usagers de la voirie en danger.

4 Accès par le bus

Localisation et distance des arrêts de bus	Il y a des arrêts à proximité de l'école et à la gare (500 m).
État des arrêts de bus	Cette question peut être approfondie.
Sécurité aux arrêts de bus	Cette question peut être approfondie.
Concordance des horaires avec les heures de début et de fin de cours	La concordance semble assez satisfaisante, étant donné que les horaires de l'école ont été aménagés en fonction des horaires des bus. Quelques problèmes sont constatés durant les examens ou en cas de sortie anticipée des élèves.
Remplissage des bus	Si nécessaire, cette question nécessite un approfondissement.
Lignes et dessertes	Les lignes utilisées par les élèves ayant répondu à l'enquête sont les suivantes : 25 Dinant—Beauraing, 34 Namur—Dinant, 35 Dinant—Ermeton-sur-Biert, 433 Namur—Mont—Dinant, 43 Dinant—Ciney—Mont—Gauthier, 128a Ciney—Spontin—Yvoir, 154a Dinant—Givet, 431 Dinant—Spontin—Yvoir, 31 Dinant—Fallaën

5 Accès par le train

Localisation – distance	La gare de Dinant est située à environ 500 m de l'école, de l'autre côté de la Meuse, dans la rue de la Station.
Éléments de sécurité	Cette question nécessite un approfondissement en ce qui concerne le trajet entre la gare et l'école.
Concordance avec les horaires des cours	Les concordances sont bonnes.

La réalisation du profil d'accessibilité devient complexe quand on entre dans les détails. C'est pourquoi il est important de dresser, d'abord, un panorama général, comme dans le cas de l'athénée royal

Adolf Sax. Par la suite, par exemple au cours de l'étude de faisabilité d'une action spécifique, on peut approfondir certains aspects particuliers du profil d'accessibilité au moyen de plans, de statistiques d'accident, etc.

Ces approfondissements peuvent fournir d'excellents sujets de travaux pratiques en cartographie ou de recherche d'information à réaliser dans les classes. La fiche pratique **Diagnostic – Profil d'accessibilité** présente une liste de contrôle des éléments à ne pas oublier et donne des pistes pour approfondir le profil d'accessibilité.

4.2.3 LE DIAGNOSTIC : LES COMPORTEMENTS DE MOBILITÉ (Cahier 1, § 4.2)

L'étude du comportement de mobilité des usagers de l'école est réalisée au moyen d'une enquête. Afin de pouvoir atteindre les élèves des différents niveaux et leurs parents, il est nécessaire d'utiliser des formulaires d'enquête différenciés, adaptés aux tranches d'âge.

EXEMPLE

« Ce serait bien d'avoir un passage piéton et des barres de sécurité devant l'école rue de Fexhe, et des barres de sécurité devant l'école rue Général-Bertrand. » (Parent d'élève, institut Saint-Sépulcre à Liège)

« Tontelange (Ndlr : l'école d'Attert possède deux implantations, l'une à Metzert et l'autre à Tontelange) est très mal desservi par les bus Tec. En effet, il est impossible d'effectuer les transports en bus Arlon-Tontelange pour cause d'horaires non correspondants et d'arrêts trop éloignés. » (Parent d'élève, école communale fondamentale d'Attert)

« ... Les bus Givet-Dinant sont bondés le matin malgré qu'il y en a deux, ainsi qu'à 16h25. Malgré une demande d'un troisième bus, qui a été refusée, cela ne change pas. » (Julie, 17 ans, athénée Adolf Sax à Dinant)

Pour pouvoir disposer d'informations représentatives pour l'ensemble de l'école, il est important de s'assurer un taux de réponses des élèves et de leurs parents aussi élevé que possible. Dans la pratique, l'enquête doit être introduite par une bonne campagne de communication dans les écoles, et les enseignants doivent insister sur son importance, en distribuant les questionnaires en classe.

