



la CeMathèque

dossier thématique



> Jeunes et mobilité

- > Quelques chiffres et repères
 - > Les outils de diagnostic et de planification
 - > Les alternatives à la voiture : de l'éducation à la mise en pratique
 - > Outils de sensibilisation et de communication et actions sur le terrain
 - > Aménagements de convivialité et de sécurité pour tous
 - > Petit lexique des principaux acteurs de la mobilité des jeunes
- 



> Préambule

Comme chacun le répète régulièrement, les jeunes sont les adultes de demain ! Leur éducation, leurs comportements et leurs expériences en matière de déplacements, d'abord comme enfants, ensuite comme adolescents, conditionnent dans une mesure certaine leurs choix futurs : en termes de modes de transport et peut-être aussi de lieu d'habitat : les deux étant évidemment intimement liés.

Par ailleurs, les déplacements des jeunes constituent une part non négligeable du total des déplacements à travers les trajets domicile-école (primaire, secondaire ou supérieur) et les déplacements de loisirs, vers les clubs de sport, les activités culturelles ... Les premiers représentent une part importante du trafic motorisé à l'heure de pointe, contribuant largement aux nuisances en termes de congestion, de pollution et de consommation d'énergie. Les seconds constituent une part de trajets en augmentation, dont la répartition dans le temps est bien plus diffuse.

Les habitudes de déplacement ont aussi des conséquences sur l'autonomie des enfants, la socialisation avec d'autres jeunes et leur santé. Et sur le plan de la sécurité routière, les jeunes sont parmi les usagers de la route les plus vulnérables.

Le sujet est sensible et la préoccupation réelle, et ce, de la part de tous les intervenants : citoyens, techniciens, élus. La mobilité scolaire fait l'objet d'enquêtes approfondies en particulier dans le cadre de l'élaboration des Plans communaux de mobilité. Les déplacements des jeunes sont en outre devenus le thème de la Semaine de la Mobilité 2010. La problématique touche à toutes les facettes de la mobilité et concerne les différentes fonctions que l'espace public doit rencontrer.

Une Cemathèque a été consacrée à la mobilité scolaire en 2005. Il était temps de l'actualiser à la lumière de nouveaux chiffres et des nouveaux outils mis en œuvre, des projets et actions menés, afin de proposer aux acteurs de terrain quelques cartes supplémentaires destinées à les aider. Par ailleurs, il était important d'élargir la problématique à l'ensemble des déplacements des jeunes car, même s'ils peuvent donner lieu à des comportements et à des habitudes de déplacement spécifiques, ils constituent un tout.

Cette publication prend l'option de présenter et de développer divers outils et actions concrètes qui peuvent aisément être mis en œuvre, reproduits et adaptés dans de nombreuses communes et écoles.

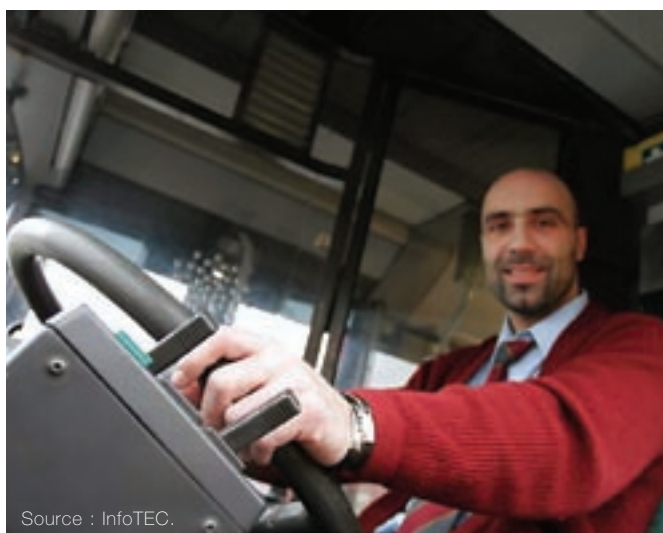
TABLE DES MATIÈRES

1.	Introduction	4
2.	Quelques chiffres et repères	6
3.	Les outils de diagnostic et de planification	9
4.	Les alternatives à la voiture : de l'éducation à la mise en pratique	13
5.	Outils de sensibilisation et de communication et actions sur le terrain	26
6.	Aménagements de convivialité et de sécurité pour tous	34
7.	Petit lexique des principaux acteurs de la mobilité des jeunes	38
8.	Conclusion	40
9.	Bibliographie	41



Sources : IBSR, Mobilitéplan, Magali Aussems.





Source : InfoTEC.



Source : SPW, Direction de l'Édition.

> 1. Introduction

Dresser un état de la problématique de la mobilité des jeunes aujourd'hui nécessite d'aborder divers thèmes. Il s'agit des chiffres, qui de près ou de plus loin touchent à leurs comportements, mais également des outils et des moyens disponibles pour connaître leurs habitudes, les sensibiliser et les éduquer aux modes de déplacement alternatifs à la voiture individuelle. En outre, des actions et des projets sont mis en œuvre afin d'encourager un transfert modal et une mobilité plus responsable. Enfin, des aménagements sont à prévoir afin de garantir un espace public accueillant et sûr pour tous, en particulier aux abords et sur les chemins menant aux pôles d'activités qui intéressent plus spécialement les jeunes. La plupart des politiques, des outils de planification et des actions visent les déplacements domicile-école des différents niveaux d'enseignement : primaire, secondaire et plus exceptionnellement supérieur. Mais quelques initiatives et projets concernent les déplacements extrascolaires des adolescents.

Quelques éléments **statistiques** sont présentés ci-après pour illustrer les comportements en matière de choix modal des élèves de l'enseignement primaire et secondaire. Ils parlent d'eux-mêmes et fixent quelques points de référence sur l'évolution de la situation, les tendances et bien sûr les marges de travail.

Les **politiques** quant à elles se déclinent en réglementation et en actions. Des lois, des décrets et des arrêtés déterminent l'organisation du transport scolaire, définissent l'élaboration des plans de déplacements scolaires et précisent le statut des abords d'écoles. À cet égard, il existe peu d'éléments neufs depuis quelques années. Elles sont déclinées à travers les différents chapitres de la publication.

Des **outils de diagnostic et de planification d'actions** existent et permettent de s'appuyer sur une analyse de la situation et une liste de projets à mettre en œuvre pour améliorer l'accessibilité multimodale d'une implantation scolaire.

Mode par mode sont listées les initiatives mises en place afin de permettre et d'encourager l'utilisation d'alternatives à la voiture individuelle : transport en commun, covoiturage, vélo, sans oublier bien sûr la marche à pied !

Eduquer, sensibiliser, informer, expliquer, impliquer ... constituent un préalable indispensable à toute modification des habitudes de déplacement. De nombreuses initiatives existent à cet égard. Elles portent sur une approche globale de la problématique des déplacements des jeunes, ou bien visent un mode de transport en particulier. Certaines nécessitent des actions ponctuelles, d'autres s'inscrivent dans la durée, et mieux encore, deviennent pérennes. Elles se développent le plus souvent via le canal scolaire.

La démarche en matière de sécurisation **des abords des écoles** reste une préoccupation, même si elle a déjà fait l'objet de diverses mesures plus ou moins convaincantes et efficaces selon les cas. Elle nécessite une approche globale du site concerné dans la perspective d'un partage équitable de l'espace public. Mais elle implique également de prendre en compte la sécurisation des cheminements des jeunes qui sont susceptibles de se rendre à l'école à pied ou à vélo, donc d'élargir le périmètre de travail à l'échelle du village ou de la ville et de travailler sur l'aménagement d'itinéraires qui intègrent également d'autres lieux : académie, centre sportif ... Une fois de plus, il s'agit d'intégrer une approche globale du territoire communal.

Quant aux **acteurs**, ils sont nombreux et variés, chacun apportant une pierre particulière à l'édifice.



> 2. Quelques chiffres et repères



La voiture se taille – malgré les problèmes induits – « encore la part du lion ». Source : Bureau de prévention des accidents (bpa.ch).

Les chiffres récents disponibles, qui permettent de caractériser les déplacements des jeunes, visent à ce jour essentiellement les déplacements domicile-école.

Déplacements scolaires : La voiture se taille toujours la part du lion

Aux heures de pointe, les déplacements scolaires représentent 30% des déplacements globaux. La mobilité scolaire est donc un enjeu majeur. Dès lors, pour mieux cibler les habitudes de déplacement vers l'école, la Direction de la Planification de la Mobilité du Service Public de Wallonie (DGO2) a mis au point un outil d'enquêtes sur la mobilité scolaire, qui est proposé aux écoles wallonnes intéressées et est par ailleurs utilisé dans le cadre des diagnostics des Plans communaux de mobilité.

Depuis 2003, ce sont près de 78 000 élèves du fondamental (maternel et primaire) et du secondaire qui ont été interrogés sur leur mode de transport vers l'école, avec des enquêtes réalisées dans 65 communes situées aux quatre coins de la Wallonie.

Aujourd'hui, un bilan de la situation globale des écoles interrogées a été établi¹. Le premier constat est que la voiture reste le moyen de déplacement prédominant pour effectuer les trajets domicile-école (57 %), tous types d'enseignements confondus.

Dans l'enseignement fondamental

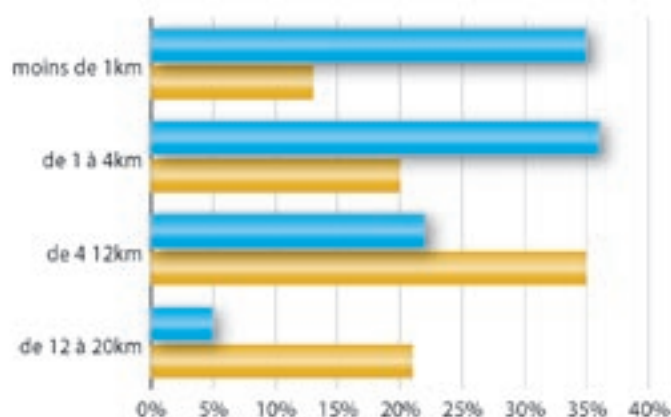
Les enquêtes révèlent que dans l'enseignement fondamental, la majorité des élèves, soit 74 %, sont conduits en voiture à l'école. La marche à pied vient en deuxième position, avec 19 % de part modale. On constate

en outre que, lorsque la taille de la commune diminue, la part modale de la voiture augmente à l'inverse de la marche, qui diminue. Le taux d'utilisation des autres moyens de déplacement, tels que le bus, le vélo, le transport scolaire et le train, reste minime. Ensemble, ils représentent 7 %.

35 % des élèves du fondamental habitent à moins d'1 km de l'établissement scolaire qu'ils fréquentent, 36 % parcourent une distance de 1 à 4 km, 22 % de 4 à 12 km et 5 % de 12 à 20 km. Les chiffres indiquent toutefois que parmi les élèves qui habitent à moins d'1 km, la moitié vient à l'école en voiture.

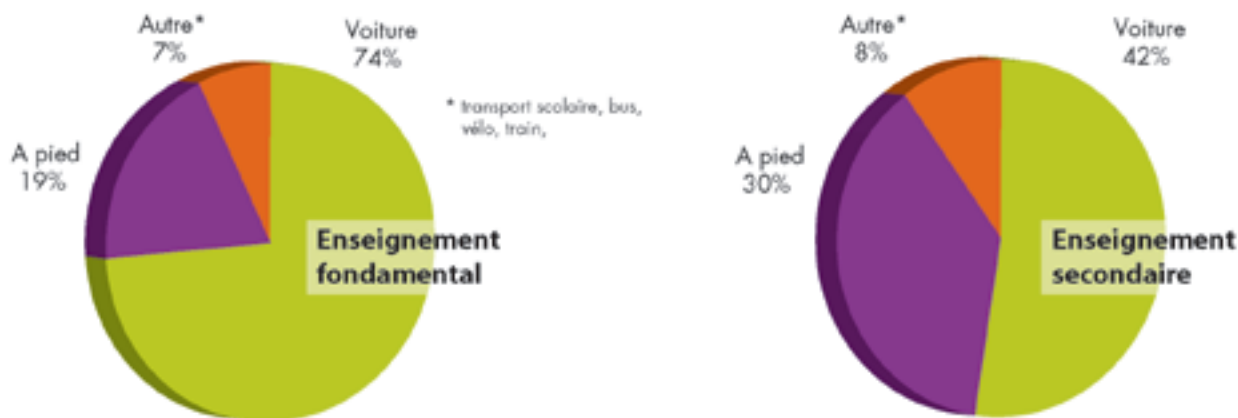
Les résultats de l'enquête indiquent aussi que, contrairement aux idées reçues, 40 % des personnes rentrent chez elles après avoir conduit leurs enfants à l'école en voiture. L'argument selon lequel les parents profitent de leur trajet vers leur lieu de travail pour s'arrêter à l'école concerne donc 60% des trajets effectués.

Enfin, signalons qu'à l'heure actuelle, le covoiturage constitue une pratique encore très marginale : 7 % pour l'aller-retour et 2 % pour l'aller.



Comparaison de distances domicile-établissement scolaire entre les enseignements fondamental et secondaire. Source : SPW – DGO2.

¹ Bilan général des enquêtes de mobilité scolaire en Wallonie, SPW-DGO2, Direction de la Planification de la mobilité, Namur, avril 2010, Document téléchargeable http://mobilite.wallonie.be/opencms/opencms/fr/planification_realisations/enquetes_mobilite/bilan_enquete_scolaire.html

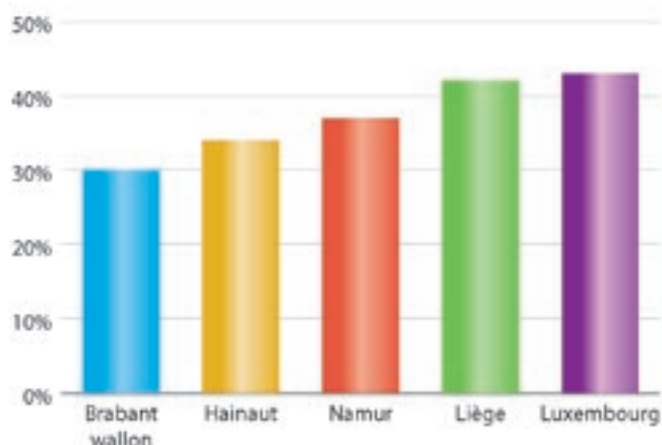


Comparaison de la répartition modale des déplacements domicile-école dans l'enseignement fondamental et secondaire.
Source : SPW – DGO2

Dans l'enseignement secondaire

En ce qui concerne les élèves du secondaire, l'utilisation de la voiture reste certes majoritaire mais dans une moindre importance, avec 42 % de part modale. L'utilisation des transports en commun vient en deuxième position et représente 37 % des déplacements, avec une part bien plus élevée pour le bus (30 %) que pour le train (7 %). Cette part laissée au transport public peut s'expliquer d'une part par les distances à parcourir, qui augmentent en raison de l'éloignement d'une école secondaire par rapport au domicile, et d'autre part par le fait que les élèves sont plus âgés et donc plus autonomes dans leurs déplacements quotidiens. La marche à pied occupe encore une place importante, avec 14 %. Le vélo est dans une bien mauvaise position et représente moins de 1 % des déplacements. On constate ici que la taille de la commune influence peu l'utilisation de l'un ou l'autre moyen de déplacement.

