

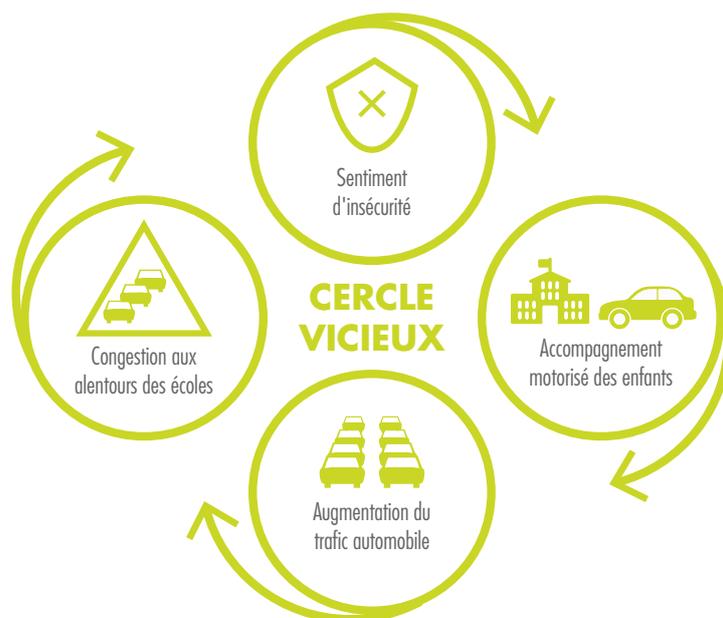
la CeMathèque

dossier thématique



> Mobilité scolaire. Quoi de neuf ?

- > Mieux respirer. Qualité de l'air et activité physique pour la santé des enfants
- > Mieux partager l'espace. « Zone 30 abords d'école » : 13 ans déjà...
- > Mieux agir. Bientôt des « rues scolaires » ?
- > Mieux gérer. Planification et plans de déplacements scolaires : un état des lieux
- > Mieux se déplacer. Devenir « écomobile » ?
- > Mieux savoir. Sensibiliser et éduquer. Quelques bonnes pratiques



Source : naef 2017, adapté de l'Organisation Mondiale de la Santé.

> Préambule

Quoi de neuf depuis 2005 où nous avons déjà consacré un dossier à la mobilité scolaire¹, et depuis 2011, où nous avons traité des jeunes et de la mobilité² ? Le premier faisait suite à l'obligation de 2004 de créer systématiquement des zones 30 aux abords de toutes les écoles du pays. Cette obligation a bien été mise en œuvre dans les villes et les communes, avec plus ou moins de pertinence et d'efficacité. Néanmoins, la circulation et la cohabitation des usagers restent souvent assez anarchiques à proximité des accès aux écoles. Il y a encore du pain sur la planche.

Les problèmes de mobilité et le retour à des modes de déplacement durables vont-ils dorénavant être considérés davantage à la lumière d'objectifs de santé publique plutôt que de congestion ou d'émissions de CO₂ ?

La question de la qualité de l'air, et en particulier de la présence de particules fines et de dioxyde d'azote, conduit aujourd'hui à des mesures drastiques dans certaines villes avec l'interdiction progressive des motorisations thermiques, la mise en place de péages urbains comme contrôles d'accès, voire des fermetures de rues dans lesquelles se trouvent des établissements scolaires.

Un autre problème de santé publique concerne le manque d'exercices des jeunes, générant la nécessité de remettre au premier plan les modes de déplacement dits « actifs ».

Ainsi donc, des mesures apparaissent pour répondre à ces enjeux qui visent les adultes de demain. C'est notamment à la lumière de cette perspective que cette publication a été rédigée. Même si les cris d'alarme et les réponses sont encore relativement peu nombreux, ils sont bien là, et il s'agit de les prendre en compte et de s'en inspirer.

Le sujet est sensible et la préoccupation réelle, et ce, de la part de toutes les parties prenantes : citoyens, techniciens, élus. Ils touchent à toutes les facettes de la mobilité et concernent les différentes fonctions que l'espace public doit rencontrer.

Cette Cemathèque se focalise principalement sur l'enseignement fondamental (maternel et primaire).

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

² Cfr. la Cemathèque n°31, janvier 2011, Jeunes et mobilité, ICEDD pour le compte du SPW.

TABLE DES MATIÈRES

Mieux respirer. Qualité de l'air et activité physique pour la santé des enfants	4
Mieux partager l'espace. « Zone 30 abords d'école » : 14 ans déjà...	7
Mieux agir. Bientôt des « rues scolaires » ?	10
Mieux gérer. Planification et plans de déplacements scolaires : un état des lieux	13
Mieux se déplacer. Devenir « écomobile » ?	17
Mieux savoir. Sensibiliser et éduquer. Quelques bonnes pratiques	26



L'air que nous respirons

Petit rappel... L'air sec se compose d'environ 78 % d'azote, de 21 % d'oxygène, d'1 % d'argon et d'un peu de vapeur d'eau. Il contient aussi de toutes petites quantités d'autres gaz, appelés « gaz traces », comme le dioxyde de carbone ou le méthane. De plus, des milliers d'autres gaz et de particules, comme la suie et certains métaux, sont rejetés dans l'atmosphère à la fois par des sources naturelles et par des sources anthropiques¹.

¹ Se dit de ce qui résulte essentiellement de l'intervention humaine.

En particulier, dans le domaine des transports, les moteurs thermiques produisent du dioxyde d'azote (NO₂) et des particules fines. Ceux-ci posent un certain nombre de problèmes pour la santé. Ainsi, le dioxyde d'azote est un gaz irritant qui, à partir d'une certaine concentration, peut altérer la fonction respiratoire, entraîner une hyperréactivité bronchique chez l'asthmatique et un accroissement de la sensibilité des bronches aux infections chez l'enfant. Quant aux particules en suspension (particulate matter - PM), elles affectent les systèmes respiratoires et cardio-vasculaires, d'autant plus gravement que leur taille est plus petite.



La question de la qualité de l'air que nous respirons constitue une préoccupation de plus en plus importante, en particulier dans les villes, où il est davantage pollué. Cette situation conduit à prendre des mesures de restriction d'accès, généralement liées aux taux d'émission des véhicules. La création de zones de basses émissions (Low emission zone - LEZ), directement liée à la chasse au diesel, est à l'ordre du jour et constitue une réponse concrète à ce problème.

En particulier aux abords des écoles, la qualité de l'air peut se révéler très problématique. La circulation dense, les moteurs qui tournent même lorsque le véhicule est à l'arrêt, la configuration des lieux sont autant de facteurs défavorables. Ainsi, une première mesure, évidente, consisterait à couper son moteur lorsque le véhicule ne bouge pas. Des écoles tentent de conscientiser les parents à ce sujet. Le Gouvernement wallon vient de légiférer sur ce comportement, toutefois déjà traité dans l'article 2.8 du code de la route qui indique que « les conducteurs doivent en outre veiller à ne pas laisser le moteur en marche au point mort sauf en cas de nécessité. » D'autres mesures sont nécessaires.

coupe ton moteur
je respire !

Les microparticules, le dioxyde d'azote et le black carbon sont les principaux polluants émis par les gaz d'échappement de nos voitures.

Les enfants sont beaucoup plus fragiles à l'exposition de ces polluants que les adultes en bonne santé.



le saviez-vous ?

De tous les modes de transports, c'est dans l'habitacle d'une voiture qu'on est le plus exposé aux polluants. L'exposition au black carbon y est cinq fois supérieure à celle rencontrée à l'intérieur de nos bâtiments. A pied, à vélo ou en métro : pensez à adapter vos modes de déplacement.

coupe ton moteur
c'est obligatoire !

L'article 8.6 du code de la route stipule que « les conducteurs doivent veiller à ne pas laisser le moteur en marche au point mort sauf en cas de nécessité ».

L'infraction à cette règle est donc passible d'une amende.



le saviez-vous ?

Laisser son moteur tourner plus de 10 secondes consomme plus que le redémarrer.