On a constaté, dans les écoles, un taux de réponse avoisinant les 85 % en moyenne (auprès des élèves), avec un minimum de 57 % et un maximum de 97 %. Cela démontre que les enquêtes ont été généralement bien accueillies. En fait, les élèves et les parents ont beaucoup de choses à dire sur la mobilité. Il est donc important que les questionnaires recensent des données quantitatives, mais aussi qu'ils offrent la possibilité d'exprimer des préférences ou de fournir des suggestions (voir l'exemple ci-dessous).

Il est évident que la réalisation des enquêtes mobilise un bon nombre de ressources dans l'école. Il est important de souligner que, depuis, les questionnaires d'enquête ont été adaptés et simplifiés grâce à des méthodes rapides d'analyse des données. Une bonne coordination est donc indispensable, car la masse de papier devient vite imposante. La phase la plus critique est la saisie et le traitement des données. Pour mener à bien ce travail, les écoles ont dégagé des ressources parfois originales. Au collège et à l'athénée d'Enghien, ce sont des membres de l'association des parents qui ont saisi eux-mêmes les questionnaires. À Sankt-Vith, les questionnaires ont été saisis par un bénévole de la police. Quant au traitement des données, il peut certainement faire l'objet d'un cours dans les classes du secondaire. Au collège Saint-Augustin d'Enghien, c'est un groupe d'élèves qui a réalisé l'analyse des données et élaboré des graphiques pour visualiser les résultats. Dans les autres écoles, la saisie et le traitement des données ont été, en grande partie, réalisés par BECO.

La pointe de travail occasionnée par la réalisation des enquêtes, la saisie et le traitement des données auprès des dix écoles a, quelque peu, retardé l'avancement du projet. Toutefois, pour les écoles individuelles, la réalisation des enquêtes sera désormais facilitée par l'utilisation des modèles de questionnaires améliorés et simplifiés.

4.2.4 ÉLABORER UN PLAN D'ACTION (Cahier 1, § 5)

Pour établir un plan de déplacements scolaires, les commissions des écoles organisent, en général, deux réunions successives.

Au cours de la **première réunion**, le bilan de la situation est discuté. Ce bilan est basé sur le profil d'accessibilité de l'école, sur les résultats quantitatifs de l'enquête sur les comportements de mobilité et sur les préférences et les suggestions recueillies au moyen des questionnaires. Toutes ces informations permettent, avant tout, de répondre à une série de questions :

- les données recueillies signalent-elles des carences importantes en matière d'infrastructures ?
- quels sont les modes de déplacement les plus utilisés actuellement ?
- quels sont les modes de déplacement qui méritent d'être encouragés ? dans quelle zone et pour quel groupe d'élèves ?

La discussion au sein de la commission a pour but d'établir les priorités du plan d'action. Ces dernières concernent évidemment les thèmes à aborder (par exemple, stimuler l'utilisation de la bicyclette ou développer le covoiturage). Très souvent cependant, les thèmes retenus sont multiples. En effet, si elles veulent élaborer un plan d'action équilibré, les écoles doivent prendre en compte la demande très diversifiée de leurs utilisateurs. C'est finalement en fonction d'une première estimation des effets escomptés et des possibilités à court terme, mais aussi en fonction des préférences et de la disponibilité des membres de la commission de mobilité que les priorités générales sont établies dans la pratique. Par exemple, la présence de membres de la police de Sankt-Vith a facilité la mise en œuvre d'une piste d'apprentissage pour la conduite à vélo. En effet, ces agents étaient disponibles et ils disposaient du matériel adéquat.

Une fois les priorités du plan de déplacements établies, la commission doit concrétiser son plan d'action en présélectionnant une série d'actions à mettre en œuvre. C'est, en général, au cours d'une **deuxième réunion** que le plan d'action est définitivement établi. Pour certaines actions, en effet, il est nécessaire d'examiner, plus en détail, leur mise en œuvre (aspects techniques, possibilités de financement, organisation, effets estimés) avant de les sélectionner définitivement.