Considérés par province, ces résultats présentent quelques nuances qui méritent d'être soulignées. La part des transports en commun (bus et train) représente 30 % en Brabant wallon, 34 % en Hainaut, 37 % à Namur, pour 42 % en province de Luxembourg et 43 % en province de Liège. L'usage de la voiture, qui est le plus important en Brabant wallon, diminue à mesure que la part des transports en commun augmente, cela va de soi.



Part des transports en commun (bus, train) par province dans l'enseignement secondaire. Source : SPW – DGO2.

Une comparaison des comportements en fonction de la taille de la commune montre une grande cohérence. Ainsi, les déplacements en voiture augmentent légèrement lorsque la taille de la commune diminue, à l'inverse des transports en commun, mais les écarts sont limités.

13 % des élèves du secondaire habitent à moins d'1 km de l'établissement scolaire qu'ils fréquentent, 20 % parcourent une distance de 1 à 4 km, 35 % de 4 à 12 km et 21 % de 12 à 20 km. Les chiffres indiquent toutefois que 20 % des élèves habitant à moins d'1 km viennent à l'école en voiture !

L'usage de la voiture est fortement majoritaire jusqu'à une distance de 12 km, au delà, les transports en commun prennent, enfin, le dessus !

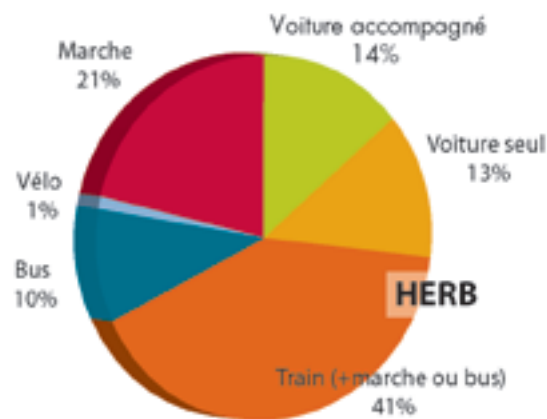
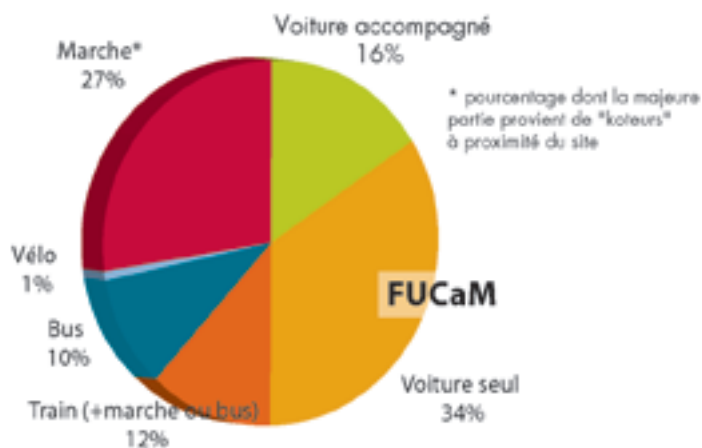
Pour 61 % des élèves la durée du trajet ne dépasse pas 15 minutes, pour 26 %, elle se situe entre 15 et 30 minutes, et pour les 14 % restants, elle est supérieure à 30 minutes.

Un autre constat intéressant concerne les raisons pour lesquelles les modes alternatifs à la voiture individuelle sont trop peu utilisés. Et si on interroge les élèves quant à leur souhait d'être conduits en voiture, on constate qu'ils sont 60 % à préférer ce mode, alors que seulement 42 % l'utilisent. De quoi laisser dubitatif !

À propos de l'utilisation du vélo, le frein principal indiqué est le danger, suivi par les conditions climatiques et le manque d'aménagements, ce qui rejoint, dans une certaine mesure, la première raison évoquée. Si la voiture est utilisée si massivement, c'est principalement pour une raison de confort et de sécurité des déplacements. 7 % des jeunes se disent intéressés par le vélo.

Concernant le potentiel d'utilisation des transports en commun, 57 % des élèves qui ne les utilisent pas indiquent qu'une possibilité existe, 27 % disent que ce n'est pas possible et 16 % ... ne savent pas. Les freins à leur utilisation visent d'abord les horaires mal adaptés, ensuite le temps nécessaire pour effectuer le trajet. 5 % indiquent qu'ils sont intéressés par ce mode de transport.





Mode de déplacement des étudiants des FUCaM et de la HERB.

Sources : FUCaM + HERB. Résultats de l'enquête de septembre 2007, extraits de la plaquette de sensibilisation 2008.

Dans l'enseignement supérieur

Les chiffres et les données concernant les plus de 18 ans qui poursuivent des études sont peu nombreuses. Le « kot » permet en général d'éviter les déplacements de plus longue distance vers le lieu d'enseignement. Malgré cela il arrive que l'usage des transports en commun ou d'un vélo reste nécessaire. On relève aussi que, tout en disposant d'un kot, certains jeunes possèdent aussi une voiture. Mais dans de nombreux cas, les étudiants restent chez leurs parents et effectuent donc les trajets domicile-lieu d'enseignement.

Des enquêtes ont été réalisées dans quelques établissements de l'enseignement supérieur en Wallonie. Toutefois, celles-ci étaient la conséquence d'une situation particulière qui nécessitait un diagnostic chiffré de la situation : en particulier dans le cadre d'un déménagement vers une nouvelle implantation. Les résultats sont directement liés à une situation précise et ne permettent pas de tirer des pourcentages significatifs en termes de part modale en particulier.

Des solutions spécifiques ont parfois été apportées avec la création de lignes de bus, adaptées à ce public, comme les liaisons « rapido » ou « conforto ».

Et les trajets extrascolaires ?

Nous ne disposons pas de chiffres quant à la répartition modale des déplacements extrascolaires. Toutefois, nous savons pertinemment que la part de la voiture y est bien plus élevée encore que pour les trajets scolaires d'abord pour des questions d'horaires : déplacements jusqu'en soirée, le week-end ... mais aussi de localisation dispersée des lieux d'activités.

L'utilisation de modes de transports alternatifs : une nécessité !

Outre les nuisances classiques liées au trafic automobile (pollution, bruit, embouteillages,...), les comportements mis en évidence ont d'autres conséquences. Ils vont de pair avec une augmentation des risques d'accidents et avec un sentiment accru d'insécurité :

phénomènes induisant un recours encore plus important à la voiture ... Bref : le cercle vicieux ! De plus, ils ont des répercussions sur le développement physique et psychomoteur des jeunes qui, d'une part, souffrent d'un manque d'activités physique et, d'autre part, accumulent un retard dans leur prise d'autonomie et dans l'apprentissage de la rue et des dangers de la circulation et voient se réduire des occasions de se socialiser. Enfin, ils participent à la constitution d'une génération qui n'aura jamais rien connu d'autre que des déplacements en voiture et qui de ce fait, dès 18 ans, n'aura d'autre réflexe que de passer au plus tôt son permis de conduire. La voiture devient ainsi l'unique référence de ces futurs citoyens.

Des enquêtes montrent l'influence des déplacements domicile-école sur les déplacements domicile-travail. De nombreux parents invoquent le fait de devoir déposer et rechercher leurs enfants à l'école pour expliquer qu'ils n'ont pas d'autre choix que la voiture pour se rendre à leur travail. Le raisonnement est aussi fait en sens inverse ! Les enfants sont déposés à l'école en voiture, puisque les parents utilisent leur véhicule pour se rendre à leur travail.

Indéniablement, les trajets vers l'école représentent un potentiel de transfert modal important. Le très faible score réalisé par le vélo par exemple (1%), alors que la plupart des élèves en possèdent un et que 34 % habitent à moins de 4 km de leur école montre qu'il existe là un potentiel non négligeable.

Un petit détour en voiture, cela coûte ...

Mine de rien ... effectuer tous les jours un détour pour conduire son enfant à l'école revient vite cher. Sur base d'un coût estimé de 0,30/km, un détour de 5 km coûte environ 500 € par an (5 km X 2 X 170 jours), et un détour de 10 km conduit bien sûr à 1000 €. Ce qui est probablement bien plus cher qu'un abonnement en transport en commun. L'impact financier est bien sûr à pondérer en fonction du nombre de jeunes transportés.

Mais le coût est un critère parmi d'autres ...

> 3. Les outils de diagnostic et de planification

Savoir comment agir implique une bonne connaissance du contexte, ce qui peut nécessiter l'utilisation d'outils de diagnostic, certains d'entre eux débouchant sur un plan d'action constitué de mesures à mettre en œuvre. Une fois de plus, ceux-ci visent les déplacements scolaires.

Petit historique

Des initiatives sont développées depuis de nombreuses années en Angleterre avec les « School travel plan ». En France, depuis 2000, des projets, appelés plans de déplacement domicile-école, ou projets d'écomobilité scolaire ont été réalisés dans des villes de tailles diverses.

En Wallonie, un premier projet a vu le jour en 2001, qui visait à rassembler et à approfondir les connaissances sur la mobilité scolaire. Dans ce cadre, des actions pilotes ont été menées dans des écoles¹ de l'enseignement primaire et secondaire de la Région.

En 2003, le concept de « Plan de Déplacements Scolaires » (PDS) est créé et expérimenté à titre pilote. Il propose un outil qui permet d'appréhender la mobilité scolaire de manière globale, en y intégrant toutes ses facettes et en coordonnant la concertation et les stratégies d'actions à mettre en œuvre. Neuf communes² s'inscrivent alors dans cette démarche, impliquant une quarantaine d'établissements scolaires.

À partir de 2004, sur base du décret du Gouvernement wallon du 1^{er} avril relatif au transport et aux plans de déplacements scolaires, les PDS sont pris en charge par les secrétaires de commission territoriale de transport scolaire. Ils s'accompagnent de la réalisation d'enquêtes, dont la forme et le contenu ne sont pas codifiés. Ceux-ci varient en fonction des bureaux d'études qui sont associés au projet.

PDS et enquêtes scolaires vont ensuite évoluer en parallèle, ces dernières connaissant depuis quelques années un développement important à l'échelle de la Région, via les Plans communaux de mobilité ou en réponse à des demandes spécifiques.

¹ Etude préalable au lancement des projets pilotes : Attert (Metzert-Tontelange), Dinant, Enghien, Eupen, Jumet, Martelange, Saint-Vith, Waremme.

² Il s'agit de Chimay, Châtelet, Durbuy (Barvaux), Estinnes, Incourt, Namur (Jambes), Nandrin, Jemeppe/Sambre (Spy) et Visé.





Logo et séance d'animation «Octopus». Source : <http://www.planoctopus.be>

Un autre outil a été développé et soutenu par l'Etat fédéral : il s'agit du projet « Octopus ». Lancé en 2005 par l'asbl flamande de défense des piétons « Voetgangersbeweging », il propose aux établissements de l'enseignement fondamental un plan permettant d'engager une réflexion au sein de l'école, de la sensibilisation ainsi qu'un plan d'actions. Les écoles étaient invitées à travailler en collaboration avec la commune, mais si cette dernière n'était pas intéressée, l'école pouvait travailler de façon autonome. Cette démarche a été développée dans quelques écoles wallonnes.

publics scolaires face aux problèmes de pollution et de sécurité. » (article 19).

« Il comporte l'établissement du profil d'accessibilité de l'école, repris dans une fiche d'accessibilité multimodale, un diagnostic des comportements de mobilité des différents publics scolaires et la définition d'actions à mettre en œuvre. » (article 22).

Des commissions sont mises en place à trois niveaux : une commission wallonne des déplacements scolaires, qui a pour mission d'assurer le respect du Pacte scolaire et de faire rapport au Gouvernement wallon sur les questions ayant trait au transport scolaire et aux PDS, six commissions territoriales de déplacements scolaires³, chargées notamment de coordonner les PDS menés sur leur territoire tout en veillant au respect du Pacte scolaire, et des commissions de mobilité d'écoles, mises en place pour l'ensemble des écoles participant à un PDS. Elles sont chargées d'élaborer et de mettre en œuvre ceux-ci.

Un PDS concerne une école ou bien réunit plusieurs écoles d'un même territoire, qui vont travailler ensemble au sein d'une commission de mobilité d'école(s). Celle-ci est la cheville ouvrière du PDS et rassemble des représentants du pouvoir organisateur, des enseignants, des parents et des élèves.

Une concertation doit être organisée entre cette commission, le secrétaire de la commission territoriale de déplacements scolaires et la commune. D'autres acteurs peuvent, voire doivent, être associés, tels des représentants de la police, du TEC, du SPW et d'associations locales.

Le CeM a un rôle important à jouer comme relais entre les différentes parties et peut apporter un éclairage par rapport à des aspects de la problématique qu'il maîtrise. Il veillera de plus à une cohérence globale des différents projets, mesures et actions à l'échelon communal.

En Wallonie, les Plans de déplacements scolaires ne connaissent pas un développement à grande échelle, au contraire des Plans communaux de mobilité. En 2004 dix PDS ont été lancés⁴ et six en 2006⁵. Quelques PDS ont encore vu le jour en 2007⁶, en 2008⁷, en 2009⁸ et en 2010⁹.

P10 Le Plan de déplacements scolaires

Le 1^{er} avril 2004, le Gouvernement wallon a adopté un décret relatif au transport et aux plans de déplacements scolaires¹. Son principal apport concerne le PDS. Il définit celui-ci, ses objectifs, son contenu, la procédure à suivre pour son élaboration et la structure de fonctionnement à mettre en place lorsqu'une intervention financière de la Région est sollicitée.

Ainsi, le « Plan de déplacements scolaires comporte un ensemble de mesures concertées visant à gérer les déplacements scolaires² dans une perspective de développement durable. » (article 2-2°). Il s'adresse à l'ensemble du « public scolaire : les élèves, les enseignants, les membres du personnel de l'école et toutes autres personnes effectuant régulièrement des déplacements de ou vers l'école. » (article 2-1°). « Il a pour objectif d'améliorer la sécurité, l'environnement et la qualité de vie sur le chemin et aux abords des écoles par la sensibilisation et la responsabilisation des

³ Leur ressort correspond au périmètre d'exploitation des sociétés de transport en commun (Brabant wallon, Charleroi, Hainaut, Liège), à l'exception de la région de Namur-Luxembourg, où il existe une commission pour le territoire de la province de Namur et une pour le territoire de la province de Luxembourg.

⁴ à Aiseau-Pressles, Braives, Ecaussinnes, Gesves, Libramont-Chevigny, Ottignies, Sambreville, Spa, Thuin, Wavre.

⁵ à Court-Saint-Etienne, Namur, Neufchâteau, Soignies, Trois-Ponts, Verviers.

⁶ à Arsimont, Champlon, Hamois, Marche-en-Famenne (Waha), Tenneville, Tilff.

⁷ à Flémalle, Saint-Hubert, Somme-Leuze, Tellin.

⁸ à Chaudfontaine (Beaufays) et Héron.

⁹ à Chaudfontaine (Ninanne) et Baelen.

¹ Moniteur belge du 7 mai 2004.

² Limité aux heures d'entrée et de sortie des écoles.

En effet, le principe aujourd'hui est de ne pas encourager systématiquement la réalisation d'un PDS¹, car cette démarche est lourde et nécessite une énergie non négligeable de la part de la direction, du corps enseignant et des autres acteurs, mais plutôt de commencer par la réalisation d'une enquête scolaire, dont les conclusions indiqueront si oui ou non il est pertinent de se lancer dans un PDS.