Campagne de sensibilisation en Région de Bruxelles-Capitale – Source : Bruxelles Environnement

ÉCOLES DONT LA CONCENTRATION EN NO ₂ EST :	RUE	COUR DE RÉCRÉATION	CLASSE
Supérieure à 40 µg/m ³	19	3	0
Comprise entre 30 µg/m ³ et 40 µg/m ³	60	51	1
Comprise entre 20 µg/m ³ et 30 µg/m ³	99	108	19
Comprise entre 10 µg/m ³ et 20 µg/m ³	34	52	112
Inférieure à 10 µg/m ³	6	6	89

Nombre d'écoles réparties en cinq catégories en fonction des mesures de concentration de NO₂ sur une période d'un mois. Résultat des mesures en novembre et décembre 2017

■ Mon air, mon école

Greenpeace a fait réaliser une étude sur la pollution de l'air dans 222 écoles primaires belges¹. Des mesures du niveau de dioxyde d'azote (NO₂) ont été effectuées pendant 4 semaines, entre novembre et décembre 2017. Le bureau d'études néerlandais Buro Blauw, spécialisé dans la qualité de l'air, a apporté la caution d'une démarche scientifique. Les mesures ont été effectuées à l'entrée de l'école, dans la cour de récréation et dans une classe. La valeur limite annuelle européenne pour le NO₂ est de 40 µg/m³. Il s'agit également de la valeur limite préconisée par l'OMS. De leur côté, Greenpeace, comme le Conseil néerlandais de la santé, fixent à 20µg/m³ le maximum acceptable compte tenu de la vulnérabilité des enfants à cet égard.

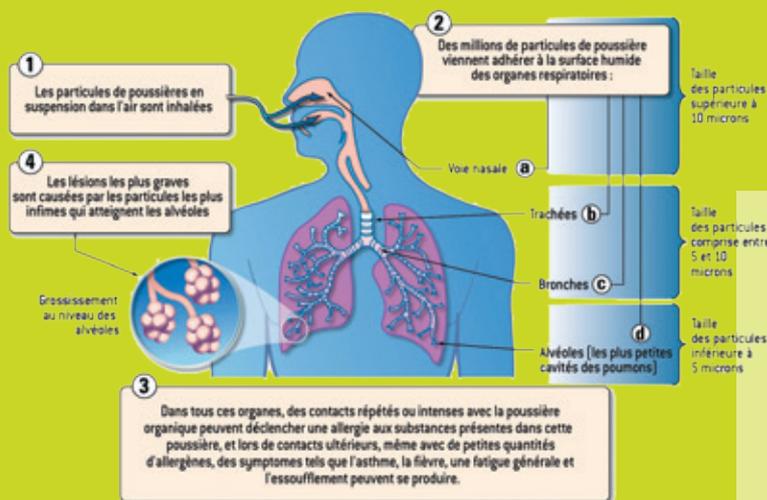
En savoir plus : secured-static.greenpeace.org/belgium/Global/belgium/report/2018/SchoolMonitoring-CompleteReport-FR.pdf

¹ Buroblauw pour le compte de Greenpeace, mars 2018.

■ Particules fines et santé

L'établissement des relations de cause à effet entre la santé et la pollution de l'air est complexe. Et les conséquences de celles-ci dépendent bien entendu de la constitution et de la sensibilité de chaque individu, mais aussi de la composition, de la concentration et de la distribution des poussières, du temps d'exposition...

Mais il faut savoir, qu'après inhalation, les poussières inférieures à 10 µm (les particules plus grosses sont plus facilement éliminées par capture dans le nez) se déposent dans la partie supérieure du système respiratoire. Les plus petites pénètrent dans le système respiratoire plus profondément. De là, elles entrent plus facilement dans la circulation sanguine. Une partie des petites particules est exhalée.



Effet des particules sur le système respiratoire. Source : omer7A.

Les enfants, les personnes âgées, les personnes souffrant d'asthme ou de maladies cardio-vasculaires sont particulièrement vulnérables.

La pollution de l'air par les particules apparaît comme la problématique ayant le plus gros impact en termes de santé publique mais aussi de coûts socio-économiques. Elle constitue une préoccupation importante au niveau européen, qui doit se traduire par des politiques et des mesures aux niveaux fédéral et régional. Les États membres doivent respecter la législation européenne en matière de plafonds d'émissions de polluants atmosphériques et de seuils de concentration dans l'air ambiant qui s'appuient sur les valeurs guides de l'OMS.



Lutter contre l'obésité et bouger !

L'excès pondéral et l'obésité des enfants sont encore en augmentation. Il apparaît qu'ils constituent l'un des grands défis pour la santé publique au vingt-et-unième siècle. Il s'agit d'un problème mondial qui concerne de nombreux pays à revenu faible et intermédiaire, en particulier en milieu urbain.

On estime qu'en 2016 le monde comptait plus de 41 millions d'enfants en surpoids. Les conséquences sont connues. Ils risquent de rester obèses une fois adultes et sont donc susceptibles de contracter du diabète ou des maladies cardiovasculaires à un âge précoce.

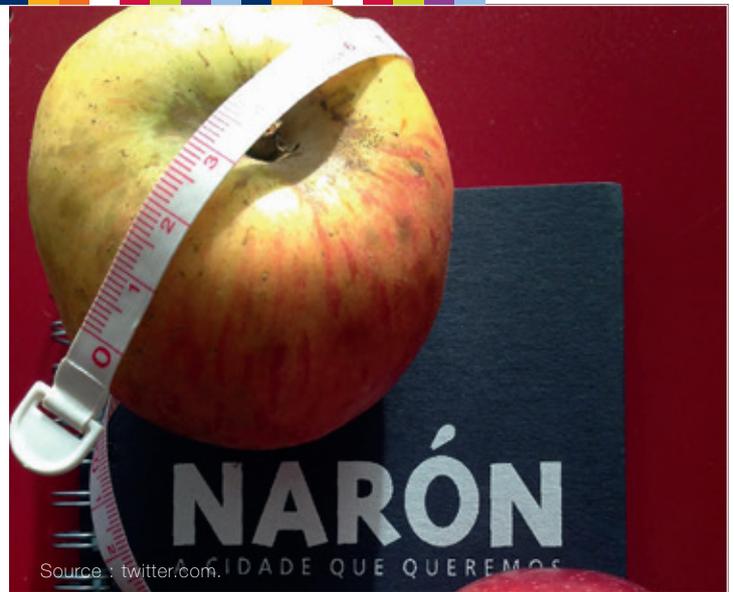
Les principales causes de l'augmentation de l'obésité infantile se trouvent dans le régime alimentaire avec une consommation accrue d'aliments énergétiques riches en graisses et en sucres, mais également dans une tendance marquée à la diminution de l'activité physique.

Ainsi, l'OMS indique que les enfants et les jeunes gens âgés de 5 à 17 ans devraient effectuer au moins 60 minutes par jour d'activité physique d'intensité modérée à soutenue par le jeu, le sport, les activités récréatives, les tâches quotidiennes, mais aussi, bien entendu, par les déplacements à pied, en vélo... Les activités sont donc susceptibles de se dérouler dans des environnements multiples: à la maison, à l'école, dans le quartier, dans un club sportif...

Se rendre à l'école, en tout ou en partie à pied, à vélo, en trottinette... est tout bénéfique en termes de santé publique, mais il s'agit, en parallèle, de garantir un air sain et une sécurité sur le chemin et aux abords de l'école.



Source : Sustrans.org.



■ À Naron, se déplacer autrement pour vaincre l'obésité

La municipalité de cette petite ville de 40 000 habitants, située dans le nord de l'Espagne, a décidé de s'attaquer à l'obésité qui frappe bon nombre de ses habitants : un défi peu commun !

Ce sont surtout les jeunes qui sont les plus sollicités. Ainsi, ils recevront un enseignement adapté et étudieront les causes qui les conduisent à l'obésité. Ils sont aussi invités à faire plus d'efforts et à se rendre à l'école autrement qu'en voiture. À cet égard, la ville prend des mesures pour faciliter les déplacements à pied et à vélo.

■ Les écoles de Bradford s'attaquent à l'obésité

La ville de Bradford (Grande-Bretagne) présente l'un des plus gros taux d'obésité, d'inactivité physique mais aussi de pauvreté chez les enfants. C'est pourquoi, un programme de cyclisme et de marche a été lancé dans 16 écoles cibles afin de faire bouger 4 230 élèves.