Dans certains cas, la situation locale impose des limites difficiles à repousser. Toutefois, certaines écoles souhaitent favoriser les modes de déplacement durables ou favorables à la santé des enfants, tout en restant conscientes que le potentiel de changement reste limité. C'est, par exemple, le cas de l'école primaire de Jumet, qui voit dans la marche et dans l'utilisation du vélo un moyen de développement pour l'enfant (autonomie, pratique du sport, développement de l'équilibre et de la motricité, découverte de la région, ...), alors qu'une route à grande circulation est située à 500 mètres de l'établissement. La commission de mobilité est tout à fait consciente qu'il faudra vaincre des réticences chez de nombreux parents, qui ne laisseront pas leurs enfants se rendre seuls à l'école, à cause de l'insécurité de la traversée.

Concrètement, tous les plans d'action des écoles cherchent à agir sur plusieurs modes de transport à la fois. S'attaquer ainsi à tous les aspects comporte un avantage évident en termes de communication. Un grand nombre de petites actions bien structurées dans le temps, et soutenues par une campagne de communication touchant parents, élèves et professeurs, donne souvent des résultats très visibles. Ces résultats, relayés par la presse locale, contribuent à la sensibilisation d'un public encore plus large. Le plan d'action de l'école d'Enghien, repris dans le tableau 9, montre clairement que cette école a choisi d'agir sur plusieurs fronts et dans le long terme.

Tableau 9 : plan d'action de l'athénée royal d'Enghien et du collège Saint-Augustin à Enghien

Usager (qui ?)	Action (quoi ?)	Moyens (qui fait quoi, quand, en détail ?)	Échéance
A Piétons	Proposition d'itinéraires piétons en ville.	Plan couleur distribué aux élèves (commission – Ville – école).	Octobre 2001
	Sécurisation entrées/sorties de l'école.	Présence d'un éducateur pour traverser en bloc.	Septembre 2001
	Idem.	Formations de surveillants habilités (éducateurs Ville, police fédérale).	Décembre 2002
B Cyclistes	Organisation d'une semaine de « rang à vélo ».	Informations écoles. Itinéraires : échevin de la mobilité. Accompagnement : bénévoles, parents.	Octobre 2001
	Idem.	Idem.	Mars 2002 à septembre 2002
	« Après-midi Provélo » : marche en groupe et en ville.	Informations écoles. Animateurs : PROVÉLO. Éducateurs + COREN.	27/02/02
C Automobilistes	Sensibiliser les automobilistes à la présence de l'école (interpellation Ville, interpellation police).	Direction école, commission mobilité.	Janvier 2002
	Éclairage approprié demandé à l'entrée de l'école.	École + commission mobilité. Soutien de la Ville.	Décembre 2002 pour l'installation
D Covoiturage	Organisation du covoiturage.	P. Stievenart et le logiciel <i>taxistop</i> .	Octobre 2001 à février 2002
	Incitation à déposer les enfants à distance de l'école.	Plan couleur distribué aux parents.	Octobre 2002
	Covoiturage à l'inscription de l'élève.	Sur le feuillet d'inscription et traitement en septembre par P. Stievenart.	À partir de septembre 2002
E Transports en commun	Incitation et information aux élèves et aux parents. Feuillet horaire.	Aide de la Ville pour réaliser le feuillet.	Octobre 2001 + octobre 2002
	Adapter les horaires des bus aux horaires des écoles (et non l'inverse).	Réunion Commune, écoles, Tec, De Lijn, parents, IBSR, Ville.	Janvier 2002
	Sécuriser abri bus, dos d'âne. Déplacer? Étude d'opportunité.	Demande à la Ville (M. St Amand). Demande à BECO.	Décembre 2002 Mai 2002
F Autres	Publicité du projet auprès de la presse régionale (Notélé, journaux). Réalisation d'un film pour sensibiliser les usagers à un comportement citoyen sur la route.	Contacts par la direction. P. Stievenart + élèves. Aide Notélé et cabinet Durant.	Octobre 2001 – Mars 2002 Juin 2002

4.2.5 METTRE EN ŒUVRE LES ACTIONS (Cahier 1, § 6)

La mise en œuvre des actions a commencé au cours du deuxième semestre de l'année 2002.