Le PDS connaît par contre un développement important en Région de Bruxelles-Capitale, celle-ci encourageant vivement la démarche (www.bruxellesmobilite.irisnet.be/.../plan-de-deplacement-des-ecoles). Plus de 600 écoles et plus de 215 000 élèves sont concernés. Depuis 2006, des appels à candidature sont lancés, et une trentaine d'écoles sont sélectionnées chaque année. Environ 150 écoles se sont impliquées. Le cahier des charges est sensiblement comparable à celui de la Wallonie.

¹ Une réflexion est en cours actuellement quant à l'avenir de l'outil PDS en Région wallonne.

Les écoles bruxelloises concernées profitent d'un encadrement et de la méthodologie (farde PDS) développée à leur intention. Chaque année, une rencontre est organisée avec les écoles participantes afin d'échanger expériences et bonnes pratiques, de dresser un bilan, d'évaluer la satisfaction des écoles par rapport à la démarche et aux résultats atteints et d'identifier les difficultés vécues sur le terrain. La Région offre aux écoles participantes une valve d'information à placer à l'entrée de l'école pour renforcer la communication sur le projet. La fiche d'accessibilité joue également un rôle important ainsi que la carte qui localise les domiciles des élèves pour rechercher des solutions.

Les résultats et actions entreprises sont directement liés au contexte et aux opportunités d'intervention. Elles sont plus ou moins originales selon les cas : installation d'un dépose-minute, modification d'un sens de circulation, mise sur pied d'un plan cycliste, information et communication sur la mobilité durable, partie prenante du contrat de quartier de l'école, acteurs du projet de réaménagement de la rue de l'école ...



L'outil d'enquête de mobilité scolaire développé par le Service public de Wallonie

Depuis 2005, les enquêtes de mobilité scolaire sont donc dissociées des PDS et devenues un outil de statistique et de prospective indépendant.

L'enquête sur la mobilité scolaire a pour but d'établir un diagnostic des comportements de mobilité des élèves, en ciblant les éventuels problèmes aux abords et sur le chemin de l'école ainsi que les freins à l'utilisation de l'un ou l'autre moyen de déplacement.

Au fil du temps, cet outil de diagnostic a évolué en profitant des améliorations techniques des programmes utilisés et permet l'encodage informatisé des questionnaires et un traitement automatique des données recueillies. Parallèlement à cela, les questionnaires proposés ont été remaniés pour correspondre au mieux à la réalité et à la demande des écoles.

Le public cible interrogé a évolué également : pour le fondamental, l'enquête s'adresse aux parents et pour le secondaire aux élèves. Ceux-ci complètent le questionnaire et le remplissent directement en classe, ce qui a pour conséquence non négligeable d'augmenter le taux de participation à l'enquête.

Depuis 2007, les enquêtes sont proposées systématiquement à tous les établissements scolaires (tous réseaux et tous niveaux confondus) d'une commune qui entame un Plan communal de mobilité. En outre, toute école en Wallonie peut solliciter le SPW pour la réalisation d'une enquête.

Concrètement, les directions des écoles qui souhaitent réaliser une enquête scolaire sont informées de la finalité de la démarche et de ses aspects pratiques. Leur collaboration est sollicitée, car elle est indispensable. Les différentes étapes du processus de mise en œuvre leur sont présentées : les consignes à l'intention des enseignants pour la distribution et la gestion des questionnaires (encodage au sein de l'école), son mode d'emploi, le courrier type à adresser aux parents, les délais de réalisation ...

Une bonne solution consiste à impliquer les enfants dans la démarche et à associer l'enquête à des activités à caractère pédagogique en faisant participer les élèves à l'encodage des données par exemple. Il est également important de proposer une synthèse vulgarisée des résultats de l'enquête aux équipes éducatives, aux élèves et à leurs parents. Qu'un retour compréhensible soit communiqué favorise sans doute une prise de conscience sur certains aspects.

janvier 2011

La CeMathèque_n°31

■ À Mons, les FUCAM et la HERB

... face à la perspective du déménagement de la Haute Ecole Roi Baudouin (HERB), implantée en centre-ville et appelée à rejoindre les Facultés universitaires catholiques de Mons (FUCAM) sur le campus intégré situé en périphérie à 3 kilomètres du centre, ont décidé de réaliser au préalable une enquête afin d'estimer correctement les comportements de déplacement des étudiants et des enseignants.

En parallèle, quelques manifestations ont eu lieu pour ouvrir les yeux des étudiants quant aux possibilités d'atteindre le campus autrement qu'en voiture, dont une balade de reconnaissance des lieux à vélo, pilotée par la police et Pro Velo.

À la suite de l'enquête, des mesures ont été prises pour améliorer l'attractivité des transports en commun avec l'adaptation d'une ligne de bus et la mise en place de navettes spéciales pour relier le campus à la gare, et une adaptation des horaires des cours, en vue d'une meilleure adéquation avec les horaires des trains. De vieux vélos sont récupérés et prêtés aux étudiants. Des parkings vélos, des douches et des vestiaires sont disponibles sur le campus et la création d'une piste cyclable est prévue.





TEC Namur-Luxembourg : service spécial de «ramassage scolaire». Source : SPW, Direction de l'Édition

> 4. Les alternatives à la voiture : de l'éducation à la mise en pratique

Face aux conséquences de l'évolution des déplacements scolaires en termes de nuisances environnementales et de congestion, mais également de développement psychologique, psychique et physique des enfants, différentes actions sont menées pour favoriser un report modal de la voiture individuelle vers les modes de transport alternatifs, la marche et le vélo.

En transport en commun

Le transport par bus : une clientèle en grande partie scolaire

Les jeunes constituent une part très importante de la clientèle du TEC. Le réseau des lignes de bus est en bonne partie conçu afin de répondre à leurs besoins.

Et pour attirer davantage d'élèves encore, des mesures ont été prises récemment au niveau de la tarification. Ainsi, les jeunes de 6 à 11 ans en possession du titre de transport Lynx Junior voyagent gratuitement sur le réseau TEC. Entre 12 et 24 ans, les étudiants bénéficient d'une réduction de 50 % sur le prix de l'abonnement LYNX, offerte par la Communauté française. S'ils font partie des « Familles nombreuses », ils bénéficient d'une réduction de 20% sur le prix plein de l'abonnement LYNX, à laquelle s'ajoute la réduction de 50% sur

les 80 % restants. Ils paient donc au final 40% du prix de l'abonnement.

De son côté, la STIB octroie également des conditions avantageuses aux jeunes : la gratuité jusqu'à 12 ans, un tarif dégressif en fonction du nombre d'abonnements détenus par les enfants d'une même famille, et en sus la même réduction de 50 % offerte par la Communauté française lorsqu'ils fréquentent un établissement reconnu par celle-ci.

En train, la tarification est également très avantageuse, via l'abonnement carte train scolaire, ou bien via la carte campus, si le jeune effectue moins de quatre trajets par semaine.

Dans tous les cas (en bus ou en train), comparé au coût du trajet ou du détour effectué en voiture, le calcul est vite fait ! De plus les jeunes qui disposent d'un abonnement peuvent l'utiliser à tout moment, autant de fois qu'ils le souhaitent, à l'intérieur de la zone définie bien sûr.

Toutefois, comme l'indiquent les enquêtes en milieu scolaire, il reste à mieux faire connaître ce mode de transport et à faire évoluer un certain nombre d'obstacles et d'idées toutes faites, car un potentiel non négligeable existe.



■ L'apprentissage du bus en TEC Hainaut : une démarche originale

En juillet et en août, les parents qui abonnent, pour la première fois, un enfant de 11 à 14 ans reçoivent une carte de transport gratuite. L'objectif est d'encourager le jeune à repérer, avec ses parents, le trajet à parcourir pour aller à l'école.

Des séances d'information sont également organisées. Car, se déplacer en bus peut nécessiter un apprentissage. Lire un horaire, trouver l'arrêt, emprunter la bonne ligne dans le bon sens, utiliser un abonnement ... sont autant de facettes du déplacement à maîtriser.

Cette démarche est organisée en partenariat avec les enseignants et le service de Médiation Scolaire de la Province de Hainaut. Des contrôleurs du TEC animent les classes de cinquième et sixième primaires et de première secondaire. Les objectifs sont : aller à la rencontre des jeunes, leur expliquer le fonctionnement du transport en commun, les sensibiliser au bon comportement à adopter à bord d'un bus, humaniser les contacts entre les jeunes et le TEC.

■ La campagne « Permis mobile »

... a pour objectif d'éveiller la conscience des participants aux impacts de la mobilité sur la santé, la qualité de vie et l'environnement, à les sensibiliser aux règles de sécurité qui prévalent dans les TEC et à les responsabiliser pour un usage respectueux des transports en commun. Elle est destinée aux élèves du premier degré secondaire.

Un animateur professionnel, spécialiste du développement durable et un agent du TEC, conducteur ou contrôleur, proposent au cours d'une animation en classe et d'un voyage en TEC (en option) aux élèves de



Séance d'animation «Permis mobile».
Source : <http://permismobile.coren.be>

relever le défi d'obtenir leur Permis Mobile. L'implication du jeune est sollicitée dans le cadre d'une démarche interactive qui vise l'acquisition de connaissances et de compétences utiles. Si l'école le souhaite, elle peut également inscrire une classe au concours vidéo.

Pour en savoir plus : <http://permismobile.coren.be>

■ Un roman-photo sur les relations jeunes – TEC – police

Liège s'est lancée dans la publication de romans-photos avec le TEC et la police afin de créer un climat constructif entre les différents publics-cibles. Le résultat est issu de rencontres entre ceux-ci. L'histoire qu'ils ont construite ensemble tient la route, non parce que les protagonistes suivent un schéma qui leur serait propre mais simplement parce que tous l'ont travaillée pour qu'elle soit le reflet du désir de mieux vivre ensemble. Par ce roman-photo, le message est qu'il est possible de partager un espace commun en bonne intelligence et qu'améliorer la qualité de vie dans les quartiers est une priorité.



■ La STIB lance l'« e-mag », une newsletter pour les ados

La société bruxelloise de transport public a lancé une lettre d'information électronique visant spécialement les jeunes de 13 à 18 ans, comportant une série d'informations ainsi que des conseils pratiques sur les trams, bus et métros à Bruxelles. La newsletter propose aussi des concours avec, à la clé, de sympathiques cadeaux.

Le premier numéro d'« e-mag » parle de l'introduction du contrôle d'accès dans le métro, de l'application Google Transit, qui permet de trouver facilement son itinéraire en transports publics, des bus écologiques et de la campagne pour plus de respect et de courtoisie.

Extrait d'articles de l'e-mag - diffusion décembre 2010. Source : STIB (<http://www.stib.be/e-mag.html?l=fr>).



Le transport scolaire : pourquoi, pour qui, à quelles conditions

La loi dite « du Pacte scolaire » : petit rappel

En 1959, la loi du Pacte scolaire¹ a mis un terme à la « guerre scolaire » qui sévissait entre l'enseignement confessionnel et le non-confessionnel en fixant les règles destinées à régir les rapports entre les différents réseaux.

Elle garantit aux parents le droit de disposer, à une distance raisonnable, d'une école correspondant à leur choix et stipule que, si un tel établissement n'existe pas, l'Etat doit, soit ouvrir ou subventionner un nouvel établissement, soit assurer le transport vers une telle école. La distance raisonnable est fixée à 4, 12 et 20 kilomètres, respectivement pour les écoles gardiennes/primaires, secondaires inférieures et secondaires supérieures. Les élèves qui bénéficient du service du transport scolaire payent au prorata des kilomètres parcourus en deçà de la distance raisonnable définie tandis que ceux qui utilisent les lignes régulières se voient rembourser une partie de l'abonnement suivant le même principe (excepté les élèves de l'enseignement spécial qui bénéficient de la gratuité du transport). Alors qu'au départ le service ne concernait que les élèves qui, effectivement, habitent à une distance supérieure à la distance dite

« raisonnable », peu à peu les élèves dits « de commodité », c'est-à-dire qui habitent à une distance inférieure à cette distance limite, ont également été intégrés au sein du service des bus scolaires. Néanmoins, l'accès reste modulable en fonction du degré et du type d'enseignement, ce qui ne facilite pas toujours la lisibilité du système².

Le service du transport scolaire a vu le jour en 1983. Il se définit avant tout comme un service de carence, mis en place lorsque les lignes régulières existantes ne peuvent répondre aux besoins. Il s'agit principalement de déterminer si les élèves demandeurs vont bien à l'école la plus proche de leur domicile et de superviser la bonne exécution des circuits de transports scolaires attribués par adjudication à des transporteurs privés.

Régionalisée en 1993, cette compétence est revenue en 1997 à la Région wallonne. La Direction du Transport scolaire est créée en 1998 au sein du Ministère de l'Équipement et des Transports. Elle fait partie de la Direction générale opérationnelle Mobilité et Voies Hydrauliques du Service public de Wallonie depuis la réorganisation des services administratifs wallons.

Dès 1988, l'organisation des services de transport scolaire a été confiée à la SRWT avant de revenir, en 1998, au groupe TEC sur base d'un contrat de gestion signé avec le Gouvernement.

¹ Pacte scolaire : Loi du 29 mai 1959, modifiant certaines dispositions de la législation de l'enseignement, Moniteur belge du 19 juin 1959.

² Pour en savoir plus : <http://transport-scolaire.wallonie.be>.



Convoyeur de bus

Il existe un règlement particulier fixant les droits et devoirs des convoyeurs et des convoyeuses du transport scolaire afin de garantir un service de qualité et de prévenir les accidents¹. Celui-ci définit leurs tâches, leurs responsabilités en matière de discipline et le suivi du service à réaliser et à transmettre à la Direction du Transport scolaire.

Des services spéciaux pour les activités nocturnes

Des initiatives sont mises sur pied afin de permettre et d'encourager l'utilisation des transports en commun lors d'événements, de fêtes, de concerts, voire de manière récurrente le week-end, pour atteindre des lieux spécifiques ou simplement aller au cinéma, au restaurant ... Accessibles à tous, ils visent en particulier une clientèle jeune, de manière à lui offrir une alternative à l'utilisation de la voiture, à éviter de prendre le volant dans de mauvaises conditions, voire tout simplement à lui permettre de se déplacer.

¹ Cfr. le Règlement particulier au transport scolaire à l'usage des convoyeurs et des convoyeuses (adopté au C.C.B. du 18 juin 2002) et la brochure « Transport scolaire : l'affaire de tous – convoyeur(se) : mode d'emploi », MET, Namur, 2004.

La Direction du Transport scolaire

Au sein du Service Public de Wallonie, la Direction gère et organise le transport scolaire sur l'ensemble du territoire de la Région.

Ses missions consistent principalement à :

- traiter les demandes de prise en charge à bord des circuits de transport scolaire ;
- financer et suivre l'exploitation des circuits de ramassage confiée aux TEC ;
- gérer le personnel d'accompagnement qui assure la sécurité à bord des bus ;
- assurer le suivi des plaintes relatives à l'organisation du transport scolaire.

Ainsi, aujourd'hui, la Direction du Transport scolaire c'est :

- 716 convoyeuses ;
- 930 circuits de ramassage ;
- 32 785 élèves transportés ;
- un budget annuel de 37 630 000 euros, hors rémunération du personnel administratif et d'accompagnement, et petits frais d'équipement.