Des ateliers de vélo en classe et à l'extérieur, avec des séances d'acquisition de compétences pratiques pour apprendre à conduire et à entretenir le vélo, et des activités visant à encourager les enfants à marcher ou à utiliser une trottinette ont été organisées. Des parents, des enseignants et des bénévoles ont été formés, contribuant ainsi à créer une communauté scolaire dédiée aux avantages des déplacements actifs : vélo, marche et trottinette. Les résultats atteints sont encourageants car les déplacements effectués en voiture ont diminué : partant de 33 %, ils ne sont plus que de 7 %.

L'organisation d'événements a aussi montré aux parents, aux enseignants et à la communauté locale les avantages de ne pas utiliser la voiture pour la tranquillité et la sécurité des abords de l'école et pour la santé des enfants.

En savoir plus : www.sustrans.org.uk/our-services/case-studies/tackling-obesity-schools.

La réglementation

C'est l'arrêté royal du 14 mai 2002¹ qui a défini la notion d'abords d'école, son périmètre étant délimité avec les signaux F4a surmonté du signal A23, et F4b. Les tenants et les aboutissants de ce nouvel outil destiné aux gestionnaires de voiries ont été décrits dans une circulaire ministérielle d'application à partir du 31 mai 2002. Ensuite, l'arrêté royal du 26 avril 2004² a imposé la délimitation et la mise en œuvre de zones 30 aux abords de toutes les écoles du pays pour le 1^{er} septembre 2005.

En dehors de l'obligation de placer la signalisation adéquate, les conditions de mise en œuvre étaient laissées à l'appréciation du gestionnaire de voirie (commune ou région selon le statut de celle-ci), la condition à satisfaire étant que l'accès à la zone 30 soit aisément reconnaissable par l'état des lieux, par un aménagement, ou par les deux.

Des « zones 30 abords d'école » comment ?

La zone 30 est bien autre chose qu'une simple limitation de vitesse. La signalisation a ses limites lorsque l'aspect physique de la rue ne change pas avec l'entrée dans la zone. Pour que l'automobiliste accepte de modifier son comportement, il faut qu'il y soit invité par l'environnement, un aménagement de type urbain, l'éclairage, le revêtement... Une autre image de la rue, une autre ambiance doivent lui être présentées, de manière à le plonger dans une situation où la perception de sa place dans l'espace public est modifiée. Et qu'ainsi il lui paraisse logique de modérer sa vitesse.

Dans le cas de la création des zones 30 abords d'écoles, la réglementation insiste moins sur cet état des choses, quoiqu'elles doivent être aisément identifiables. C'est pourquoi, il a semblé logique de déterminer au cas par cas si des aménagements légers (réduction de la largeur de chaussée par un simple marquage, stationnement en chicane...) ou plus lourds (rétrécissement de voirie, plateau, giratoire, coussin berlinois...) étaient nécessaires afin de marquer le passage dans un espace de statut différent. Nous ne décrivons pas ces dispositifs et les méthodologies en matière d'aménagements et renvoyons le lecteurs à des publications³ qui y sont totalement consacrées.

¹ Arrêté royal du 14 mai 2002, 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, publié au Moniteur belge du 31 mai 2002.

² publié au Moniteur belge du 30 avril 2004. (www.etaamb.be/fr/arrete-royal-du-26-avril-2004_n2004014083.html).

³ Cfr. en particulier la Cemathèque n°42. Une circulation apaisée dans les villes et les villages. Quelle stratégie. Quels outils, juin 2016, ICEDD pour le compte du SPW.

La notion d'abords d'école ne devait pas non plus faire l'objet d'une interprétation stricte. « S'il existe près d'un abord d'école, la possibilité de délimiter une zone 30 plus importante, parce qu'une ou plusieurs rues annexes sont considérées comme ayant une fonction de séjour, de telle manière que l'abord d'école peut être inclus dans cette zone, on peut immédiatement délimiter cette zone 30 étendue plutôt que d'interpréter de manière stricte la notion d'abords d'école » indique encore la réglementation. Il s'agit donc bien d'inscrire la réflexion à une échelle plus large en intégrant le quartier ou l'îlot et d'avoir une approche globale cohérente avec le plan communal de mobilité s'il existe, par exemple.

Ainsi, en centre-ville, où de nombreuses écoles sont présentes, la création de plusieurs zones 30 abords d'école a parfois conduit à créer une vaste zone 30, souvent bien plus logique et cohérente qu'une succession de petites zones.



Cette obligation a été mise en œuvre dans les villes et les communes de Belgique, avec plus ou moins de pertinence selon la configuration des lieux, le contexte local et les mesures d'aménagement mises en œuvre. Ce fut un vaste chantier, interpellant lorsque la crédibilité de la mesure, en dehors des heures d'entrée et de sortie d'école, était en cause, en particulier le long des grands axes routiers.

Des aménagements plus ou moins conséquents selon les cas ont été réalisés et des équipements de mobilier urbain colorés (barrières, totems...) placés, afin d'attirer l'attention des usagers motorisés.

La possibilité de créer des zones 30 temporaires, moyennant l'utilisation de panneaux à message variable (PMV) était aussi laissée à l'appréciation du gestionnaire de voirie. Il faut souligner l'installation de cette signalisation dynamique en cours sur des routes régionales wallonnes.



À Comines-Warneton : 40 panneaux à message variable « zone 30 »

... ont été placés aux abords de toutes les écoles implantées sur la commune le long des routes régionales et communales, profitant ainsi d'un appel à projets de la Région wallonne.

L'objectif est de mieux adapter les limitations de vitesse à la configuration et aux nécessités du terrain. Les plages horaires de fonctionnement introduites dans les panneaux lumineux variables sont définies en fonction des heures d'entrée et de sortie de chaque école, mais aussi en fonction des congés scolaires.

La première phase a permis d'équiper les écoles situées dans une zone à coefficient de dangerosité élevé (route avec trafic important ou infrastructure problématique). La seconde phase a couvert le reste des abords d'écoles. Les 40 panneaux sont opérationnels.



Source : mouscroncomines.blogspot.com

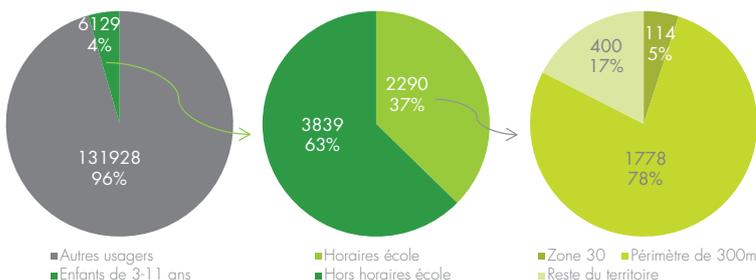
Quel impact sur la sécurité des enfants ?

Les aménagements réalisés ne sont pas toujours suffisants pour garantir les comportements attendus en matière de vitesse et les contrôles en la matière sont trop peu fréquents. Le respect de la mesure n'est donc pas assuré en raison notamment de son absence de crédibilité en dehors des périodes d'arrivée et de départ des enfants de l'école. Le concept même en a donc fait les frais.

Néanmoins, les statistiques d'accidents montrent que les zones 30 abords d'école ne sont pas les plus préoccupantes. En 2015, l'IBSR (actuellement VIAS) a réalisé une analyse de l'impact des zones 30 abords d'école sur la sécurité des enfants en étudiant les statistiques d'accidents entre 2010 et 2012¹.

¹ Cfr. le rapport de recherche de l'IBSR : En toute sécurité sur le trajet de l'école. Analyse des accidents de la circulation impliquant des enfants près des écoles maternelles et primaires, 2015.

Distribution des accidents corporels pour les enfants victimes âgés entre 3 et 11 ans (piétons, cyclistes et passagers de voiture) par rapport à l'ensemble des accidents (à gauche), sur le trajet scolaire (au milieu) et en fonction de la localisation (à droite), Belgique 2010-2012 (N=138 057). Source : En toute sécurité sur le trajet de l'école. Analyse des accidents de la circulation impliquant des enfants près des écoles maternelles et primaires, IBSR, Bruxelles, 2015.