Chacune des écoles a mené des actions touchant à différents thèmes. Les exemples reportés ci-après sont regroupés par mode de déplacement. Viennent, ensuite, plusieurs actions de sensibilisation et de communication autour des plans de déplacements scolaires et quelques exemples de

négociations menées par les écoles, pour améliorer l'infrastructure environnante.

4.2.5.1 Encourager la marche

Les actions en faveur de la marche sont très variées. Il ressort souvent que des actions de sensibilisation à la mobilité sont menées en parallèle avec des ateliers permettant d'apprendre aux élèves à circuler en toute sécurité, avec une étude des itinéraires ou, encore, avec une surveillance accrue pour traverser devant l'école.

L'école de Jumet a, par exemple, combiné différents types d'actions pour les piétons. Dans un premier temps, une reconnaissance de l'état des trottoirs a été réalisée avec l'aide des classes de sixième primaire. Des documents ont été réalisés sur base de photos et de descriptions sommaires du trottoir (qualité du revêtement, inclinaison, largeur, ...) dans les rues situées dans l'environnement immédiat de l'établissement. Par la suite, sur base des données de l'enquête, l'école a pu connaître, précisément, le nombre d'enfants qui s'y rendent à pied. Pour essayer de motiver plus de parents et d'élèves à la marche, deux actions ont été réalisées :

- une campagne de sensibilisation des automobilistes aux dangers du stationnement gênant pour les piétons ;
- une marche-manifestation pour apporter, aux autorités communales, les documents réalisés par les enfants.

Vu le grand nombre d'élèves piétons (beaucoup habitent le quartier), l'école primaire de Saint-Sépulcre à Liège organise des rangs à pied, depuis plusieurs années déjà. Les élèves se rendent ainsi jusqu'à des arrêts de bus, situés à 500 mètres environ de l'école, où les parents les reprennent en voiture ou d'où ils peuvent rentrer chez eux à pied plus sûrement. Les rangs à pied, essentiellement organisés pour les retours l'après-midi, permettent de traverser, en sécurité, des rues très fréquentées et d'éviter, en même temps, les risques de petite criminalité (en particulier dans une gare de bus en sous-sol).

Dans le cadre du projet de mobilité, l'école a acheté des vestes fluorescentes, qui rendent le rang visible pour les automobilistes transitant par le quartier aux heures de sortie d'école.

D'autres idées originales sont développées par les écoles. Ainsi, l'école d'Attert a-t-elle dressé l'inventaire des endroits dangereux, et l'école de Sankt-Vith a-t-elle reporté sur une carte géante des itinéraires piétons, en vue de choisir le tracé de nouveaux sentiers avec la police et la Commune.

4.2.5.2 Favoriser l'utilisation du vélo

Le primaire et le secondaire ont, ici, des approches différentes.

Dans le primaire, le vélo est apprécié par un grand nombre d'élèves, mais ce sont les parents qui décident du mode de déplacement utilisé par leurs enfants. Souvent, les parents considèrent que le vélo est « trop » dangereux, à cause des risques liés à la circulation. Par contre, l'optique adoptée par de nombreux professeurs et pédagogues en primaire est intéressante : ils considèrent que le vélo est particulièrement favorable au développement des capacités psychomotrices et physiques de l'enfant.

L'exemple de la démarche adoptée par l'école de Sankt-Vith est éloquent. Les élèves s'entraînent sur une piste d'apprentissage vivante, organisée avec la police locale. Les objectifs visés par l'école sont le développement, chez l'enfant, de l'équilibre, l'amélioration de la santé physique, la découverte du quartier et des sentiers, l'observation, le contact sensoriel avec l'environnement et la prise d'autonomie. L'école considère qu'il s'agit d'un réel investissement à plus long terme, car les élèves qui ont découvert ce mode de déplacement se déplaceront par la suite plus souvent à vélo dans leur propre quartier.

À l'école secondaire, l'approche est fort différente. Le vélo est perçu par beaucoup d'adolescents comme un mode de déplacement moins *cool*. Il est donc peu utilisé dans le secondaire, malgré une maîtrise du vélo et une connaissance de la circulation beaucoup plus grande que dans le primaire. Les actions des écoles sont donc axées, d'une part, sur une amélioration de l'image du vélo et, d'autre part, sur des actions plus traditionnelles, comme les promenades et les visites à vélo.