(Chiffres juin 2010)



Envie de sortir vendredi soir en toute sécurité ?

Jusqu'au 7 novembre 2008 inclus,
le Festibus est gratuit* !!



Festibus
La fête... sur toute la ligne !

Restez assis, dès le 17 octobre 2008,
le Festibus s'occupe de tout !!!

Extrait du dépliant «Festibus». Source : TEC.

■ Le Philinoctambus

... conduit les fêtards dans les soirées de village de la commune. Cinq fêtes sont concernées par ce projet. Ce concept, lancé en 2005 par la Centrale de Mobilité et soutenu par la Commune de Philippeville, la Région wallonne et le TEC, semble se pérenniser.

À partir d'itinéraires prédéfinis, le bus se rend dans différents villages de la commune de Philippeville dès 21h30. Il est accessible gratuitement à toutes les personnes désireuses de sortir, qu'il ramène dès 3h30 du matin. Il transporte en moyenne une quarantaine d'usagers. Dans la plupart des cas, 1 € de réduction sur l'entrée à la soirée est même octroyé aux usagers du Philinoctambus.



Philinoctambus. Source : Centrale de mobilité de Philippeville.

■ Le Festibus

... désigne une ligne de bus spéciale, mise en place par le TEC Brabant wallon, qui permet de se rendre dans un dancing de Braine-l'Alleud. Il parcourt en alternance deux boucles distinctes au départ du dancing, de 22h à 6h du matin, avec un passage au dancing toutes les 30 minutes. Le billet aller/retour coûte 3€, cependant, le dancing accorde une réduction de 2€ sur le prix d'entrée de la soirée du vendredi, à toute personne qui entre dans les conditions d'accès au dancing et qui a emprunté le Festibus pour s'y rendre. Cela signifie, en clair, que le trajet aller/retour ne coûte que 1€.

■ Noctis

... est le service développé par la STIB afin de permettre de se déplacer les vendredis et samedis soir, de 0h15 à 3h du matin. Ce réseau est constitué de 11 lignes de bus. Il est accessible avec tous les titres de transport STIB : ticket 1 voyage, 10 voyages, 1 jour, abonnement ...

■ Taxi TEC

... est actuellement destiné aux résidents de la zone urbaine de Namur, titulaires d'un abonnement TEC Namur-Luxembourg mensuel ou annuel et comprenant la zone urbaine de Namur, d'une carte 65+, d'un libre parcours, d'une carte blanche, d'un abonnement combiné SNCB-TEC comprenant le réseau urbain de Namur. Les tickets « TaxiTEC » leur permettent d'utiliser un taxi, au départ de la place de la Gare, arborant le logo TaxiTEC sous son pare-brise, pour rejoindre leur domicile, et ce entre 22h et 1h du matin. Le coût du service est de 2,5 €, son usage est limité à 4 fois par mois par abonné. En fonction de la capacité du véhicule, une ou plusieurs personnes supplémentaires peuvent prendre place gratuitement dans le taxi pour la même destination.

Cette initiative est proposée également par le TEC Brabant wallon à Nivelles.





Formation vélo. Source : ProVélo.

À vélo

D'abord l'éducation au vélo

Pour un enfant, rouler à vélo en rue ne s'improvise pas. Depuis une quinzaine d'années, l'association Pro Velo, active en Belgique francophone, propose une éducation au vélo en milieu scolaire.

Des formations pour les élèves

Ces formations à l'attention des classes du primaire et du secondaire familiarisent à la conduite et à la maîtrise du vélo. Elles présentent les bases du code de la route, initient et exercent les élèves à la sécurité routière, aux déplacements à vélo en rue, en groupe d'abord, puis seuls. Organisées en niveaux progressifs, elles sont données par des formateurs expérimentés qui allient l'apprentissage au plaisir de rouler à vélo. On considère trois niveaux d'apprentissage :

- niveau 1 : être capable de maîtriser son vélo et de vérifier s'il est en ordre : proposé dès la première année du primaire. La formation dure deux heures ;
- niveau 2 : être capable de se déplacer en groupe dans la circulation : à partir de la troisième année primaire. La formation dure environ deux heures, mais peut être combinée avec une sortie pédagogique ;
- niveau 3 : être capable de se déplacer seul dans la circulation ; pour les élèves à partir de la cinquième primaire. Cette formation, qui dure trois heures, est proposée à des groupes de 15 élèves maximum, ce qui demande souvent de scinder la classe en deux.

« Demain, je vais à l'école à vélo »

... est un cahier pédagogique d'une vingtaine de pages réalisé par Pro Velo à l'attention des jeunes de quatrième et de cinquième primaires. Il est truffé de conseils, de photos et de dessins explicatifs, et conçu de manière à inciter le lecteur à prendre position quant à l'utilisation de son vélo, sa vision de celui-ci, ses motivations et ses comportements, sa compréhension du code de la route et des consignes de déplacement ... Il est téléchargeable ou disponible dans les Maisons du Cycliste.

Extraits du livret pédagogique
« Demain je vais à l'école à vélo ».
Source : ProVélo.





Brevet cycliste. Source : ProVélo.

Des formations pour les enseignants

Pro Vélo et l'IBSR proposent aux enseignants intéressés de suivre un module de formation de deux jours, dans le cadre des formations organisées par la Communauté française, pour prendre eux-mêmes en charge une partie de l'éducation au vélo de leurs élèves.

Le brevet du cycliste

Lorsque les élèves ont suivi les différentes étapes de l'éducation au vélo, il est tout naturellement proposé de formaliser cet apprentissage par un certificat : le brevet du cycliste, qui valide les compétences acquises. Celui-ci est décerné à l'issue de plusieurs épreuves de connaissances, d'habileté et de comportement en rue. Le test est organisé en cinquième primaire : un moment où les compétences des enfants peuvent le mieux être évaluées.

Depuis 2005, la Région wallonne et de nombreuses communes misent sur le brevet du cycliste pour l'apprentissage qu'il permet et pour la dynamique et l'effet d'entraînement qu'il suscite.

Actuellement, chaque année environ 6 000 enfants passent leur brevet du cycliste. Ils représentent environ 15 % des enfants de cinquième primaire. Cela concerne donc jusqu'à présent environ 30 000 jeunes. La demande est bien plus élevée que l'offre, le nombre de formateurs permettant d'encadrer cet apprentissage étant bien insuffisant. Il faudra donc, à l'avenir y apporter une solution.

La remise des brevets du cycliste est aussi une occasion privilégiée pour l'organisation d'actions phares en faveur du vélo, d'une fête et d'un bon battage médiatique.





Projet «rangs-vélo» à l'initiative du conseil communal des enfants. Source : Frédéric Lombart, Commune de Perwez

■ Perwez : « commune énerg-éthique »

... a développé un plan d'actions comprenant 9 axes interdépendants. Parmi ceux-ci : favoriser les transports en commun et la mobilité douce. Le souhait du Conseil communal des enfants, de voir organisés des rangs vélos, a ainsi pu se concrétiser au travers du Plan pluriannuel d'actions en matière d'énergie.

D'avril à juin 2008, les rangs vélos ont rassemblé 44 élèves de cinquième et de sixième primaires, et même de quatrième primaire si l'enfant appartenait à une même fratrie. En septembre 2008, ce sont 62 élèves qui ont participé à l'action. Après la trêve hivernale, l'action a repris en avril 2009 avec 53 élèves.

Identification des itinéraires et organisation des circuits

Une enquête mobilité a d'abord été lancée auprès des élèves. Sur base des résultats, chaque élève intéressé a été représenté par un point sur une carte de la région. Les nuages de points ont permis de former des itinéraires. Ces derniers étaient choisis en privilégiant les voies lentes (sentiers, routes peu fréquentées, chemins agricoles, RAVeL, ...). Ils ont été validés par la police.

Six mois ont été consacrés à la préparation de l'action. Six circuits ont été desservis en 2008, le mercredi et le vendredi. L'organisation des circuits deux jours par semaine résultait des horaires scolaires et des horaires des accompagnateurs qui pouvaient correspondre à ceux des élèves. Depuis avril 2009, un septième circuit a été ajouté. Dorénavant, il y a au moins un rang par jour, mais pas toujours dans la même école. Ils sont organisés d'avril à juin, en septembre et en octobre.

Clés du succès

Le fait que la demande émane du Conseil communal des enfants constitue le premier facteur de réussite du projet. L'implication du Collège est le second facteur important. La sécurisation des itinéraires par la police est encore un autre facteur de succès. Celle-ci a validé les circuits après modification éventuelle des parcours jugés trop dangereux. Des agents sécurisent en outre la traversée de deux chaussées importantes.

Des accompagnateurs encadrent les enfants tout au long du trajet. Ils sont issus des forces vives de la commune (comité des seniors, agents communaux, parents et enseignants) et ont suivi deux jours de formation dispensés par Pro Velo.

La commune a établi une charte pour les participants à l'action qui doit être signée par les élèves, les parents et les accompagnateurs. Chaque participant reçoit une feuille de route avec des horaires de passage.

Les obstacles

Le principal obstacle est d'ordre technique et concerne le risque de ... crevaisson. Un autre frein a pour origine l'intention de certains parents de transporter en voiture la mallette de l'enfant vers l'école !

La pérennisation du projet exige très peu de moyens financiers. Motiver des élèves est facile.

La plus grande difficulté consiste à trouver des accompagnateurs (deux par rang ainsi que deux « personnes volantes » remplaçantes en cas d'une défection sur n'importe quel rang) et à jongler avec les horaires de chacun. Ce type de problème trouve une solution rapide grâce à l'implication du Collège qui autorise une adaptation des horaires de travail des encadrants cyclistes communaux, en particulier de l'agent remplaçant l'accompagnateur empêché (maladie, vacances, ...).

Une évaluation de l'action, après chaque trimestre, permet d'identifier les points à améliorer et d'ainsi pérenniser la formule.

Les avantages

Outre un impact énergétique positif, les rangs vélos donnent le goût aux déplacements à vélo, éduquent à une mobilité moins énergivore et plus durable, avec relais vers les familles, favorisent l'exercice physique, permettent aux jeunes d'apprendre à prendre leur place dans le trafic, valorisent la police en la rapprochant des citoyens, créent des échanges intergénérationnels et contribuent à donner à l'enfant une plus grande autonomie.

Source : Frédéric Lombart, Commune de Perwez.



À vélo au quotidien avec les rangs vélos

Dans les enquêtes, plus d'un enfant sur deux exprime son souhait de venir à l'école à vélo, mais l'insécurité objective et subjective s'y prêtant peu, il fallait trouver une solution. L'idée du ramassage scolaire à vélo est apparue pour remédier à cette difficulté. Ainsi, c'est en groupe que les enfants, encadrés par des adultes formés à cet exercice et se relayant pendant la semaine, se rendent à l'école à vélo.

Pratiquement, un sondage est d'abord effectué auprès des élèves et des parents afin de préciser leurs habitudes de déplacement. Cela concerne les enfants à partir de la quatrième primaire jusqu'au début du secondaire. À partir de ces informations sont déterminés les besoins, les itinéraires et les horaires. Des règles et des consignes sont établies. Les accompagnateurs peuvent suivre une formation de moniteur de vélo-école de manière à leur permettre d'apprendre ensuite aux élèves comment rouler correctement dans le trafic. Le système peut être lancé dans le cadre de la Semaine de la Mobilité par exemple, ce qui lui donne une sérieuse publicité.

... ou le parrainage de « génération tandem scolaire » (GTS)

« Génération tandem scolaire » (<http://www.generationtandemscolaire.be>) est un parrainage scolaire à vélo proposé par l'asbl Empreintes. Le principe est simple. Un jeune d'une école secondaire (de plus de 16 ans) accompagne et encadre, à vélo et sur le trajet domicile-école, un enfant d'une école primaire (cinquième ou sixième année) durant les mois d'avril, de mai et de juin.

L'initiative possède de nombreux aspects positifs : responsabilisation des adolescents, développement de l'autonomie des enfants, partenariats entre écoles primaire et secondaire ... De plus, une rencontre citoyenne est organisée entre les participants aux tandems et les autorités communales en charge de la mobilité. Objectif : un partage d'expertise sur la cyclabilité des trajets empruntés au quotidien. Le but est aussi d'arriver à une pérennisation du projet avec le soutien des enseignants relais. Une implication communale est particulièrement importante pour le succès de l'entreprise.

Le concept fait partie du package d'actions encadrées proposées aux communes et aux écoles dans le cadre du projet de « Printemps de la mobilité » 2011, présenté au chapitre suivant.



Rangs à vélo. Source : Pas de Calais.



■ À Ottignies-Louvain-la-Neuve

... les élèves, de la deuxième à la sixième secondaire, du Collège du Christ-Roi se rendent désormais au cours de gymnastique à vélo, excepté en hiver. Jusqu'à présent, les trajets entre l'établissement et le centre sportif du Blocry à Louvain-la-Neuve se faisaient en bus. Mais le choix du vélo s'est imposé : il représente non seulement un gain de temps, de dix minutes par trajet, mais également un gain d'argent. L'investissement de 20 000 € pour l'achat de 65 vélos et d'équipement, est bien au-dessous des quelque 45 000 € déboursés annuellement par le collège pour l'organisation de navettes en bus.

La démarche est triple : sportive - plutôt logique dans le cadre d'un cours de gymnastique -, écologique et pédagogique. À travers ces déplacements à vélo, les élèves vont en effet renforcer leur connaissance du code de la route et acquérir davantage d'autonomie. L'asbl Pro Velo a dispensé une formation aux enseignants chargés de l'encadrement des groupes et a participé à l'élaboration du trajet.

■ À Ath

... l'initiative concerne quatre écoles de l'entité et est en cours depuis 2005. Dix tandems scolaires ont été opérationnels en 2010. La police encadre chaque tandem durant les deux premiers jours, ce qui rassure parents et enfants et contribue à forger une certaine image.

La Ville défraye les parrains à raison de 0,15 € du km comme prévu dans la réglementation sur les déplacements domicile-travail. Et les Conseillers en mobilité sont parties prenantes du projet.



janvier 2011

La CeMathèque_n°31

P22



À Libramont, un parrain et sa filleule en formation «Tandem». Source : Empreintes asbl.

À pied

Les chiffres des enquêtes scolaires révèlent clairement le potentiel de la marche à pied tant dans le cadre de l'enseignement secondaire que primaire.

Le pédibus

Le pédibus, ou bus pédestre, est un accompagnement scolaire qui se fait à pied. Les enfants, à partir de 4 ans, sont menés à tour de rôle par des accompagnateurs sur le chemin de l'école. Le pédibus est proposé aux élèves habitant dans un rayon inférieur à 1 kilomètre de l'école. Les groupes sont formés en fonction de la proximité des domiciles. Le système peut également fonctionner à partir d'un parking de délestage.

Le comité organisateur définit un itinéraire, des arrêts, un horaire précis, un calendrier exact et le planning des accompagnateurs. La mise sur pied d'un tel projet demande une excellente organisation, de la régularité et la participation d'accompagnateurs motivés.

Le pédibus apprend aux enfants les règles de base de la sécurité routière, de manière conviviale et ludique.

Par le biais d'animations préalables (Semaine de la Mobilité, Festival international de l'enfance et de la jeunesse, mobilité piétonne, ...), ils sont sensibilisés aux dangers de la route et aux bienfaits de la marche.