Ainsi, durant cette période, parmi les enfants victimes d'un accident de la circulation en Belgique, près de 4 sur 10 l'ont été sur les trajets domicile (ou autre) - école.

L'étude arrive aux constats suivants. 5 % des enfants victimes d'un accident de la route l'ont été dans la zone 30 « abords d'école ». Et moins de 1,4 % des écoles primaires ont enregistré un accident dans leur zone 30. L'étude aboutit donc à la conclusion que la zone à proximité immédiate de l'établissement scolaire - zone 30 abords d'école - est globalement sécurisée, même si tout accident est toujours de trop. Mais la question de la sécurité des enfants sur le trajet « domicile-école » reste entière. L'IBSR a identifié un territoire périphérique compris entre la zone 30 et 300 mètres autour de l'école où sont concentrés trois-quarts des accidents impliquant les enfants, qui y sont blessés ou tués. Ce constat conduit à se poser deux questions : il y a peut-être lieu de repenser le périmètre de la zone 30 abords d'école (suggestion de l'IBSR dans son étude), ensuite, et ce n'est pas nouveau, il s'agit d'être particulièrement proactif en matière de sécurité routière sur les itinéraires qui conduisent à l'école.

L'étude indique en outre qu'en zone 30 abords d'école, 51 % des enfants accidentés sont des piétons, 26 % des cyclistes et 22 % des passagers de voiture. Pour la zone périphérique de 300 mètres autour des établissements scolaires (hors zone 30 donc), la distribution est de 34 % de piétons, 22 % de cyclistes et 44 % de passagers de voiture. Ces résultats s'expliqueraient par des transferts entre les modes de transport : les enfants sont tous piétons lorsqu'ils franchissent les portes de l'école et ensuite se dispersent en fonction des choix de moyens de transport pour effectuer leur trajet.

Gérer les comportements de stationnement anarchique

Force est de constater que même lorsque les conducteurs respectent la limitation de 30 km/h, la situation reste particulièrement anarchique en matière de stationnement (en double file, sur les trottoirs, sur le passage piéton...). C'est donc aussi sur cette problématique qu'il faut travailler, car elle génère de l'insécurité routière, est défavorable à la convivialité et à une bonne cohabitation entre usagers différents, et est source d'émissions de polluants et de particules fines.

Des communes et des écoles se sont penchées sur cette question, à la recherche de zones de stationnement situées à une courte distance de l'accès à l'école proprement dite et d'un itinéraire sécurisé reliant celles-ci à l'école.

C'est toutefois totalement insuffisant si la possibilité de déposer – reprise non organisée des enfants subsiste à proximité immédiate de l'établissement, ou lorsque du stationnement anarchique reste possible.

On voit ainsi fleurir de nombreux potelets, barrières, et autres mobiliers urbains tentant d'empêcher tout arrêt.

Parmi les solutions envisageables, des zones de dépose-minute – kiss and ride – peuvent être envisagées. Cette situation correspond au statut d'arrêt au sens du code de la route. Il est donc interdit d'y stationner et de quitter le véhicule, même pour peu de temps. Les parents qui souhaitent accompagner leurs enfants jusqu'en classe, doivent être orientés vers du stationnement de courte durée par exemple. Un dépose-minute fonctionne généralement bien avec les élèves du primaire. En revanche, il n'est pas adapté aux élèves de maternelle. Notons aussi que si cette solution peut être efficace le matin pour déposer les enfants, elle l'est beaucoup moins le soir pour les reprendre. L'IBSR a consacré une brochure¹ à ce concept, décrivant les paramètres d'analyse du contexte, les conditions de mise en œuvre, des critères de taille, de localisation...

Comme on le verra dans le chapitre suivant, la rue scolaire peut constituer une réponse à ce problème de circulation chaotique aux abords de certaines implantations. Cependant, ce concept ne pourra être appliqué partout.

¹ Une zone de dépose-minute aux abords des écoles, une solution aux problèmes de mobilité et de sécurité routière ? IBSR, Bruxelles, 2008.

■ À Schaerbeek, une réglementation spécifique pour le stationnement aux abords des écoles

Elle est signalée par des panneaux de signalisation spécifiques. Cette réglementation vise à sécuriser l'embarquement et le débarquement des enfants aux horaires indiqués. Y stationner pour un temps plus long est soumis à une redevance de 100 euros ! Ce tarif dissuasif a comme objectif de maintenir la zone libre et disponible.

En dehors de cette période, le stationnement est réglementé conformément à la réglementation zonale de la commune (zone verte : horodateur/zone bleue : disque bleu).



Des expériences en Flandre et à Bruxelles

La problématique de la sécurité routière aux abords des écoles reste donc entière et des mesures de fermeture temporaire de voirie ont été testées dans plusieurs villes et communes de Flandre et à Bruxelles, montrant une amélioration de la sécurité routière et une convivialité retrouvée.

Les évaluations sont positives, d'autant que, par définition, ce type de mesure améliore la qualité de l'air en diminuant notamment les émissions de particules fines. Car la préoccupation est de plus en plus prégnante. Et les abords d'écoles constituent bien un enjeu de santé publique.

En Flandre, le concept s'implante et rencontre un certain succès. Des évaluations sont prévues au terme des différentes expériences menées, avant de pérenniser la situation, car tous les sites et contextes ne conviennent pas. Un site web est à la disposition des communes et des écoles et leur fournit de multiples informations et outils : www.paraatvoordeschoolstraat.be. Deux mots d'ordre : sécurité routière et qualité de l'air.

Dans la plupart des grandes villes, mais aussi dans des petites communes, des initiatives apparaissent. Si la demande doit nécessairement être le fait de l'école, les communes sont parties prenantes. Certaines mettent à leur disposition des documents, dépliants, notes méthodologiques, voire accompagnent l'école, afin de créer les meilleures conditions pour la réussite du projet.

La Ville de Gand, pionnière, teste ce concept depuis 2013, Anvers depuis 2014. À Courtrai, deux écoles ont démarré le processus. La Ville aide les futurs candidats à se lancer en leur proposant des dépliants qui expliquent le concept, les avantages, les conditions de succès... (Source : www.kortrijk.be/schoolstraat). À Malines, 5 écoles ont initié une phase pilote de la rue scolaire en septembre 2017 (Source : www.mechelen.be/schoolstraten).

L'expérience de Gand a montré qu'une rue scolaire n'est durable dans le temps que si elle répond à une insécurité aux abords de l'école, reconnue par les différentes parties prenantes (parents, école, commune, résidents). Car sa gestion quotidienne demande beaucoup d'implication et de bonne volonté de chacun.

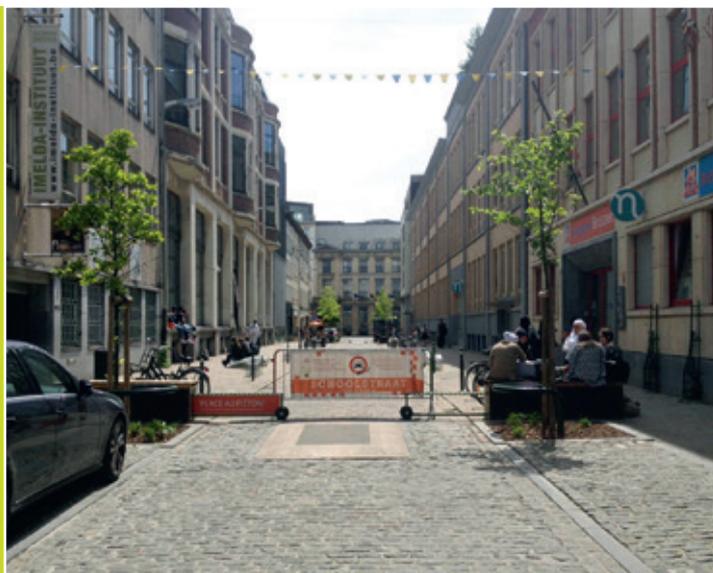
■ À Bruxelles, la rue de la Braie

... préfigure le concept de la rue scolaire. En effet, cette petite rue, accueillant trois écoles et plusieurs centres d'activités et de loisirs, était traversée par un trafic de transit et de desserte, et par ailleurs fréquentée par de nombreux enfants et jeunes se rendant à l'école. Dès 2007, en collaboration avec les écoles, plusieurs ateliers de participation ont réfléchi au devenir de la rue. Le projet d'aménagement qui a vu le jour a prévu de larges trottoirs, supprimé tout stationnement, empêché le stationnement sauvage par le placement de bancs, et limité la vitesse à 20 km/h, en créant une zone de rencontre.