Afin d'inciter plus d'élèves à se rendre à l'école à vélo, l'athénée et le collège Saint-Augustin d'Enghien ont organisé, en octobre 2001, des rangs à vélo. À Waremme, l'école primaire avait déjà pris l'initiative d'organiser des rangs à vélo avant même le démarrage du projet. À l'école secondaire de Dinant, l'association des parents et l'association cycliste locale ont organisé des promenades en vue de découvrir de nouveaux cheminements.

4.2.5.3 Inciter à l'utilisation des transports publics

En général, il y a eu relativement peu d'actions d'incitation à l'utilisation des transports publics dans les écoles. Ces actions concernent surtout les écoles secondaires, car, les chiffres des enquêtes l'ont bien montré, il y a une plus forte utilisation des transports publics dans les écoles secondaires.

Les écoles les plus actives pour promouvoir l'utilisation des transports en commun sont celles d'Eupen et d'Enghien. Elles ont, notamment, publié et distribué les horaires des TEC au moyen d'une fiche d'accessibilité. Ces écoles ont réalisé la fiche d'accessibilité avec l'aide de la Commune. Cette fiche peut aussi être aisément prise en charge par un groupe d'élèves, comme ce fut le cas à Enghien.

Les écoles d'Eupen et d'Enghien ont aussi convié des représentants des transports publics à prendre part à leur commission de mobilité, dans le but d'améliorer la desserte des TEC.

Dans le primaire, les écoles ne disposent souvent que de possibilités limitées en matière de transports publics, à l'exception des écoles de Sankt-Vith et de Waremme. Peu d'actions en faveur des TEC y ont été entreprises. Dans certains cas (Martelange), de telles actions ont été envisagées, mais reportées à plus long terme. L'école primaire de Liège, qui sécurise les trajets jusqu'aux arrêts de bus par l'organisation quotidienne d'un rang à pied, constitue une exception. Dans ce cas toutefois, les rangs à pied bénéficient non seulement aux utilisateurs des TEC, mais aussi à une majorité de marcheurs et d'élèves que les parents viennent chercher en voiture.

4.2.5.4 Développer le covoiturage

Le covoiturage apparaît souvent comme une solution idéale et attirante pour les écoles, jusqu'au moment où elles se heurtent à son organisation pratique. Dans les écoles primaires, il est souvent pratiqué de façon spontanée : les parents se connaissent tous. Il en va ainsi à Sankt-Vith où un covoiturage est régulièrement organisé, sans que l'école intervienne dans sa mise en œuvre. La politique des écoles primaires en matière de covoiturage est surtout d'encourager les parents, via une lettre ou le journal de l'école, à se mettre en contact entre eux. L'association de parents peut également servir de relais. Épinglons l'initiative de l'école d'Attert, qui souhaite réserver une place de parking sécurisée pour les parents d'élèves pratiquant le covoiturage. Ces automobilistes seraient identifiés au moyen d'un autocollant sur la voiture.

Dans les écoles secondaires d'Enghien, une tentative de covoiturage a été réalisée au moyen du logiciel développé par TAXISTOP, mais cela s'est avéré parfois compliqué. L'association TAXISTOP travaille actuellement à l'élaboration d'un logiciel plus spécialement adapté aux besoins des écoles.

4.2.5.5 Éducation et sensibilisation

Au moment où une école se lance dans un projet de mobilité durable, il est essentiel de réfléchir, avec les acteurs scolaires (élèves et professeurs), aux enjeux qui se posent. Cela permettra de susciter un intérêt certain, en terme de visibilité et d'implication, lors de la communication des actions envisagées. Il est souhaitable également d'avoir une démarche cohérente et similaire envers les parents, à travers des séances d'information et la diffusion de documents d'information qui garantissent la mise en place de solutions durables.

Il en découle un programme qui aborde, d'une manière interactive et ludique, les différents modes de déplacement à travers des thématiques aussi variées que la sécurité routière, les pollutions et la santé humaine.