Le pédibus existe déjà dans de nombreux pays : en Suisse, au Canada, aux Etats-Unis, en Grande-Bretagne, en Allemagne, en Italie, en France, etc. Le potentiel de report modal vers la marche à pied étant, comme on l'a vu, élevé, les rangs à pied sont une belle solution pour encourager un retour à la marche.

Si les itinéraires retenus révèlent des points faibles en matière de sécurité et de confort de déplacement, l'école sollicitera l'aide de la commune. De plus, la réalisation d'un balisage peut se révéler utile : itinéraire et arrêts. Ce balisage peut être réalisé par les enfants, ce qui accentue encore leur participation au projet.

Les écoles qui souhaitent s'engager dans l'organisation d'un Pédibus peuvent bénéficier de l'accompagnement de l'asbl Gamah, qui réalise des animations de sensibilisation à la mobilité piétonne dans les classes de quatrième primaire et peut fournir un appui technique et logistique.

■ À Rixensart

... la commune a interrogé début 2009 toutes les écoles fondamentales de l'entité, leur suggérant l'organisation de pédibus. L'école maternelle et primaire de Rosières a répondu présent !

Soutenue par une forte motivation et un contexte favorable (embouteillage aux abords de l'école, offre faible de stationnement ...), elle organise depuis septembre 2009 un rang à pied tous les matins auxquels participent 30 enfants. Cinq arrêts, marqués par des panneaux indiquant l'horaire de passage, ponctuent le trajet qui emprunte un itinéraire confortable et sécurisé et est organisé avec l'aide de plusieurs accompagnateurs (enseignants et parents – 2 accompagnateurs chaque jour et 3 réserves) selon une grille préétablie. Le trajet depuis le premier arrêt dure une vingtaine de minutes pour une distance d'un peu plus d'un kilomètre. Les enfants ont reçu de la commune des gilets fluos qu'ils arborent avec fierté.

Le souhait de la commune est de voir d'autres écoles embrayer le pas.



Source : Pédibus de Rosières.





Bruxelles : action «covoiturage scolaire» à l'école «Les Petits Bois». Source : Plan de déplacements scolaires de la Région de Bruxelles-Capitale.

Des partenariats TEC-vélo

Dans le cadre de sa mission de manager de la mobilité, le TEC développe des partenariats avec Pro Velo, en particulier via l'édition de brochures. Le TEC participe aussi avec Pro Velo à des séances de sensibilisation dans les écoles.

Une complémentarité évidente existe ici, se traduisant par un bout de chemin à vélo jusqu'à l'arrêt de bus par exemple. Si le vélo est pliant (ce que propose le tout nouveau CycloTEC), il est autorisé à monter dans le bus, sinon il doit rester à l'arrêt. À cet égard, le TEC propose aux communes d'installer des range-vélos aux arrêts, si celles-ci en font la demande.

Le covoiturage scolaire et extrascolaire

Le covoiturage scolaire constitue également un moyen de désengorger les entrées d'écoles, de favoriser la convivialité, à défaut des autres avantages cités à propos de la marche et du vélo. Le plus souvent, ce covoiturage est informel (entre voisins, connaissances, amis) et plus rarement centralisé et organisé.

En matière de covoiturage scolaire organisé, tout le monde semble prêt à covoiturer, mais souhaite aussi être chauffeur, car les gens ne se connaissent pas toujours et ne sont pas nécessairement prêts à confier leur

enfant à des inconnus. Il y a donc tout un travail à faire pour amener les gens à se rencontrer.

Plusieurs possibilités existent, organisées à partir de diverses associations. Certaines écoles organisent elles-mêmes le covoiturage en interne, via leur site Internet ou des offres affichées aux valves.



Animation CycloTEC. Source : Empreintes asbl.

> 5. Outils de sensibilisation et de communication et actions sur le terrain

Les différents modes alternatifs à la voiture individuelle pour les jeunes sont mis en valeur à travers diverses actions ponctuelles qui peuvent être organisées par les Régions, les communes, les zones de police, les écoles, et des associations ou institutions qui touchent ce public. En plus de celles-ci, du matériel pédagogique et des activités « clés sur porte » sont proposés.

La fiche d'accessibilité multimodale : un préalable incontournable

La fiche d'accessibilité multimodale scolaire présente les différentes manières de se rendre à l'école par chaque mode de déplacement : à pied, à vélo, en bus, en voiture, en covoiturage, en train. Elle indique également les possibilités de stationner qui garantissent le maximum de sécurité pour les enfants ainsi que les cheminements cyclistes et pédestres sûrs. Il s'agit d'un outil particulièrement utile pour informer parents, élèves et enseignants sur les multiples façons d'atteindre l'école.

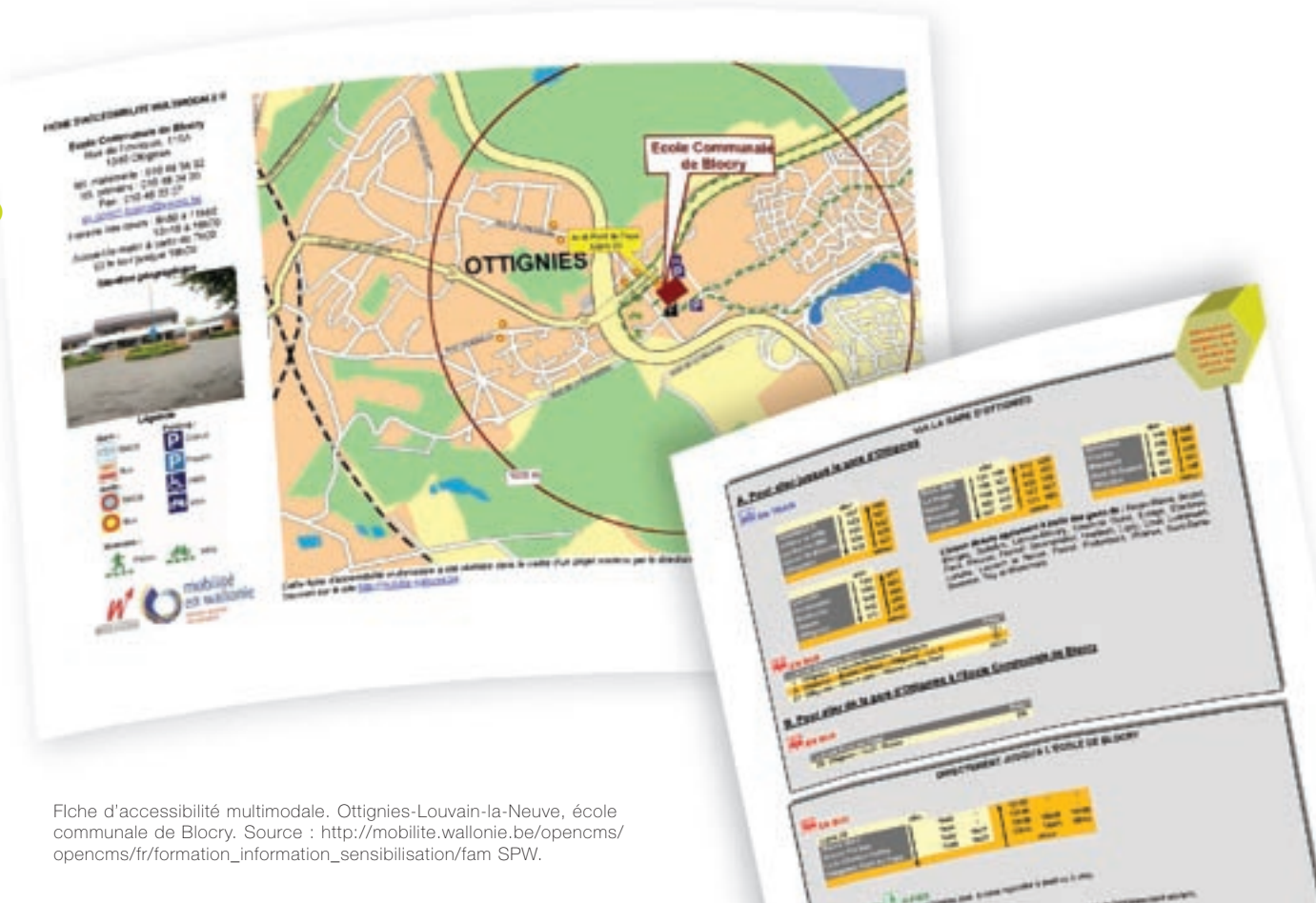
Sa diffusion peut être faite de différentes manières : via les valves de l'école, son site Internet, son journal, en la distribuant aux nouveaux inscrits ou bien à tous les élèves après chaque mise à jour.

Elle peut être préparée avec les élèves qui collectent alors toute l'information nécessaire. En Région de Bruxelles-Capitale, la fiche d'accessibilité des écoles qui sont impliquées dans un PDS comporte en outre une rubrique consacrée aux mesures et aux actions mises en place dans l'école.

Des fiches d'accessibilité peuvent être réalisées pour tout autre site, et en particulier pour ceux qui sont fréquentés par les jeunes, et diffusées de la même manière que pour une implantation scolaire. En Région wallonne, toute personne intéressée peut réaliser une fiche d'accessibilité : un enseignant, un parent ... via le site Internet : <http://fam.mobilite.wallonie.be>.

Du matériel pédagogique, des jeux, des activités, des événements

Divers outils sont à la disposition des communes, des écoles ou des institutions ou associations qui souhaitent initier une sensibilisation, une réflexion et une éducation à une mobilité multimodale. Il s'agit essentiellement de matériel pédagogique destiné prioritairement aux écoles, mais aussi de jeux de société. En outre des animations peuvent être mises sur pied ainsi que des événements.



Fiche d'accessibilité multimodale. Ottignies-Louvain-la-Neuve, école communale de Blocry. Source : http://mobilite.wallonie.be/opencms/opencms/fr/formation_information_sensibilisation/fam SPW.

■ Rues libres

Organisée pendant la dernière semaine de juin, lorsque les élèves du secondaire sont en attente de leur délibération finale, la journée « rues libres » a pour vocation de sensibiliser les jeunes à la citoyenneté et à la mobilité douce et durable, le tout dans une ambiance musicale et ludique. Des ateliers leur proposent de tester des moyens de transport originaux, de vivre le quotidien d'une personne à mobilité réduite, de découvrir la sécurité routière par des défis et de rencontrer les associations locales.

C'est l'asbl Empreintes qui est à l'origine de ces journées spéciales en fin d'année qui se sont déroulées en 2010 à Ciney, à Enghien et à La Louvière.

Pour en savoir plus : <http://www.rueslibres.be>



Actions «Optimove» et «De files en fils»
Source : Empreintes asbl.

■ De files en fils

... est une animation proposée par l'asbl Empreintes aux élèves de cinquième et sixième primaires qui vise à tracer en classe sur une carte le trajet effectué par chaque enfant pour se rendre à l'école avec un fil de laine, dont la couleur est déterminée par le mode de déplacement. Avec cette animation l'implication des élèves est importante. La classe se transforme en bureau d'étude, et c'est une véritable réflexion sur les trajets domicile-école qui est proposée aux élèves.

■ Parcours urbain

... propose aux jeunes de première et deuxième secondaire une journée de découverte de la ville de Namur à travers la thématique de la mobilité. Chaque groupe emprunte un moyen de transport différent : bus, vélo ou taxi et effectue une série d'observations par rapport aux aménagements et aux comportements à leur égard, pour mettre en commun ensuite leurs constats et impressions. Les jeunes testent également des parcours pour malvoyants. Depuis la citadelle, ils sont amenés à mieux appréhender la structure de la ville. Cette activité est animée par l'asbl Empreintes.



Source : www.rueslibres.be.

■ Optimove : un jeu de société pour se déplacer autrement

Optimove est un jeu coopératif de stratégie qui aborde la question de la responsabilité collective en matière de mobilité. Il invite les joueurs autour d'un plateau de jeu géant représentant un tissu urbain à faire les choix de modes de transport les plus appropriés en fonction d'une situation donnée. Optimove projette le joueur dans son quotidien, autour de missions obligatoires et collectives. L'objectif est de le sensibiliser à l'impact de ses choix en matière de mobilité : environnement, sécurité routière, santé et aménagement du territoire. Le jeu aborde également de nombreux thèmes transversaux liés à la mobilité en ville.

Spécifiquement réalisé pour des jeunes de 14 à 20 ans, Optimove se joue en groupe. Le jeu est autant adapté à un cadre d'éducation formelle que non formelle. Les écoles, les ludothèques, les maisons de jeunes, les centres pour les jeunes, les mouvements de jeunesse ... utilisent facilement le jeu à l'intérieur de leur structure. Un portefeuille de lectures sur les trois thématiques précitées permet à l'animateur de jeu d'aller plus loin dans ses réponses aux différentes questions que les joueurs peuvent se poser.

Réalisé à l'initiative de l'asbl Empreintes, le jeu est le fruit d'un partenariat avec l'IBSR et la Direction de la Planification de la mobilité du SPVV. Des séances de formation à l'exploitation du jeu sont organisées gratuitement.





Folder. Source : <http://www.lne.be>

■ Le projet MOS (Milieu Zorg op school) en Flandre

... développe un système de gestion environnementale globale à l'école, avec le soutien du Ministère de la communauté flamande (via quatre coordinateurs) et des cinq provinces flamandes (via seize éducateurs). Cette

initiative s'inscrit dans le cursus des différents niveaux d'enseignement pour éviter de créer un nouveau cours. Le principe est de proposer une dynamique de projet qui a pour objectif de faire comprendre aux élèves l'impact de l'école sur l'environnement tout en intégrant l'acquisition de compétences. Elle vise aussi une modification de la gestion environnementale de l'école et des comportements habituels à travers une série de gestes tout simples.

MOS touche environ 72 % des écoles flamandes : fondamental, secondaire et supérieur inclus. Il s'intéresse aux déchets, à l'eau, à la mobilité, à l'énergie et à la verdurisation de l'école. La démarche est couronnée par le label international « Green flag », obtenu après avoir satisfait successivement à trois niveaux d'exigences et d'engagement : « Logo 1 », « Logo 2 » et « Logo 3 ». MOS propose aussi le développement de partenariats avec des écoles wallonnes.

En matière de mobilité, diverses actions sont entreprises qui combinent cette thématique avec les compétences à acquérir en langues, mathématiques, sciences, informatique ... Des débats sont organisés en classe pour casser les idées fausses. Des outils pédagogiques sont à la disposition des enseignants et des élèves ainsi qu'un magazine téléchargeable.

Pour en savoir plus : www.milieu Zorg op school.be

Dans ce cadre, les activités de la Cellule Jeunes de l'IBSR englobent l'éducation et la sensibilisation à la sécurité routière. Elles travaillent sur :

- les connaissances (essentiel en cas de nouvelles réglementations et également nécessaire pour faire connaître les règles du code de la route aux plus jeunes);
- les aspects psychomoteurs (en proposant du matériel adapté reprenant des exercices d'habileté à vélo pour les professeurs d'éducation physique par exemple);
- les attitudes (l'objectif est de susciter chez les jeunes des attitudes positives vis-à-vis de sa propre sécurité et de celle des autres dans la circulation).

L'IBSR a créé du matériel didactique¹ à l'intention des jeunes, des enseignants et des parents : brochures, pos-

ters, jeux... qu'il complète et renouvelle régulièrement, et assure des formations pour les enseignants. C'est le relais par excellence de la politique de prévention au niveau national, très présent sur tous les supports médiatiques comme la télévision, mais aussi via des campagnes d'affichage le long des autoroutes ...