Après son réaménagement en 2014, à la suite d'une pétition et à la demande du conseil des écoliers, la rue est devenue exclusivement piétonne en 2015, pendant les heures scolaires : soit entre 7h30 et 17h30.

L'espace est ainsi utilisé comme lieu de rencontre avant et après l'école. L'aménagement permet des jeux et des occupations variées, mais les éléments urbains créés constituent des obstacles limitant la flexibilité de l'espace. Toutefois, ceux-ci sont nécessaires lorsque la rue est ouverte à la circulation.

En savoir plus : www.publicspace.brussels.



Source : publicspace.brussels.

À Bruxelles, quelques écoles sont en phase test également, à Saint-Josse notamment. Les Ministres en charge de la Sécurité Routière, de la Mobilité et de l'Environnement ont annoncé la création d'un fonds d'un million d'euros dédié à la création de rues scolaires en Région de Bruxelles-Capitale : soit pour une cinquantaine d'écoles.

La rue scolaire doit s'inscrire dans une politique globale de mobilité, tant au niveau de l'école qu'au niveau de la commune.

C'est l'école qui, dans les faits, gère au quotidien la barrière d'accès et doit trouver des personnes volontaires pour s'en occuper (parents et /ou professeurs (parfois plus efficace car ayant plus d'expérience en matière de gestion de conflits)). La barrière peut aussi être gérée par des surveillants habilités. Le soutien de la commune dans cette tâche est fortement souhaitable. Il permet d'assurer une continuité et de manifester l'engagement de la commune vis-à-vis des rues scolaires.

Draaiboek project SchoolStraat



■ « Filter Café filtré »¹

Un collectif est né à la suite d'une première manifestation avec fermeture de rue dans une école bruxelloise au printemps 2018. Les actions de protestation pour une meilleure qualité de l'air ont été organisées par ce collectif, qui a pour objectif de ne plus autoriser aux voitures l'accès aux rues où se trouvent des écoles. Il invite chacun à boire un café pendant que les enfants jouent, en sécurité, dans la rue sans voiture.

En juin dernier, 86 écoles ont pris part au mouvement, dont 53 à Bruxelles.

¹ filter-cafe-filtre.be.

■ À Bruges, une méthodologie pour aider à la mise en place d'une rue scolaire

Ce document, proposé par la police et la Ville, a été réalisé à l'intention des directions d'écoles, du corps enseignant et des parents. Il explique le concept, ses avantages et ses inconvénients, et présente des critères permettant d'évaluer la pertinence de ce concept pour un site donné, en l'occurrence :

- un accès à l'école doit exister dans la rue ;
- la rue ne peut être empruntée par un trafic de transit, desservie par De Lijn, ou se situer dans une zone très fréquentée, sauf itinéraire alternatif ;
- la rue doit être une route locale de catégorie II ;
- des espaces de stationnement suffisants doivent être disponibles dans un rayon de 400 m de l'école ;
- la demande doit émaner de l'école ou de l'association de parents en concertation avec l'école ;
- l'école doit faire partie de l'enseignement fondamental (maternel et primaire).

Deux écoles ont expérimenté ce concept depuis septembre 2017. Les évaluations réalisées ont indiqué que :

- 90 % des parents interrogés considèrent désormais la rue scolaire comme plus sûre ;
- 85 % des riverains évaluent l'initiative comme un bon projet, qui cause moins de perturbations pour leur domicile ;
- le groupe de travail de l'école sur la circulation est enthousiaste et indique qu'un groupe de grands-parents souhaite s'engager à placer les barrières Nadar durant la prochaine année scolaire ;
- 15 % des parents sont venus à l'école avec un autre moyen de transport (à vélo ou à pied) .

Et cinq nouvelles écoles ont démarré ce processus en septembre 2018.

En savoir plus : www.brugge.be/schoolstraat-2.



Aujourd'hui dans le code de la route

Ces pratiques, présentes en Flandre et à Bruxelles, font leurs preuves et apparaissent plus efficaces que la limitation à 30km/h dont on connaît les difficultés d'application sur le terrain.

C'est pourquoi, il a paru nécessaire de prévoir un fondement légal pour ce type de pratique. Ce nouveau concept fait aujourd'hui l'objet d'une loi¹, qui l'inscrit dans le code de la route. Il s'agit de la « rue scolaire ».

« Dans les rues scolaires, la voie publique est réservée aux piétons et aux cyclistes. Seuls les conducteurs de véhicules à moteur habitant dans la rue ou dont le garage se trouve dans ladite rue, de même que les véhicules prioritaires visés à l'article 37, lorsque la

¹ Loi du 2 septembre 2018 modifiant l'arrêté royal du 1er décembre 1975 portant règlement général sur la police de la circulation routière et de l'usage de la voie publique en ce qui concerne la création de la rue scolaire, Moniteur belge du 10 octobre 2018.

nature de leur mission le justifie, ainsi que les véhicules en possession d'une autorisation délivrée par le gestionnaire de voirie ont accès à la rue scolaire. Les conducteurs qui circulent dans la rue scolaire le font au pas ; ils cèdent le passage aux piétons et aux cyclistes, leur cèdent la priorité et, au besoin, s'arrêtent. Les conducteurs de véhicules à moteur ne mettent en danger ni les piétons, ni les cyclistes et ne les gênent pas. » (Art. 22 undecies).

Il s'agit donc d'un nouvel outil, qui ne trouvera sa place que dans certains contextes, moyennant la satisfaction d'un ensemble de critères. À noter que les villes d'Anvers et de Gand recommandent une phase test, de six mois pour la première, et de quatre mois pour la seconde.

Ce sera au gestionnaire de voirie à apprécier l'opportunité de créer une rue scolaire. Une phase test nécessitera l'adoption d'une ordonnance de police. Adoptée pour une durée indéterminée, elle fera l'objet au préalable d'un règlement complémentaire de circulation routière.

■ Première rue scolaire wallonne à Nivelles

Suite à une demande de la direction de l'école fondamentale Saint-Michel relative à la sécurité routière dans sa rue, la Ville de Nivelles, en concertation avec le groupe circulation, a décidé d'instaurer une rue scolaire en mars dernier, pour une période test d'un an. La rue est étroite et le passage simultané des piétons et des véhicules est particulièrement difficile. Elle se prête bien à la mise en place de ce dispositif car elle est à sens unique et bordée par peu de riverains.

L'intercommunale InBW étant implantée dans cette voirie et disposant d'un accès à un parking, une réunion préalable a été organisée afin de présenter le caractère sécuritaire de la mesure. Si la réglementation prévoit que les riverains peuvent accéder à la zone en tout temps, l'objectif était toutefois d'éviter au maximum la circulation de tous les véhicules durant les heures de fermeture de la rue. Des solutions ont été dégagées. Une sensibilisation des employés de l'intercommunale a été effectuée en interne leur suggérant l'utilisation d'autres parking de l'InBW également à leur disposition.

La direction de l'école, demandeuse et favorable au concept, a décidé de placer une personne (professeur ou adulte responsable) au droit de la barrière Nadar durant les périodes de fermeture afin d'effectuer un contrôle et, le cas échéant, de déplacer la barrière pour permettre aux éventuels riverains d'accéder à la rue. La fermeture est effective les jours d'ouverture de l'école aux heures suivantes : les lundi, mardi, jeudi et vendredi de 8h à 8h40 et de 15h20 à 15h45, et le mercredi de 8h à 8h40 et de 12h à 12h40.

La barrière porte une signalisation C3 et l'additionnel «RUE SCOLAIRE». Afin d'éviter tout vol ou déplacement, elle a été enchaînée à un fût de signalisation existant.