Un grand nombre d'actions d'éducation et de sensibilisation ont été menées par les écoles. Globalement, ces actions combinent plusieurs objectifs : développer l'approche pédagogique, solliciter l'avis des élèves pour aider la commission de mobi-

lité dans la définition de son plan d'action et donner un appui aux actions de la commission. Des explications plus élaborées sont données dans les fiches pratiques.

- Afin de soutenir le plan d'action de la commission de mobilité de leur école (Enghien) — qui souhaite lancer une campagne d'information sur l'image du vélo —, les élèves ont réalisé une série d'affiches, de calicots, etc., à l'occasion de la *Semaine de mobilité* organisée par l'école. Cela a permis de développer avec les élèves des arguments objectifs en faveur d'une mobilité active, d'éveiller leur esprit critique et leur créativité.
- À titre de conseil à la commission de mobilité, dans l'école primaire à Attert, l'animation a contribué à une utilisation accrue du vélo et à une implication des parents dans l'organisation des zones d'embarquement/débarquement aux entrées et aux sorties des cours. La commission envisageait de travailler sur les habitudes de déplacement et sur le comportement des automobilistes, mais elle a décidé de renforcer la dynamique, en investissant dans l'installation de râteliers et en distribuant une circulaire d'information sur les actions envisagées auprès des parents.
- Un artiste ventriloque à la fancy-fair ayant inclus un message en faveur de la mobilité — action de sensibilisation (école primaire de Martelange).
- Des affiches, des courriers et des brochures en tout genre (toutes les écoles).
- Des articles dans le journal de l'école.

EXEMPLE

4.2.5.6 Améliorer les infrastructures

Pour améliorer les aménagements aux abords de l'école, des négociations ont été entamées avec les autorités communales, en particulier à Dinant, à Martelange et à Waremme. Les écoles ont tout intérêt à faire valoir leurs intérêts dans les plans et les aménagements de la commune :

- avec ses élèves, l'école de Dinant a proposé des aménagements sécurisés aux alentours de l'école. Les documents élaborés par l'école ont été transmis aux autorités communales et au ministère de l'Équipement et des Transports, afin de susciter la discussion ;
- l'école de Martelange a signalé l'inconfort des trottoirs à la Commune, qui a entrepris leur réaménagement ;
- à l'école de Waremme, où la problématique du parking à l'entrée de l'école est critique aux heures de pointe, la commission de mobilité tente une expérience afin de réduire les conflits entre piétons, cyclistes, autobus et automobilistes.

4.2.6 ÉVALUER LES RÉSULTATS ET POURSUIVRE LES ACTIONS (Cahier 1, § 7)

L'évaluation des mesures prises peut se réaliser au fur et à mesure de l'avancement du projet et se clôturer, en fin d'année scolaire, par une réunion qui synthétisera les projets et relancera les actions pour l'année suivante. Dans le projet pilote, presque toutes les écoles ont effectué leur dernière évaluation en planifiant également des actions pour septembre. Beaucoup se rendent compte de l'impact d'une action importante, dès le début de la rentrée scolaire.

Les éléments régulièrement analysés concernent la qualité de la collaboration, le succès auprès des élèves, les raisons des échecs ou du succès des actions, les causes de leur éventuel ralentissement.

4.3 L'ÉVALUATION DES ACTIONS PILOTES

Une évaluation globale des actions développées par les écoles pilotes a été conduite au cours du mois de juin. Cette première évaluation permet déjà de souligner plusieurs facteurs de succès, mais aussi certaines barrières à la mise en œuvre d'actions en faveur d'une mobilité scolaire durable. Le démarrage des actions met aussi en évidence les conditions nécessaires à la poursuite des actions. Ce paragraphe évalue les actions, de façon globale, par type de transport, et en extrait ensuite, de façon plus générale, les barrières et les facteurs de succès.