La Région wallonne : moteur de la Semaine de la Mobilité

Chaque année, la Semaine de la Mobilité se déroule, en Europe, du 16 au 22 septembre, sur un thème précis. Chaque pays ou Région la décline sous forme d'actions, qui évoluent d'année en année, de façon à coller au mieux à l'objectif, qui est de sensibiliser d'abord et d'insuffler ensuite une prise de conscience des enjeux d'une mobilité durable.

En Région wallonne, c'est la Direction de la Planification de la mobilité qui met en place une grande campagne d'actions². Depuis 2009, les jeunes en sont devenus la cible privilégiée. En particulier, les écoles sont invitées à s'inscrire aux activités proposées par la Région et à développer des initiatives propres. Dans ce cadre, la Région a développé du matériel pédagogique et des activités visant ce public spécifiquement.

¹ Cfr. le site Internet de l'IBSR : <http://www.ibsr-bivv.be/main/PublicatieMateriaal/Educatie.shtml?language=fr>.

² Cfr. : <http://www.semaine.mobilite.be>





Source : Semaine de la Mobilité 2010.

Proposé dans le cadre de la Semaine de la Mobilité 2010, exploitable toute l'année

■ Le Passeport Mobilité

... D'abord initié pour sensibiliser le public adulte aux alternatives à l'utilisation de la voiture individuelle, ce concept a évolué en 2009 afin de s'adresser aux jeunes de 10 à 14 ans (cinquième et sixième primaires, première et deuxième secondaires). Cette petite brochure à vocation pédagogique se veut être aussi un document attractif puisqu'elle contient des jeux, quizz, mots croisés ... et propose un format original. Utilisé en classe, le passeport permet aux professeurs de traiter le sujet de la mobilité de manière ludique. Son principal objectif est de sensibiliser les jeunes aux enjeux de la mobilité et de les inciter à utiliser des modes de déplacement plus durables. Il aborde entre autres, les rubriques suivantes : la Semaine de la Mobilité, les interactions entre mobilité et environnement, santé et économie. Il présente également les modes de transports alternatifs à la voiture individuelle : bus, train, vélo, marche, covoiturage, carsharing, ainsi que la problématique des PMR.

Le Passeport Mobilité est disponible sur simple demande des enseignants, via le bon de commande en ligne. Il est également téléchargeable.

■ Le dossier pédagogique

Un dossier pédagogique, conçu à l'attention des élèves du premier degré du secondaire et destiné aux enseignants est également disponible sur le site Internet de la Semaine de la Mobilité. Il a été réalisé pour aider ceux-ci à traiter le sujet en classe sous forme d'animations diverses. Il doit faciliter durant toute l'année scolaire la participation des écoles à la dynamique collective régionale initiée lors de la Semaine de la Mobilité.

Dernières activités proposées lors de la Semaine de la Mobilité 2010

■ Le concours de dessins

Suite au succès rencontré en 2009, le concours de dessins a été reconduit en 2010. Au travers d'une circulaire adressée aux écoles de l'enseignement fondamental, celles-ci ont été invitées à réaliser, pendant la Semaine de la Mobilité, des dessins collectifs sur le thème des déplacements scolaires. Les enfants de 6 à 10 ans étaient concernés. Ce concept encourage les discussions en classe et incite ainsi à une première prise de conscience des enjeux qui découlent des choix effectués en matière de transport. Les dessins ont fait l'objet d'une exposition et les meilleurs, sélectionnés par un jury, ont été récompensés par de nombreux lots. Comme en 2010, ils illustrent un calendrier publié par le Service public de Wallonie.

■ Les ados se mettent en scène

En 2010, une campagne de communication a été conçue pour sensibiliser les 12-18 ans. Le message développé s'attachait à deux valeurs clé : l'autonomie et la convivialité, et visait à inciter les jeunes à passer à l'action, à agir sur leurs propres déplacements et à envisager la mobilité durable plus positivement.

Par un concours de photos, les adolescents étaient invités à se mettre en scène en utilisant des modes de transport alternatifs. Le principe était simple : les jeunes se prenaient en photo dans le bus, le train, à vélo, à pied, ... et postaient leurs photos sur le site www.mamobilite.be. Une fois l'inscription validée, les photos ont été mises en ligne et les participants pouvaient alors inviter leurs amis à voter. Les gagnants sont ceux dont les photos ont recueilli le plus de votes.



Concours photos «Deviens l'acteur de ta mobilité». Source : Semaine de la Mobilité 2010.



■ De la Semaine de la Mobilité au ... Printemps de la Mobilité

Une nouvelle initiative de la Semaine de la Mobilité 2010 vise à inscrire dans la durée (une année scolaire) une action qui doit mobiliser un large public : les élèves, les enseignants, les directions, les élus locaux et les administrations communales ainsi qu'à sensibiliser les jeunes à de nouveaux comportements de déplacements via le vélo, la marche ou le covoiturage.

Pour ce faire, la Région wallonne invite les écoles retenues dans le cadre d'un appel à candidatures, à développer un des cinq projets « clé sur porte » conçus par des associations actives dans le domaine de la mobilité :

- L'école au bout des pieds : deux classes pionnières d'une école primaire s'impliqueront dans la mise en place d'itinéraires piétons adaptés et sécurisés (zone de dépose-minute, signalisation, Pédibus...) à destination de l'ensemble de l'école (collaboration : Empreintes, Gamah et sentiers.be) ;

- Construire son REVe (Réseau d'écoliers à vélo) consiste en la réalisation, par une classe, d'un réseau d'itinéraires conseillés pour rejoindre l'école ou le centre de la commune en partant des 4 points cardinaux de la commune et sur un rayon d'environ 4 km. À terme, une carte pourrait être distribuée aux élèves de l'école reprenant le chemin des écoliers à vélo (collaboration : Pro Velo) ;
- E'change de mobilité : jumelage de deux classes d'écoles différentes pour organiser une semaine de découverte à vélo et pour échanger et réfléchir sur la mobilité dans sa commune (collaboration : Pro Velo) ;
- Génération tandem scolaire (voir chapitre précédent) (collaboration : Empreintes) ;
- Schoolpool (voir chapitre précédent) (collaboration : Taxistop).

L'encadrement et les animations qui accompagneront ces projets sont prévus dans les écoles de janvier à mai et doivent déboucher sur une semaine d'actions du 9 au 13 mai qui seront soutenues par une importante campagne médiatique.



Quelques initiatives communales spécifiques

Dans le cadre de l'élaboration des PCM

L'élaboration du Plan communal de mobilité offre diverses occasions d'interroger les jeunes quant à leurs comportements de mobilité, voire de les sensibiliser.

La problématique de la mobilité scolaire constitue par ailleurs un des volets prévus au cahier des charges du PCM. Dans ce contexte, l'enquête scolaire est proposée à toute école intéressée.

Elle permet de prendre connaissance des pratiques mais également des attentes et des besoins, et des obstacles au changement.

Les enquêtes publiques prévues au cahier des charges des PCM permettent de communiquer de l'information mais aussi des messages.

Des initiatives, spécifiquement destinées aux enfants, ont été relevées dans le cadre des PCM d'Arlon et de Dinant, des PICM de Gembloux, Chastre, Sombreffe, Perwez, Walhain, qui ont prévu à la fois des activités pour les enfants, mais aussi des brochures d'information.



Exemples de supports pour l'annonce des programmes et actions soutenus dans le cadre de la «Semaine de la Mobilité». Source : SPW.

Dans le cadre de la Semaine de la Mobilité

Pilotée par la Direction de la Planification de la mobilité, la Semaine de la Mobilité est aussi l'occasion pour les communes qui le souhaitent de prendre des mesures en faveur de la mobilité des jeunes. Ainsi, de nombreuses animations, parcours d'apprentissage, ... sont proposés par des communes, avec le concours du ou des Conseiller(s) en mobilité.

Le conseil communal des enfants

La sécurité routière et la mobilité sont des préoccupations exprimées par les jeunes. C'est notamment le cas dans le cadre du conseil communal des enfants. Plusieurs initiatives ont découlé directement de celui-ci, dont l'organisation du rang vélo de Perwez ou d'une vidéo sur la sécurité routière à Chaudfontaine.

■ Deux films avec le concours du conseil communal des enfants de Chaudfontaine

Le conseil communal des enfants de Chaudfontaine comprend diverses commissions, dont une s'intéresse en particulier aux aménagements de voirie et à la sécurité routière. Les jeunes élus membres de cette commission sont âgés de 10 ou 11 ans. Les Conseillers en mobilité, membres de la cellule mobilité de Chaudfontaine ont encadré cette commission. Dès les premiers contacts, les enfants ont exprimé leur volonté d'agir sur les comportements des usagers pour plus de sécurité et de convivialité : modérer la vitesse, respecter les usagers plus faibles, favoriser les déplacements à pied et à vélo, diminuer le stress dans les déplacements ...

Afin de rencontrer au mieux ces divers objectifs, il a été décidé de réaliser un montage vidéo avec un scénario simple mais pouvant servir de base de discussion pour aborder les différents thèmes cités. Avec l'appui de la police locale (SECOVA) et l'aide bénévole d'un club local de cinéastes amateurs, les enfants ont élaboré une série de slogans et participé à la réalisation d'un premier film en 2009. Un second film, portant spécifiquement sur les déplacements à vélo vient de se terminer.

Les DVD sont diffusés gratuitement. Il sont notamment utilisés par les policiers calidfontains qui organisent régulièrement des séances d'éveil à la sécurité routière à l'attention des jeunes écoliers. Ils servent ainsi de base de discussion pour aborder les divers thèmes chers à ces tous jeunes conseillers communaux.





PDS Durbuy : sensibilisation scolaire. Source : SPW, Direction de l'Édition.

Des initiatives portées par les écoles

Il est particulièrement important que l'école s'implique elle-même, via les enseignants et les élèves, pour mener une démarche d'information et de sensibilisation, dans le cadre d'un plan de déplacements scolaires, de la Semaine de la Mobilité, d'un réaménagement de l'espace public qui borde l'école, voire en l'absence d'un contexte particulier !

Pour ce faire, elle peut réaliser des tracts, des affiches, une animation ou un événement, qui portent sur des comportements responsables aux abords des écoles, sur la promotion de la marche, du vélo, des transports en commun et du covoiturage. Elle peut initier une réflexion quant aux aménagements permettant d'améliorer la sécurité et le confort des déplacements aux abords de l'école. À cet égard, on constate que la motivation de la direction, d'un enseignant, voire de l'association de parents est déterminante dans le succès de ces initiatives.

Dans le cadre de la Semaine de la Mobilité

Cet événement offre une opportunité particulièrement intéressante d'entreprendre des actions car elle bénéficie d'un appui médiatique (télévision, presse...), voire logistique, et selon les cas financier. De nombreux projets sont initiés dans ce cadre : de la communication et de l'éducation, mais aussi des tests d'aménagements provisoires, des rangs à pied et/ou à vélo, du covoiturage... C'est aussi l'occasion de redécouvrir des chemins et des sentiers qui constituent des itinéraires bien intéressants pour se rendre à l'école à pied et à vélo en sécurité. Ces projets de mobilité douce s'accompagnent en général d'activités festives, pour marquer l'événement, rassembler du monde et en profiter pour communiquer des messages.

janvier 2011

La CeMathèque_n°31

■ À Beaufays

... l'association de parents des écoles communales est particulièrement active et organise diverses activités en faveur de la mobilité, le cas échéant avec le concours ou en collaboration avec la cellule communale de mobilité, dont le rang à pied, la fiche d'accessibilité multimodale, des balades à vélo dans le cadre de la Semaine de la Mobilité ... Un compte rendu de ces activités est présenté sur le site internet de l'association. Elles s'inscrivent dans la continuité du Plan de déplacements scolaires initié en 2008.

■ À Namur

... une école mobilise ses élèves. L'Institut Saint-Louis de Namur, situé en plein centre ville et siège d'embouteillages quotidiens aux entrées et sorties de classes, s'est lancé, à l'initiative de l'un de ses enseignants, dans une vaste opération de sensibilisation du public scolaire du réseau secondaire, aux modes de transport plus écologiques. En bus, en covoiturage, à vélo et à pied, environ 1100 élèves sur les 1380 de l'établissement ont adhéré à l'idée et se sont associés au projet durant une journée. Environ 500 d'entre eux ont effectué leur trajet domicile/école à vélo, sous l'œil attentif d'une cinquantaine de professeurs, aidés de membres du Gracq, qui les ont accompagnés au départ des différents RAVel vers Namur.



Source : <http://www.apbeaufays.be/category/mobilite>



Source : Zone de police de Seraing-Neupré

■ La zone de police de Seraing-Neupré,

... soucieuse d'améliorer la sécurité aux abords des écoles et de rendre le trottoir ... aux piétons et en particulier aux enfants, a déployé une importante campagne de sensibilisation sur les deux communes. Profitant de budgets disponibles du fonds de sécurité routière¹, un matériel de sensibilisation à l'intention des uns et des autres a été réalisé : autocollants, folders, affiches, bics, casquettes. Les écoliers, encadrés par des policiers, ont disposé des autocollants sur les pare-brises des distraits (entendons : ceux qui se sont garés sur le trottoir sans s'en rendre compte). Ils ont donc eu pour mission « d'auto-coller » les véhicules en infraction en apposant un autocollant rappelant aux chauffeurs les risques d'accident grave auxquels ils exposent les jeunes. Une fois installé dans son véhicule, l'automobiliste remarque l'autocollant et est obligé de ressortir pour l'ôter du pare-brise.

L'objectif est de faire passer le message dans de bonnes conditions. En impliquant les enfants, la portée est double : tant ceux-ci que les conducteurs sont directement touchés. Cela devrait faire mouche. Si tout le monde n'a pas compris, dans un second temps les policiers eux-mêmes ont pris les choses en main et fait des remarques. Et en dernier recours, ils ont verbalisé.

¹ Une partie du fonds des amendes est disponible pour réaliser des opérations de ce type.

L'implication des zones de police

Les zones de police bénéficient aujourd'hui de moyens pour mener des actions en faveur de la mobilité des jeunes, via le fonds de sécurité routière – ex fonds des amendes. Elles sont en outre des partenaires privilégiés

pour des actions en faveur d'une meilleure connaissance du code de la route, de l'encadrement de circuits d'apprentissage au vélo, de sensibilisation à des comportements adéquats aux abords des écoles, en particulier en matière de stationnement anarchique !



Opérations de sensibilisation dans la zone de police Famenne-Ardenne. Source : Magali Aussems.



> 6. Aménagements de convivialité et de sécurité pour tous



Zone résidentielle à Louvain-la-Neuve. Source : ICEDD.

La mobilité des jeunes est concernée par l'entière des infrastructures routières, mais plus particulièrement par les itinéraires qui les conduisent aux arrêts de bus ou permettent de relier, à pied ou à vélo, des quartiers d'habitations aux pôles d'attraction qui les concernent directement : implantations scolaires, équipements sportifs, culturels et de loisirs.

Ce chapitre propose un résumé de différents éléments à prendre en considération.

Les itinéraires de liaison

La détermination des itinéraires de liaison et de leurs points noirs constitue une étape préliminaire qui doit constituer un cadre de référence des interventions à programmer.