Une ordonnance de police temporaire (OPT) a été approuvée par le Collège communal. Un courrier, co-signé par l'école, la Ville et la police a été rédigé à l'intention des riverains et des parents de l'école, expliquant le concept, les objectifs, les règles... Des évaluations vont accompagner la mesure.



Source : Ville de Nivelles.

La mobilité scolaire doit être prise en compte à une échelle large, dans le cadre d'une politique globale de mobilité à l'échelon communal. Les écoles constituent des pôles générateurs de trafic, plus ou moins importants selon leur taille, et doivent être intégrées à l'élaboration du plan de mobilité en tant qu'acteurs. Un dialogue et des collaborations sont nécessaires.

Toutefois, au sein des écoles, la difficulté d'agir reste très importante en l'absence de temps disponible ou de motivation du côté de la direction, des enseignants, voire des associations de parents. Par ailleurs, le sujet est sensible : la sécurité des enfants n'a pas de prix et, de la voiture au vélo ou à la marche, il y a un risque, qu'il faut évaluer et réduire au maximum. Tant les écoles que les parents sont particulièrement attachés à ce principe, qui se justifie parfaitement.

Chaque plan communal de mobilité (PCM) se penche sur la mobilité scolaire qui apparaît d'emblée dans la phase de diagnostic, puis dans les phases suivantes de l'étude. Et si les PCM existent depuis plus de vingt ans, la prise en compte de cette problématique particulièrement préoccupante reste complexe et délicate en termes de mobilité et de sécurité routière. Force est de constater, qu'en la matière, les résultats sont limités : une meilleure objectivation des situations sur le terrain, des projets d'aménagement si nécessaire, mais le transfert modal reste très marginal et les comportements des parents (presque) toujours aussi sauvages.

À l'échelle de l'établissement scolaire, le plan de déplacements scolaire (PDS) permet d'affiner un diagnostic, des objectifs et un plan d'actions, impliquant l'ensemble des acteurs. Le concept, assez séduisant, est largement répandu. Toutefois, cet outil, exclusivement dédié à la mobilité scolaire, rencontre un succès et des résultats très variables, selon les régions et les pays. Il dépend du degré de volontarisme des acteurs, de la procédure de réalisation et de mise en œuvre, des moyens qui lui sont consacrés, de la dynamique qui l'accompagne...

Les Plans de déplacements scolaires en Wallonie

C'est le décret du Gouvernement wallon du 1^{er} avril 2004, relatif aux transports et aux plans de déplacements scolaires, qui définit celui-ci, ses objectifs, son contenu, la procédure à suivre pour son élaboration. Il comporte un ensemble de mesures concertées visant à gérer les déplacements scolaires¹ dans une perspective de développement durable. » (Art. 2-2). « 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

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

Toutefois, en Wallonie, les Plans de déplacements scolaires n'ont pas connu un développement à grande échelle, contrairement aux Plans communaux de mobilité qui couvrent aujourd'hui 146 communes². Le principe a été, ensuite, de ne pas encourager la réalisation d'un PDS, 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 scolaire³, et de se baser sur ses conclusions pour déterminer si oui ou non il est pertinent de se lancer dans un PDS.

À partir de 2007, les enquêtes de mobilité scolaire ont été proposées aux 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. Toutefois, un taux de participation de 40 % des élèves est requis pour faire l'objet d'un rapport détaillé des résultats par le SPW.

Une solution intéressante 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 aux équipes éducatives, aux élèves et à leurs parents. Qu'un retour, parfaitement compréhensible et accessible, soit communiqué favorise une prise de conscience de certains aspects.

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

Dans d'autres régions et pays, le plan de déplacement scolaire apparaît comme un des outils de maîtrise de la mobilité et d'optimisation des déplacements. En voici quelques exemples.

² Données septembre 2018.

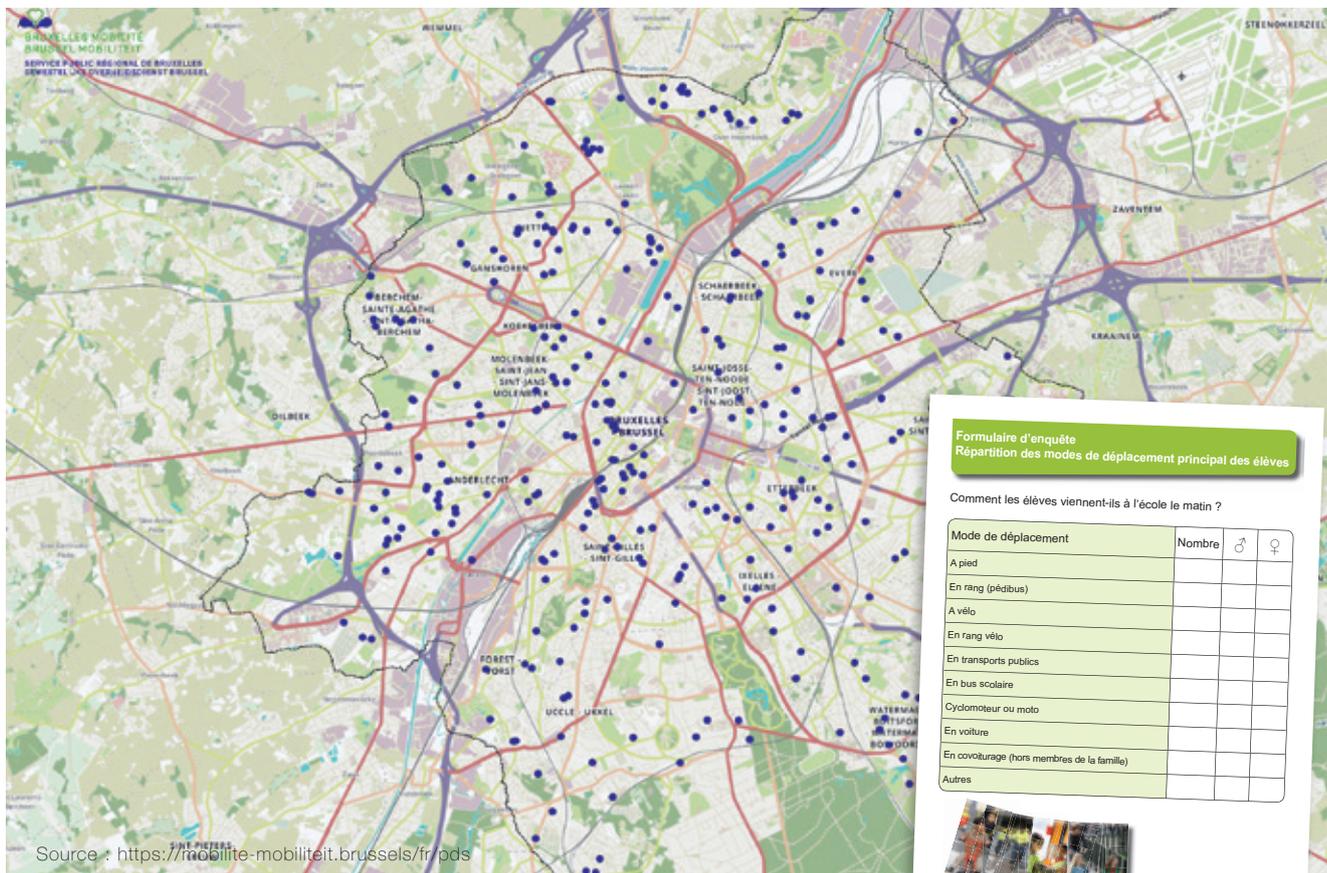
³ mobilite.wallonie.be/home/outils/diagnostic-mobilite.html.

Contact : diagnostic.mobilite@spw.wallonie.be.



¹ Limités aux heures d'entrée et de sortie des écoles.





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

Quel développement en Région de Bruxelles-Capitale ?

Chaque jour, en Région de Bruxelles-Capitale, près de 250 000 élèves se rendent à l'école. À l'intérieur de la Région, près de 40 % des déplacements vers l'école se font en voiture.