4.3.1 ÉVALUATION DES ACTIONS POUR LA MARCHÉ À PIED

Dans l'ensemble, ces actions portent leurs fruits et sont très éducatives pour les enfants. On constate (visuellement) une légère hausse du recours de la marche pour les déplacements domicile-école. Dans les écoles pilotes, la mauvaise qualité de l'infrastructure a souvent pesé sur le choix des parents de laisser ou non leurs enfants se rendre à l'école à pied. Il est cependant certain que les rangs comme à Liège permettent de contourner très efficacement les barrières constituées par l'insécurité des chaussées toutes proches de l'école et par la petite criminalité (racket, ...). Dans des villages plus calmes, en milieu rural, des coups de pouce envers la marche s'avèrent très efficaces, pour peu que les élèves habitent dans un rayon raisonnable et qu'il n'y ait pas de chaussée « infranchissable ». Dans ce cas, on ne peut que recommander aux écoles d'organiser des rangs et de négocier avec la Commune l'amélioration des infrastructures ou la mise en place d'une surveillance habilitée.

4.3.2 ÉVALUATION DES ACTIONS EN FAVEUR DU VÉLO

Les actions en faveur du vélo affichent des résultats plus nuancés, sauf à Attert. Le plus grand succès semble être attribué à la prise de conscience des nombreux avantages de ce mode de transport et à son caractère éducatif. Toutefois, en matière d'infrastructures, il faut formuler, certainement à propos du primaire, les mêmes remarques que pour la marche. Pour résoudre ce problème et encourager le vélo, la Région wallonne a mis en

place l'École wallonne des moniteurs de vélo-école (Ewmv), qui propose des services d'accompagnement de rangs à vélo, ainsi que des programmes d'éducation.

On ne pourra stimuler le vélo que si on s'attaque à tous les maillons de la chaîne : le râtelier à l'école ne peut servir que si un réseau suffisamment continu d'itinéraires cyclables (ou, tout au moins, des voies sécurisées pour les vélos) a été mis en place. Autre maillon à l'autre bout de la chaîne : la possibilité de parquer son vélo à l'abri du vandalisme, problème particulièrement difficile en ville, où existe justement un bon potentiel pour le deux-roues. À ce titre, la Région wallonne propose différents outils, comme les boxes à vélo près des arrêts de bus : les vélos y sont ainsi protégés, et l'intermodalité en est améliorée.

4.3.3 ÉVALUATION DES ACTIONS EN FAVEUR DES TRANSPORTS PUBLICS

Dans le cadre du projet pilote, les actions en matière de transports publics ont surtout pris la forme de négociations. Les acteurs ont été réunis, et des discussions positives sont souvent en cours ; mais elles prennent du temps. À Enghien, elles ont débouché sur des premiers résultats concrets. De son côté, la Région wallonne a mis en place des commissions consultatives de transports scolaires afin de faciliter le dialogue avec les écoles (voir le *Répertoire de la mobilité en Wallonie* et les fiches pratiques *Transports en commun*).

4.3.4 ÉVALUATION DES ACTIONS DE COVOITURAGE

L'absence d'outils informatiques rend le covoiturage souvent informel. Rien n'a été réellement organisé durant le projet, même si les écoles envisagent sérieusement le covoiturage pour la rentrée scolaire 2002. Les écoles considèrent cette solution attrayante, mais il vaut mieux la lancer à la rentrée, quand les habitudes ne sont pas encore installées pour les nouveaux inscrits. Souvent, distribuer une liste de personnes désireuses de participer à un covoiturage constitue déjà une action stimulante.

4.3.5 ÉVALUATION DES ACTIONS DE SENSIBILISATION ET D'ÉDUCATION

Ce sont des actions que les écoles peuvent facilement mettre en œuvre elles-mêmes. Elles doivent chercher, en permanence, à améliorer la façon de communiquer le concept de mobilité durable aux enfants et réaliser des efforts pour adapter le contenu au public visé.

4.3.6 ÉVALUATION DES ACTIONS VISANT À AMÉLIORER LES INFRASTRUCTURES

Les actions visant à améliorer les infrastructures prennent souvent du temps. Le plus important est de constater que, durant l'étude, les écoles ont noué des contacts avec les acteurs ayant un pouvoir sur les infrastructures.