Cette composante est prise en compte dans la hiérarchie des travaux d'aménagements à réaliser afin de sécuriser des liaisons privilégiées et d'encourager un retour à la mobilité douce chez les jeunes. Il s'agit en particulier d'un élément pris en compte dans l'élaboration des Plans communaux de mobilité, ensuite pour la recevabilité des dossiers de crédit d'impulsion.

L'espace public : lieu de convivialité

Par ailleurs, la convivialité de l'espace public constitue un autre facteur essentiel pour la sociabilité des jeunes. C'est aussi un élément important pour communiquer l'envie de se déplacer différemment et se sentir à l'aise dans un environnement accueillant et sécurisant.

Cela suppose qu'un soin important soit consacré à la conception de l'aménagement, ensuite à son entretien et à sa gestion au quotidien. Elle aura un impact sur son appropriation par les jeunes et indirectement sur le fait de s'y déplacer plus volontiers que si tous leurs loisirs se déroulent dans un espace privé, fermé et protégé.

Méthodologie : sécurité et lisibilité des lieux

La vitesse est clairement l'une des principales causes de l'insécurité routière : tant objectivement (nombre et gravité des accidents) que subjectivement (sentiment d'insécurité).

Le temps de freinage est proportionnel à la vitesse, dont l'impact est, par ailleurs, particulièrement important pour les usagers faibles, ce qui est attesté dans le tableau ci-après, qui indique qu'à 50 km/h, le taux de décès est 9 fois plus élevé qu'à 30 km/h. De plus, les jeunes constituent un public particulièrement vulnérable à beaucoup d'égards : enfants et adolescents ont dans la circulation un comportement qui les fragilise.



Cheminement scolaire. Source : Thomas Verbeeren.

VITESSE	DISTANCE D'ARRÊT ¹
70 km/h	44,5 mètres
50 km/h	27,5 mètres
30 km/h	13,5 mètres

Distance d'arrêt. Source : IBSR.

VITESSE À L'IMPACT	% DE DÉCÈS
65 km/h	85%
50 km/h	45%
30 km/h	5%

Gravité des accidents. Source : IBSR.

Un aménagement doit répondre à des objectifs de sécurité routière, objective et subjective, et de convivialité, avec un partage plus équitable de l'espace public entre tous les usagers. Ces conditions sont indispensables à un retour de la mobilité douce.

L'article 135 de la nouvelle loi communale confère aux pouvoirs locaux des obligations en termes de sécurité, aussi bien sur les voiries communales que régionales¹. L'objectif de sécurité est donc, à ce titre, souvent prioritaire. Les communes doivent également gérer leurs voiries en termes de circulation et d'accessibilité. Il s'agit aussi de créer une lisibilité de la voirie qui soit la traduction de son statut, celui-ci étant considéré dans une perspective plus large, de hiérarchisation de tout le réseau routier à l'intérieur du périmètre communal.

¹ L'article 135 de la nouvelle loi communale confère une obligation de sécurité. Il s'agit d'une obligation générale, qui est par ailleurs une obligation de moyen, et non de résultat. Pour répondre à cette obligation de sécurité, l'aménagement de voirie est en général le dernier moyen utilisé par la commune : signalisation, réparation, déviation sont les outils de police administrative générale les plus utilisés avant les aménagements. Ceux-ci restent évidemment indispensables comme action pour le long terme.

L'aménagement de l'espace public constitue un des moyens pour atteindre ces objectifs et obligations. Pour que les mesures prises soient efficaces, la commune mettra en place les conditions d'une concertation sur le projet à différents niveaux. Enfin, des opérations d'éducation et de sensibilisation accompagnent utilement toute intervention sur l'espace, afin d'encourager les parents, les jeunes et les usagers qui traversent cette zone à adopter des comportements adéquats.

Les outils d'aménagement disponibles

Des outils sont à la disposition du gestionnaire de voirie. Il s'agit de différents dispositifs d'aménagement : plateaux, ralentisseurs, coussins berlinois, rétrécissements de voirie, traversées piétonnes protégées, dévoiements du stationnement, mise en œuvre de matériaux différenciés ...

Le choix de l'outil doit être en adéquation avec une lecture correcte des lieux et s'inscrire dans une approche globale qui prenne en compte un périmètre de travail cohérent, repense la gestion du stationnement, intègre les cheminements des piétons et des cyclistes et réfléchisse également à l'organisation de la circulation dans la rue, à la pertinence des accès, en visant aussi à un partage équitable de l'espace entre chaque catégorie d'usager. La tâche est complexe et nécessite une étude au cas par cas.

Les solutions envisagées tiendront compte de l'impact du projet sur le quartier et de son intégration paysagère. Elles viseront à proposer des aménagements de qualité, qui permettent une vision claire du site, avec des matériaux et du mobilier qui vieillissent bien : des conditions nécessaires au respect et à l'efficacité des aménagements réalisés.



En bas : Jambes, dévoiement de la chaussée qui longe l'école et les lieux d'activités culturelles situés aux abords du parc. Source : ICEDD.
En haut : Fleurus, sécurisation de la voirie avec la pose d'un coussin berlinois. Source : SPW, Direction de l'Édition.



La généralisation des zones 30 aux abords des écoles

Trop de morts, trop de blessés sur les routes... La Belgique se situe dans les mauvais élèves en matière de sécurité routière en Europe. Le gouvernement fédéral belge a fait de ce sujet une de ses priorités. C'est ainsi que l'arrêté royal du 14 mai 2002¹ a modifié la réglementation relative à l'instauration de zones 30 en vue de permettre de limiter la vitesse aux abords des écoles à 30 km/heure de manière relativement aisée, soit de manière permanente, soit de manière temporaire en recourant alors à une signalisation à message variable. Il définit la notion « d'abord d'école », celui-ci étant signalé par les signaux F4a et F4b, ainsi que le signal A23 placé au-dessus du F4a. Les tenants et les aboutissants de ce nouvel outil destiné aux gestionnaires de voiries ont été présentés dans une circulaire ministérielle d'application depuis le 31 mai 2002.

L'arrêté royal du 26 avril 2004² a modifié l'arrêté précédent et imposé la délimitation et la mise en œuvre de zones 30 aux abords de toutes les écoles pour le 1^{er} septembre 2005. En dehors de l'obligation de placer

la signalisation adéquate, les conditions de mise en œuvre sont laissées à l'appréciation du gestionnaire de voirie (commune ou région selon le statut de la voi-

¹ modifiant l'arrêté royal du 1^{er} décembre 1975 portant règlement général sur la police de la circulation routière et de l'usage de la voie publique 2002 (Moniteur belge du 31 mai 2002).

² Moniteur belge du 30 avril 2004.

rie), la condition à satisfaire est que l'accès à la zone 30 soit aisément reconnaissable par l'état des lieux, par un aménagement ou par les deux. Cependant, le rapport au Roi précise que « les rues d'une zone 30 (...) doivent être aménagées de façon intrinsèquement sûre. Ceci veut dire que le gestionnaire de voirie doit réaliser un équilibre entre la fonction de la route, son aménagement et l'usage que l'on en fait réellement. »

Le contexte

Le nombre d'écoles sur le territoire wallon est d'environ 4000 dont environ 700 établissements sont situés le long de routes régionales.

Malgré la généralisation des zones 30 abords d'écoles, des problèmes subsistent en raison de leur manque de crédibilité, de l'insuffisance des contrôles et du peu de communication.

Des mesures globales doivent aussi être prises par ailleurs et s'intéresser de manière générale aux itinéraires empruntés par les enfants et les jeunes.

En effet, objectivement, un chemin de l'école « sûr » est celui pour lequel le taux d'accident est très faible, voire nul. En termes de sécurité subjective, le chemin de l'école est sûr si l'usager qui le parcourt se sent en sécurité. Il se peut donc qu'un itinéraire s'avère sûr au niveau des statistiques d'accidents mais que les jeunes, qu'ils soient piéton ou cycliste, y soient peu, voire pas, nombreux parce qu'eux-mêmes et/ou leurs parents ne s'y sentent pas en sécurité !



Thorembais-les-Béguines, aménagement de voirie et sécurisation à l'approche de l'école communale. Source : SPW, Direction de l'Édition.



Zone temporaire ou permanente

Dans une zone d'abord d'école, le gestionnaire peut donc placer une signalisation à message variable (PMV). Ce système a rencontré peu de succès, il est coûteux et pose des problèmes de responsabilité eu égard aux différentes situations que sa gestion doit rencontrer : arrivées tardives, périodes d'examens, congés pédagogiques ...

Différents cas de figure

En fonction du contexte local, du statut de la voirie et de la vitesse autorisée, l'IBSR a donné des indications sur la façon d'aborder le problème et des pistes de solutions (voirie limitée à 30 km/h, à 50 km/h, à 70 km/h, à 90 km/h, présentant 1 à 2 bandes de circulation par sens ...)¹. La situation est évidemment d'autant plus complexe que la voirie joue un rôle de transit, que la vitesse autorisée est élevée (hors agglomération) et que les charges de trafic sont importantes.

¹ Cfr également la Cemathèque n°13 « Mobilité scolaire », ICEDD pour le compte du SPW, juin 2005.

Il ne faut pas négliger d'étudier la possibilité de déplacer l'accès à l'école dans une rue latérale de desserte plus locale.

Enfin, plus largement, la mise en œuvre de zones 30 abords d'écoles ne peut faire l'économie d'une analyse des comportements de mobilité des usagers et de leur choix modal d'une réflexion plus large sur la circulation dans le quartier, voire à l'échelle de la localité concernée. Le Plan de déplacements scolaires constitue à cet égard un outil qui permet également de générer des synergies entre tous les acteurs concernés.

La Direction générale opérationnelle des Routes et des Bâtiments du SPW souhaite une uniformisation du mobilier urbain le long des routes régionales, afin de mieux capter l'attention du conducteur sur la présence de l'école. Cette solution, facile à mettre en œuvre et peu coûteuse, permet une identification rapide des lieux mais est toutefois insuffisante pour sécuriser certains lieux.

Différents aménagements d'abords d'écoles mais également d'itinéraires vers une école ou un pôle d'intérêt communal ont été réalisés dans le cadre des crédits d'impulsion – plans escargot.



> 7. Petit lexique des principaux acteurs de la mobilité des jeunes

En fonction des projets et des actions, de nombreux acteurs sont concernés.

Associations

Elles ont été particulièrement actives dans le cadre de l'élaboration des Plans de déplacements scolaires dans lesquelles elles sont intervenues au niveau du diagnostic, de la réflexion sur les mesures et le plan d'action. Cette tâche est aujourd'hui confiée aux secrétaires des commissions de déplacement scolaire en Région wallonne.

Pro Velo est entre autre le porteur du brevet cycliste. Empreintes asbl et Coren sont présents pour les actions de sensibilisation à une mobilité alternative. L'IBSR, parmi ses missions d'éducation à la sécurité routière, touche également à la problématique de la mobilité. Gamah et sentiers.be s'investissent actuellement dans le Printemps de la Mobilité, avec Empreintes, Pro Velo et Taxistop.

D'autres associations, qui ne sont pas spécifiquement actives dans le domaine de la mobilité, prennent également à cœur l'organisation d'activités ou la mise sur pied d'outils à l'intention des jeunes.

CeM

Le CeM communal est un interlocuteur privilégié, le relais entre la commune et l'école ou d'autres institutions qui organisent des activités pour les jeunes. Il s'assure de la cohérence entre les différents outils communaux (Plan communal de mobilité, schéma de structure communal ...) et les actions ou interventions proposées par l'école ou d'autres organismes et les conseille dans le cadre de ses compétences.

Commune

La commune a un rôle important à jouer. Comme rappelé précédemment, elle est responsable de la sécurité sur son territoire. Le gestionnaire de voirie est ainsi directement concerné par la mise en œuvre des actions relatives aux aménagements des infrastructures. L'école est parfois communale, ainsi que de nombreux centres sportifs et de loisirs destinés aux jeunes. La commune est alors doublement impliquée. De plus, les écoles ainsi que les équipements sportifs et de loisirs étant de gros générateurs de trafic, la commune a tout intérêt à agir pour encourager le transfert modal.

Ecoles

Direction, enseignants et éducateurs, enfants et parents constituent le public cible des actions, initiatives et mesures. Idéalement, ils sont impliqués dans les études, projets, activités organisés autour de leur mobilité et visant les déplacements scolaires en particulier, les comportements de déplacements en général.

SPW – DGO1 – Direction des routes

Dans le cas d'implantations scolaires situées le long des routes régionales, la direction territoriale concernée sera associée à la réflexion qui porte sur la sécurisation de la voirie qui borde l'école ainsi que sur les cheminements qui y conduisent. Si des aménagements sont jugés nécessaires par toutes les parties, c'est le SPW qui les étudie et les fait réaliser.

SPW – DGO1 - Direction des voiries subsidiées

Cette direction suit tous les dossiers de travaux communaux qui reçoivent un subside dans le cadre du plan triennal. Dans ce cadre, elle apporte au projet son conseil technique, administratif et juridique, son expertise, et joue un rôle de contrôle. Les travaux de voirie concernent dans un certain nombre de cas l'aménagement de tronçons fréquentés par un public scolaire, voire des abords d'écoles.

SPW – DGO1 - Direction des projets spécifiques et des déplacements doux

Cette direction est chargée de promouvoir et d'accompagner des projets qui prennent plus particulièrement en compte les piétons, les personnes à mobilité réduite, les cyclistes et les motards afin de sécuriser leurs cheminements, mais qui visent également à rendre les rues plus agréables et plus conviviales pour les riverains qui y vivent.

SPW – DGO2 - Direction de la Planification de la Mobilité

Les études de transport et en particulier les Plans communaux de mobilité, les Plans de déplacements scolaires, mais également les dossiers de crédits d'impulsion, la Semaine de la Mobilité, les fiches d'accessibilité multimodales et divers projets et actions en rapport avec la promotion des modes de transport durables sont coordonnés par la Direction de la Planification de la mobilité.

SPW – DGO2 - Direction du Transport des personnes

Cette direction gère et organise le transport scolaire par bus en Wallonie et traite donc les demandes de prise en charge à bord des circuits spéciaux de transport scolaire. Elle est constituée d'un service centralisé et de six bureaux décentralisés. C'est le secrétaire de commission scolaire, appelé aussi chargé de mission, qui anime les commissions territoriales de déplacements scolaires et est la cheville ouvrière des Plans de déplacements scolaires.

TEC

C'est l'interlocuteur incontournable en Wallonie pour aborder toute question relative au transport en commun (modes bus et métro), aux arrêts de bus, aux horaires, aux fréquences et à l'itinéraire des lignes, à la tarification et à la sensibilisation aux transports en commun. Le TEC doit impérativement être associé à tout projet d'aménagement d'abord d'école lorsqu'un arrêt est situé dans le périmètre ou simplement lorsque l'itinéraire d'une ligne emprunte la rue de l'école.