Les écoles maternelles, primaires, secondaires, tous réseaux confondus, situées sur le territoire de la Région de Bruxelles-Capitale sont tenues d'établir, tous les 3 ans, un pré-diagnostic de « mobilité scolaire » à envoyer à Bruxelles Mobilité¹. Cette obligation a pour objectif :

- de fournir les informations utiles à la Région afin de mieux comprendre la mobilité scolaire et de mieux l'intégrer dans sa politique ;
- de sensibiliser les établissements scolaires à la responsabilité partagée relative à la mobilité dans la Région et de les encourager à passer à l'action.

Le plan de déplacements scolaires y connaît un développement important. La Région encourage vivement la démarche. Le budget consacré est de 200 000 €/an. Actuellement, plus de la moitié des écoles bruxelloises (plus de 250) sont impliquées.

Le processus est souple et permet aux écoles de l'adapter selon leur mode de fonctionnement. Il est continu

¹ Arrêté du Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale du 20 juin 2013 relatif aux plans de déplacements scolaires (M.B. du 17 juillet 2013). / mobilite-mobiliteit.brussels/fr/prediagnostic-mobilite-scolaire.

et la démarche s'inscrit dans le long terme. L'objectif est que l'école intègre l'apprentissage de ces problématiques et la gestion de sa mobilité dans son projet pédagogique. Différentes étapes structurent la mise en place du plan.

Les écoles participantes bénéficient d'un encadrement et d'une méthodologie (fardes PDS) développée à leur intention. La Région leur offre une valve d'information à placer à l'entrée de l'école destinée à 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 de déplacement alternatives le cas échéant.

Chaque année, une rencontre est organisée avec les écoles participantes afin de dresser un bilan, d'échanger les expériences vécues, de communiquer les bonnes pratiques, d'évaluer la démarche et les résultats obtenus et d'identifier les difficultés rencontrées.

Installer un parking vélo sécurisé, organiser des rangs à pied, proposer des formations à la conduite du vélo, installer une fresque pour améliorer la visibilité de l'école, établir une concertation avec la commune pour sécuriser les abords de l'école, participer à la semaine de la mobilité... sont des exemples des multiples actions envisageables.

En savoir plus : mobilite-mobiliteit.brussels/fr/pds.



Plan de déplacement des Établissements scolaires et Plan de protection de l'Atmosphère en France

Les Plans de déplacement des établissements scolaires (PDES) sont inscrits dans le Plan de Protection de l'Atmosphère (PPA) approuvé en 2014. Ils sont obligatoires pour certains groupes scolaires dans les départements plus exposés à la pollution atmosphérique, mais cette imposition est peu respectée.

Par exemple, dans les Bouches-du-Rhône, suite à la révision du PPA, les PDES ont été rendus obligatoires dans les écoles ou groupes scolaires du primaire de plus de 250 élèves. Mais parmi la centaine d'établissements concernés, seulement trois ont mis en place un plan.

La démarche PDES nécessite un pilotage par la commune, une implication réelle de l'école et un partenariat réunissant la commune, l'école et les parents d'élèves. Elle comprend un diagnostic, un plan d'action et un dispositif de suivi et d'évaluation des actions mises en place.

Un PDES se traduit par :

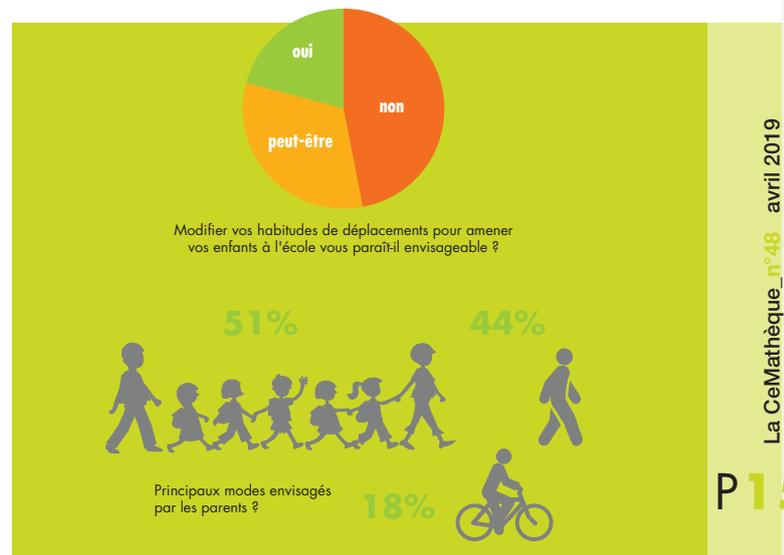
- la mise en œuvre de mesures de sensibilisation : éducation à la mobilité et à la sécurité routière pour les enfants, implication des parents, sensibilisation des parents « inactifs » ;
- une réflexion sur la configuration et l'utilisation de l'espace public aux abords des écoles : positionnement et redimensionnement du stationnement, sécurité de la voirie, accessibilité pour les modes actifs... et programmation des travaux nécessaires ;
- des actions visant à rationaliser les déplacements : offres mutualisées et cogérées de mobilité (pédibus, vélobus, covoiturage, optimisation du ramassage scolaire...).

Des plans de mobilité scolaire en Suisse

Les plans de mobilité scolaire (PMS) sont également à l'ordre du jour. L'Association suisse Transport et Environnement (ATE) propose cet outil. Un site internet lui est dédié et présente de nombreux outils pédagogiques d'animation dans les écoles. Il est également possible de suivre l'avancement des différents PMS en cours.

Le Plan de mobilité scolaire suisse s'appuie sur une démarche participative qui implique largement la communauté scolaire, un comité de pilotage qui rassemble les acteurs concernés, un rapport qui détaille et analyse les déplacements de tous les écoliers, des cartes qui représentent les flux des élèves, les modes de déplacement et les points dangereux, des activités pédagogiques et de sensibilisation, des propositions concrètes pour sécuriser le chemin de l'école et favoriser la mobilité douce...

En savoir plus : www.mobilitescolaire.ch/les-pms/.



■ La Ville d'Aix-en-Provence

... s'est elle-même impliquée dans la mise en place de PDES, en commençant par structurer un dialogue inter-services au sein de la Ville (éducation, sport, environnement, infrastructures...) et en constituant ainsi une équipe de projet. Sont impliqués outre les écoles et les parents d'élèves : les centres sociaux, les associations de quartier, les groupements cyclistes et bien entendu la police.

Un diagnostic des points dangereux liés à la voirie et aux infrastructures est effectué, ainsi qu'un travail de géolocalisation des élèves. Une première école – pilote – a terminé son plan d'actions. Les mesures sont testées, deux autres écoles vont suivre. L'objectif est d'en impliquer une vingtaine.





Source : lovebelfast.co.uk.

Le School Travel Plan en Grande-Bretagne

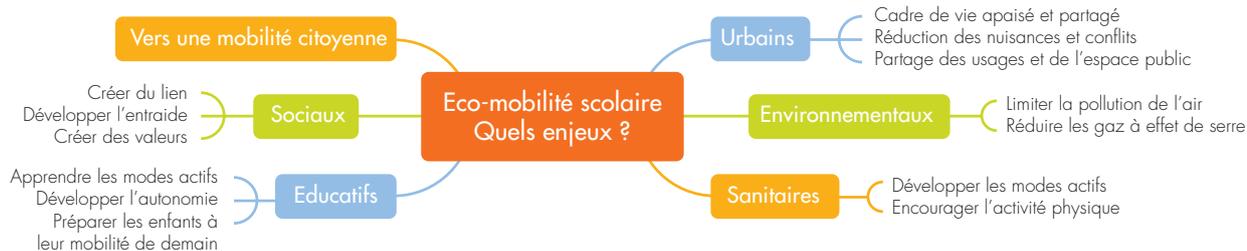
Dans les années 1990, des projets pilotes de School Travel Plan ont été initiés en Grande-Bretagne. Moins de dix ans plus tard, le concept était étendu à tout le pays. Pilotée par le Département des Transports, avec un budget national et 250 conseillers (travel school advisers), cette initiative constitue un bel exemple d'une politique à grande échelle.