5 LES ENSEIGNEMENTS DES EXPÉRIENCES PILOTES

5

5.1 LES FACTEURS DE SUCCÈS ET LES BARRIÈRES

Les expériences pilotes ont permis de détecter plusieurs facteurs de succès. Les écoles où un grand nombre de ces facteurs étaient réunis ont, en général, notablement progressé dans l'élaboration et la mise en œuvre de leur plan d'action. En contrepartie, l'absence d'un ou de plusieurs de ces facteurs constitue de réelles barrières au développement d'une mobilité durable au sein des écoles. Les principaux facteurs de succès et les barrières rencontrés au cours des expériences-pilotes sont brièvement expliqués ci-dessous.

Une commission de mobilité bien représentée

La mobilité touche un large panel de personnes. Leur représentation dans la commission favorise l'acceptation des mesures par les différents publics. Certains acteurs sont particulièrement importants, comme les enseignants, les représentants des parents de la commune et les élèves. Les chances de succès diminuent fortement quand l'un de ceux-ci manque au sein de la commission.

Un appui de connaissances (interne ou externe à la commission de mobilité) en matière de mobilité

La commission de mobilité doit disposer d'une bonne base d'informations pour mener à bien les différentes phases du plan de déplacements scolaires. Au départ, il est particulièrement important de bien définir le concept de mobilité durable dans le contexte de chaque école, de sorte que tous les membres de la commission développent une vision commune. Par la suite, des besoins d'information plus spécifiques apparaissent, au fur et à mesure de l'avancement du projet. La présence de spécialistes est alors très utile pour dynamiser le travail de la commission.

Une bonne organisation et des ressources suffisantes

De nombreuses actions ponctuelles peuvent être mises en œuvre avec des moyens relativement limités. Par contre, la mise en place de l'ensemble d'un plan de déplacements scolaires implique la participation d'un grand nombre de personnes pendant plusieurs mois. Il est donc indispensable de s'organiser efficacement pour mobiliser les participants et gérer les ressources.

Améliorer les infrastructures

Dans certains cas, une infrastructure inadaptée peut représenter un obstacle pour la mise en œuvre d'actions en faveur de la mobilité durable. La commission de mobilité doit réaliser, au plus tôt, une première analyse de la situation, aussi complète et objective que possible. Elle est ainsi mieux à même d'impliquer les acteurs extérieurs indispensables pour approfondir l'étude et pour identifier les infrastructures à adapter.

Exprimer une réelle volonté de changement

L'école doit exprimer clairement sa volonté d'organiser un changement dans l'accessibilité de son établissement et dans les comportements de mobilité. Pour cela, il est important qu'une personne s'engage plus particulièrement dans la coordination des actions pour la mobilité. Celle-ci bénéficie de l'aval de la direction (si ce n'est pas le directeur lui-même qui s'en charge) et rappelle, constamment, le réel engagement de l'école dans la mobilité durable.

Des élèves relayant le message

Les élèves jouent un rôle primordial dans la transmission du message de la commission de mobilité. Ils ne sont pas nécessairement membres de la commission, mais les impliquer d'une façon ou d'une autre permet de relayer le message vers les autres élèves et leurs parents.

5.2 L'APPUI AUX ÉCOLES

L'étude-action menée en 2001-2002 a permis de définir une méthode testée sur le terrain et de réunir des informations pratiques, qui aideront les écoles wallonnes à surmonter un certain nombre de barrières à la réalisation d'un plan de déplacements scolaires.

Par ailleurs, il est important que, dans le cadre des moyens mis en œuvre en Wallonie pour favoriser la mobilité durable, les écoles bénéficient d'un appui concret de la part de partenaires extérieurs (voir le *Répertoire de la mobilité en Wallonie*). Il s'agit en particulier de partenaires locaux et régionaux, comme les conseillers en mobilité, la police, les responsables des transports en commun, etc., qui sont appelés à prendre une part active au sein des commissions de mobilité des écoles. Ces dernières peuvent aussi s'adresser à différentes institutions et à de nombreuses associations, qui apporteront leur concours pour effectuer des études, pour organiser une campagne de sensibilisation ou, encore, pour mettre en œuvre des actions en faveur des modes de déplacement durables.