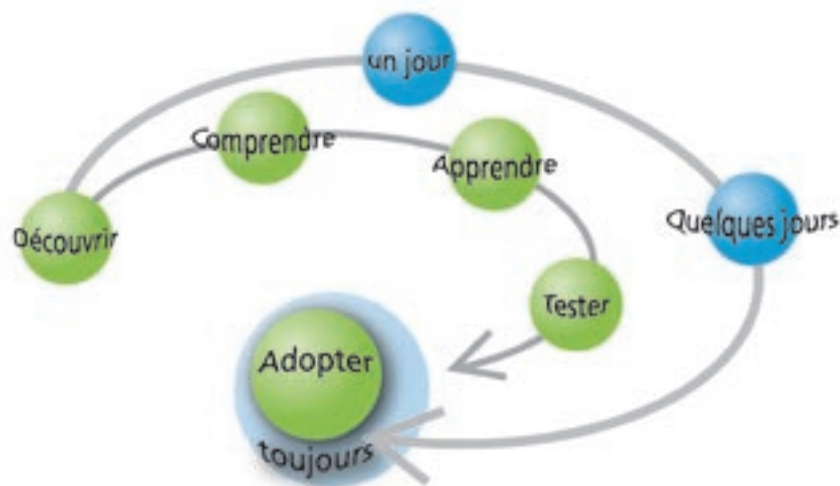
Zones de police

La police communale peut jouer un rôle important en matière de sensibilisation et d'éducation des jeunes, comme formateur ou tout simplement pour apporter sa protection à l'organisation d'activités. De plus, elle est parfois appelée pour régler la circulation ou remettre un peu d'ordre au milieu du chaos de certaines entrées ou sorties d'écoles et pour assurer la sécurité de tous les usagers, en particulier des plus faibles. Son rôle est incontournable en matière de répression des comportements indésirables. Enfin, elle est concernée par tout projet d'aménagement qui modifiera la circulation.

Du diagnostic aux actions en faveur d'une mobilité scolaire durable

CANAL DE DIFFUSION	CIBLE
DIAGNOSTIC - MESURES	
Enquêtes mobilité Plans de déplacements scolaires (Octopus) Fiche d'accessibilité multimodale	Ecoles / autres institutions Ecoles (Ecoles primaires) Ecoles - autres institutions
SENSIBILISATION : TOUS MODES	
Matériel pédagogique (Exemples : Passeport mobilité – dossier pédagogique – documents IBSR – DVD – permis mobile) Jeux (Exemple : Optimove) Information : Newsletter, sites Internet... Evènements (Exemple : Semaine de la Mobilité – rue libre – parcours urbain) :	Écoles principalement Ecoles - autres contextes - individuel Individuel Commune – écoles – autres contextes possibles
EDUCATION : APPRENTISSAGE D'UN MODE SPÉCIFIQUE DE DÉPLACEMENT	
Vélo : (Exemples : apprendre à rouler – brevet cycliste – reconnaissance d'itinéraires) Transports en commun : (Exemple : apprendre à prendre le bus) Marche : (Exemple : reconnaissance d'itinéraires)	Ecoles – autres contextes Ecoles Ecoles
ACTIONS : PRATIQUE AU QUOTIDIEN D'UN MODE SPÉCIFIQUE DE DÉPLACEMENT	
Vélos (Exemples : rangs vélos – génération tandem scolaire) Marche à pied : (Exemple : pédibus) Transport en commun et transport scolaire : horaires – tarification ... Covoiturage : bases de données Transport en commun : services spéciaux (soir)	Ecoles Ecoles Ecoles Ecoles - pôles d'activités Tous publics





> 8. Conclusion

De la mobilité scolaire

La mobilité scolaire est celle qui nous interpelle le plus car elle est directement liée à la congestion à l'heure de pointe et aux situations d'insécurité qui en résultent aux abords des écoles. Elle est par ailleurs la plus facile à circonscrire et à caractériser, à associer à des actions de sensibilisation et d'éducation. C'est aussi un milieu privilégié pour des apprentissages divers.

... à la mobilité des jeunes

Toutefois, la mobilité des jeunes constitue un tout, et il importe de globaliser davantage les multiples déplacements qu'ils sont amenés à effectuer dans une journée, pour que leurs comportements, leurs réactions, leurs modes de pensée intègrent complètement l'ensemble des composantes d'une mobilité qui doit rencontrer de nombreux critères pour être crédible, attractive, conviviale, sûre et bien sûr durable.

L'avenir des jeunes ... et de la planète sont au centre des préoccupations

Le tout à la voiture, particulièrement en matière de déplacement vers l'école a montré ses limites. Il importe de reconsidérer aujourd'hui les modes de transport alternatifs que sont les transports en commun, la marche ou le vélo, voire de raisonner en termes d'alternatives. Et si un transfert modal n'est pas possible pour tous, il constitue néanmoins une solution pour bon nombre d'élèves. Enfin, plusieurs modes peuvent être utilisés, voire être associés, par une personne. Et il ne faut pas écarter l'idée de modes combinés, diversifiés au sein de la journée et de la semaine : une solution qui peut se révéler bien plus souple que l'adoption d'un mode unique, envers et contre tout, quelle que soit la durée du trajet, l'heure de la journée ...

Il s'agit donc d'assurer les conditions qui favorisent une mobilité durable et le recours à des alternatives. Cela suppose une approche positive et déculpabilisante des choix de chacun, sachant que si les jeunes sont les adultes de demain, ce sont les adultes d'aujourd'hui qui éduquent (et ont pour mission d'éduquer !) ces adultes de demain. C'est pourquoi, il faut travailler sur de multiples tableaux, sur ces deux publics, effectuer un travail de fond, qui sera de longue haleine.

En outre le travail à réaliser nécessite diverses étapes, incontournables : l'acquisition de connaissances (depuis les enjeux environnementaux jusqu'à des connaissances spécifiques liées à l'utilisation d'un mode de déplacement en particulier), les compétences nécessaires (le code de la route, la réglementation, voire un apprentissage avec des exercices), l'expérimentation d'un moyen de transport « in situ » de manière à se sentir à l'aise et en sécurité, enfin son utilisation permanente ou en tout cas fréquente.

Ceci montre qu'une grande variété d'outils, d'actions, d'initiatives sont indispensables pour avancer, et que ceux-ci doivent être complémentaires, multiples et variés, de manière à permettre de franchir les différentes étapes précitées : de la découverte à la capacité d'autonomie, jusqu'à l'adoption d'une véritable stratégie pour le choix de ses différents déplacements.

Publications

Bilan général des enquêtes de mobilité scolaire en Wallonie, SPW-DGO2, Direction de la Planification de la mobilité, Namur, avril 2010, Document téléchargeable.

Les Plans de déplacements scolaires en Région de Bruxelles-Capitale. Premier bilan et bonnes pratiques, Cahier du Moniteur de la mobilité n°7, AVCB-RBC, Bruxelles, mars 2008.

La Cemathèque n°13 : **Mobilité scolaire**, ICEDD pour le compte du SPW, Namur, juin 2005.

La Semaine de la Mobilité : des acteurs, des outils, des projets, cahier du MET n°7, MET, Namur, 2004.

Pédibus, Gamah pour le compte du MET, Namur, 2004.

Outils pour réaliser un plan de déplacements scolaires, Les manuels du MET n°6, MET, Namur, 2003.

Villes d'enfants, villes d'avenir, Commission européenne : Office des publications officielles des Communautés européennes, Luxembourg, 2002.

30 km/h aux abords des écoles, pour une meilleure sécurité routière aux abords des écoles et sur les chemins qui y mènent - Brochure à l'attention des gestionnaires de voiries, IBSR, Bruxelles, 2002.

Guide du ramassage scolaire à vélo, ProVélo, MET et IBSR, Namur, 2000.

Circulez les enfants, Il y a tout à voir. Guide pour les animateurs de conseils communaux d'enfants pour l'exploitation des thèmes « sécurité routière » et « mobilité », DGPL et IBSR, 1998.

Sécurité routière aux abords des écoles, Evaluation d'aménagements réalisés sur voiries communales en Région wallonne, DGPL et IBSR, Namur, 1997.

Plans de déplacements scolaires, RBC-Bruxelles Mobilité, avec l'appui de Green et Coren, Bruxelles, sd.

Matériel pédagogique (liste non exhaustive)

À vélo comme un pro. Ce guide s'adresse essentiellement aux enseignants de cinquième et de sixième primaires qui souhaitent améliorer les compétences de leurs élèves à vélo. Un outil efficace pour préparer le passage du Brevet du cycliste en Communauté française. IBSR, document téléchargeable, 2008.

Demain, je vais à l'école à vélo. Ce petit carnet, présenté de manière ludique, est truffé de bons conseils, de photos et de dessins explicatifs, qui permettent aux élèves dès la quatrième ou cinquième primaire de devenir des as du vélo ! Pro Velo, document téléchargeable.

Optimove est un jeu de coopération qui aborde la question de la responsabilité collective en matière de mobilité et sensibilise les joueurs à l'impact de leurs choix de mode de transport. Empreintes asbl, 2007.

Le passeport de la mobilité est une petite brochure à vocation pédagogique qui contient également des jeux, quizz, mots croisés et est destinée aux jeunes de 10 à 14 ans. Utilisé en classe, son principal objectif est de sensibiliser les jeunes aux enjeux de la mobilité et de les inciter à utiliser des modes de déplacement plus durables. SPW-Direction de la Planification de la mobilité.

Le dossier pédagogique, conçu à l'attention des élèves du premier degré du secondaire et destiné aux enseignants, vise à traiter le thème de la mobilité en classe sous forme d'animations diverses. SPW-Direction de la Planification de la mobilité.

Mobicité est un jeu de coopération centré sur l'intermodalité, créé par l'IBSR en 1999. Il est destiné aux enfants à partir de 10 ans. 2 à 6 joueurs peuvent participer à une partie qui dure en moyenne 50 minutes. On y joue à l'école (par équipe par exemple) ou à la maison.

Auto Ecolo vise à développer une approche originale et ludique des gestes qui permettent une meilleure utilisation de la voiture pour agir en faveur de l'environnement, et quels types de comportement adopter. Il est accessible dès 6 ans, nécessite de deux à quatre joueurs (ou des équipes). Une partie dure de 30 à 45 minutes. Toutallantvert.com, 2010.



Contacts

Région wallonne

<http://mobilite.wallonie.be>. Site de la Département de la Stratégie de la Mobilité. Information utile en matière de politique et actions en la matière de la part de la Région wallonne, coordonnées des Conseillers en mobilité ...

<http://transport-scolaire.wallonie.be>. Site de la Direction du transport scolaire de la Région wallonne : législation, formulaires d'inscription, contacts ...

Associations

<http://www.provelo.org>. Développement et offre de services destinés à aider les autorités, les écoles, les entreprises et les particuliers à promouvoir et à utiliser le vélo dans les meilleures conditions de sécurité et de confort. En particulier, l'association porte le projet du Brevet cycliste. Partenaire du Printemps de la Mobilité 2011.

<http://www.empreintesasbl.be>. Développement et offre de services et d'outils contribuant à l'éducation et à la sensibilisation des jeunes aux problématiques environnementales, via par exemple le jeu Optimove, des projets tels que Génération tandem scolaire, Rues libres, De files en fils ... Partenaire du Printemps de la Mobilité 2011.

<http://www.ibsr.be>. Interlocuteur relais et instance de concertation et de coordination entre les différents intervenants en matière de sécurité routière, au niveau fédéral, régional, provincial, local ou communal. Education et sensibilisation de tous les publics à la sécurité routière via une grande diversité de médias font partie de ses missions.

<http://www.sentiers.be>. Promotion et défense des chemins et des sentiers pour les usagers non-motorisés dans le cadre des loisirs et des déplacements quotidiens. Sensibilisation à une gestion durable des petites voies publiques garantissant leurs rôles environnemental, social et économique. Partenaire du Printemps de la Mobilité 2011.

<http://www.gamah.be>. Conseil, formation, évaluation des cheminements, des bâtiments et des transports en vue de leur accessibilité par tous, en s'appuyant sur les réglementations existantes mais également sur des bonnes pratiques. Partenaire du Printemps de la Mobilité 2011.

<http://www.coren.be>. Services aux établissements scolaires et associations de jeune, aux entreprises privées, administrations et organismes publics et associations diverses. En particulier, Coren est chargé de la campagne « permis mobile » pour le compte du TEC.

<http://www.taxistop.be>. Développement de projets améliorant notamment l'utilisation des moyens de transport, dont le covoiturage. Partenaire du Printemps de la Mobilité 2011.

Réalisation

Dossier préparé et mis en forme par
ICEDD asbl
Boulevard Frère Orban 4, B-5000 Namur



Rédaction

Françoise BRADFER – ICEDD asbl

Comité de lecture

Pauline CAXTON, SPW – DGO2
Anne-Valérie DE BARBA, IBSR
Tom DE SCHUTTER, UVCW
Ariane DUKERS, SPW – DGO2
Brigitte ERNON, SPW – DGO2
Bernadette GANY, SPW – DGO2
Marc GIANGRECO, TEC-Hainaut
Patrick JACQUEMIN, Empreintes asbl
Dominique VAN DUYSE, SPW – DGO2
Stéphanie VANYPERZEELE, SPW – DGO2

Éditeur responsable

Ir Yvon LOYAERTS
SPW – Direction générale opérationnelle Mobilité et
Voies hydrauliques
Boulevard du Nord 8, B-5000 Namur

Réseau des CeM

Bernadette GANY – Coordinatrice
SPW – Direction de la Planification de la Mobilité
Boulevard du Nord 8, B-5000 NAMUR
Tél. : 081 77 30 99 – Fax : 081 77 38 22
reseau-cem@spw.wallonie.be
<http://cem.mobilite.wallonie.be>

Centre de documentation et de diffusion en mobilité

Brigitte ERNON – Gestionnaire
SPW – Direction de la Planification de la Mobilité
Boulevard du Nord 8, B-5000 NAMUR
Tél. : 081 77 31 32 – Fax : 081 77 38 22
centre-doc-mobilite@spw.wallonie.be
<http://documentation.mobilite.wallonie.be>

Photo de couverture : SPW, Direction de l'Édition.



Sources : pedibus-lumbin.fr, Mobilitéplan, SPW, Direction de l'Édition.





■ DÉJÀ PARUS DANS CETTE COLLECTION

1. Le conseiller en mobilité : contexte, rôle et outils
2. Les pièges de la mise en œuvre des plans communaux de mobilité
3. La gestion de la demande de mobilité
4. La mobilité et l'aménagement du territoire
5. Mobilité, consommation d'énergie et pollution de l'air : quels enjeux pour demain ?
6. Tous en piste pour le vélo !
7. Une réunion ? Et si on en parlait ...
8. La signalisation, aussi une question de bon sens ...
9. Les CeM à la découverte de La Rochelle
10. Le charroi agricole
11. Le stationnement : encore et toujours au coeur de la mobilité – 1. Problématique générale
12. Le stationnement : encore et toujours au coeur de la mobilité – 2. Applications et effets
13. Mobilité scolaire
14. Mobilité en zone rurale
15. L'intermodalité dans le transport des personnes
16. Mobilité en Suisse romande
17. Le transport en commun
18. Nouvelles implantations commerciales et mobilité
19. Zone 30, zone résidentielle et zone de rencontre
20. L'aménagement du territoire et l'urbanisme face à la mobilité
21. Le stationnement – 3. Besoins spécifiques
22. Mobilité douce et déplacements quotidiens
23. Des comptages. Pourquoi ? Comment ?
24. Mobilité et environnement
25. Le Plan Escargot. Un soutien financier aux communes pour favoriser les modes alternatifs de déplacement
26. Les systèmes de transport collectif structurants
27. Le Plan communal de mobilité : un état des lieux
28. Conseiller en mobilité : une formation, une fonction, un métier
29. Mobilité et déplacements domicile-travail
30. Le stationnement dépenalisé