L'objectif était ambitieux : toutes les écoles britanniques devaient mettre en œuvre un tel plan d'ici 2010. Et en 2010, l'objectif était presque atteint avec 90 % des écoles impliquées, même si les aménagements routiers demandés par ces plans pour assurer la sécurité des trajets scolaires ont mis davantage de temps avant d'être réalisés.

Les objectifs des plans sont quantifiés avec des indicateurs : par exemple augmenter de 15 % le nombre de déplacements à vélo d'ici à... ; diminuer de 10 % le nombre de trajets en voiture d'ici à... Des fonds sont mis à disposition et attribués soit à l'école (installer des garages à vélos, des casiers pour les casques...) soit à la communes (nouveaux chemins piétons, aménagements routiers...).

En savoir plus : www.sustrans.org.uk/our-services/our-expertise/travel-behaviour-change-schools.

> Mieux se déplacer. Devenir « écomobile » ?



Source : mobiscol.org.

Si les plans de déplacements scolaires présentent l'intérêt d'impliquer largement les acteurs et de déboucher sur un programme d'action cohérent, on constate donc que leur mise en œuvre ne rencontre généralement pas un grand succès. Parmi les mesures proposées, se trouvent des démarches d'écomobilité scolaire, indispensables au transfert modal souhaitable pour un certain nombre de déplacements.

L'écomobilité, c'est éviter le recours systématique à la voiture, en utilisant les transports en commun, en privilégiant les modes de déplacement partagés, en choisissant les modes actifs (marche, vélo...)¹.

Dans ce chapitre, sont surtout évoqués les modes actifs, avec toutefois un tour d'horizon des différents modes qui permettent d'être écomobile.

¹ Définition proposée par mobiscol.org.

On constate que des initiatives existent, généralement sans lien avec un plan de déplacements scolaires. Elles sont assez peu visibles, dispersées et isolées, souvent initiées de façon spontanée, par des parents ou des écoles motivées qui décident à un moment donné de lancer un projet spécifique. Mais celui-ci peut aussi être proposé et/ou encadré par la commune, une centrale de mobilité ou une association.

Pourquoi est-ce si difficile de promouvoir ces modes ? Les obstacles ne sont pas négligeables. L'insécurité routière sur le chemin de l'école et la crainte d'agressions ou d'enlèvements sont extrêmement prégnants. On constate ainsi que les enfants sont de plus en plus souvent accompagnés. En outre, les distances à parcourir sont importantes, en particulier en Belgique où le pacte scolaire permet à chaque famille de choisir son école, quelle que soit la distance à parcourir.

■ Appréhender les risques routiers...

En fonction de leur âge notamment, les enfants éprouvent des difficultés à appréhender les risques routiers.

Jusqu'à 6 ans, la capacité d'un enfant à gérer son mouvement n'a pas atteint sa maturité. À partir de 7 ans, il accède à l'espace projectif et il commence à avoir une perception de la durée. Avant 8 ans, l'enfant n'est pas apte à se déplacer seul dans la circulation. Vers l'âge de 8 ans il est capable de gérer des mouvements simples. C'est seulement à partir de 10-12 ans qu'il dispose des compétences suffisantes pour évaluer des mouvements complexes et que les composantes psychomotrices impliquées dans la tâche de la traversée atteignent un niveau proche de celui de l'adulte.

Source : IBSR et Lammar 2005.



Source : lameuse.be.



Par ailleurs, les enquêtes et études montrent que les modes actifs ne sont pas encore très « tendance ». Même en Suisse, on constate, ces 20 dernières années, une diminution relative du transport actif chez les enfants entre 6 et 9 ans. En 1994, il constituait une part de 68 % dans les moyens de transport utilisés, pour seulement 59 % en 2015, et la part du transport en voiture passait de 23 % en 1994 à 27 % en 2015.

Comme on le verra plus loin, les initiatives en matière de mobilité active sont fragiles. En effet, elles dépendent essentiellement du degré de motivation et d'intérêt de l'école et des parents, car ces démarches sont généralement volontaires et bénévoles. Parfois, les communes décident d'y consacrer des moyens et dédient du personnel pour accompagner les enfants, les sensibiliser, les former.

Toutefois, on constate que si certaines actions s'arrêtent ici, faute de relève pour les poursuivre, d'autres naissent ailleurs.

Les initiatives nécessiteraient davantage de structuration et un vrai portage politique afin d'encourager et d'assurer la pérennisation des démarches et des actions dans la durée. On peut s'interroger sur le rôle que pourrait jouer un organe qui chapeauterait, ferait connaître les initiatives et mettrait en réseau les acteurs, à l'exemple du travail qu'ATE fait en Suisse ou l'Ademe dans la Région Nord-Pas-de-Calais.

À pied : pour bavarder

Les déplacements à pied vers l'école rencontrent un succès limité. Ils nécessitent en particulier la disponibilité des parents, ce qui n'est pas nécessairement assuré. C'est pourquoi des trottibus, carapatte, car à pattes, autobus pédestre, bus à pied, mille-pattes, pédibus... sont parfois mis sur pied. Les synonymes sont nombreux pour désigner ces sortes de rangs scolaires à pied.

Le pédibus est un système d'accompagnement qui permet à un groupe d'enfants, en général entre 4 et 8 ans, de se rendre à pied à l'école sous la conduite d'un ou de plusieurs adulte(s). Une ou plusieurs « ligne(s) » sont définies, ainsi que des arrêts et les horaires de passage.

Des initiatives comme le pédibus ont été développées partout dans le monde. Des sites Internet proposent une série d'outils afin de faciliter leur création : dossier juridique, guide méthodologique, feuilles d'horaires, kit pédagogique, flyers¹... Des communes ou associations de communes proposent aussi des sites d'information et de suivi des différentes lignes. Certains pédibus ont même développé leur propre site Internet².

¹ Cfr. par exemple www.reseaumillepattes.org/pedibus/commentcreerpedibus/ proposé par CREPAQ (Centre Ressource d'Écologie Pédagogique d'Aquitaine)

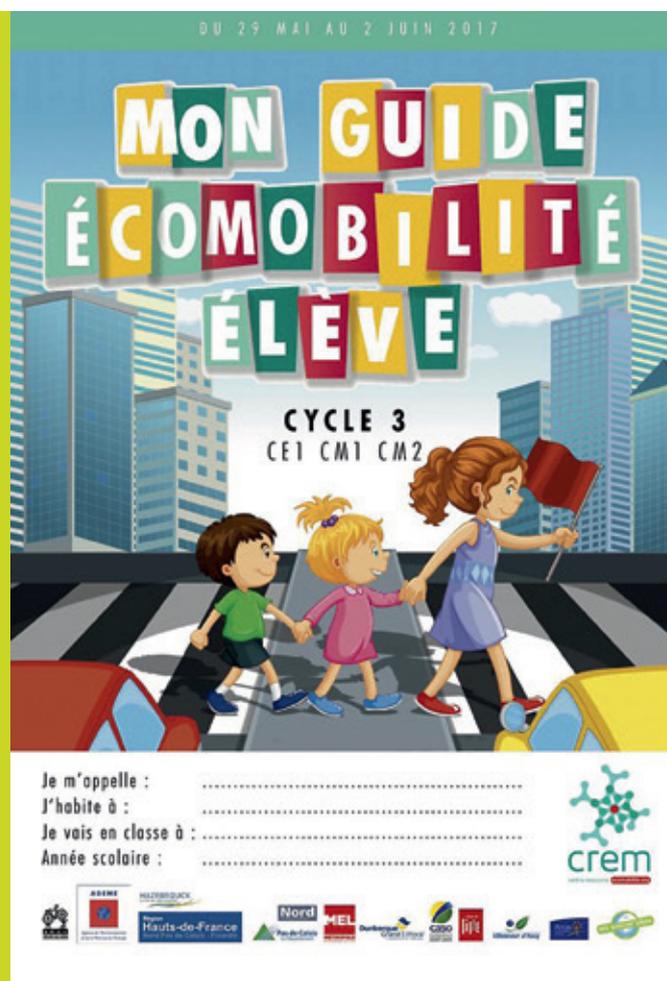
² Cfr. par exemple : blogs.grandlyon.com/pedibus/ pour Lyon Métropole, pedibus-ne.ch pour le canton de Neuchâtel.

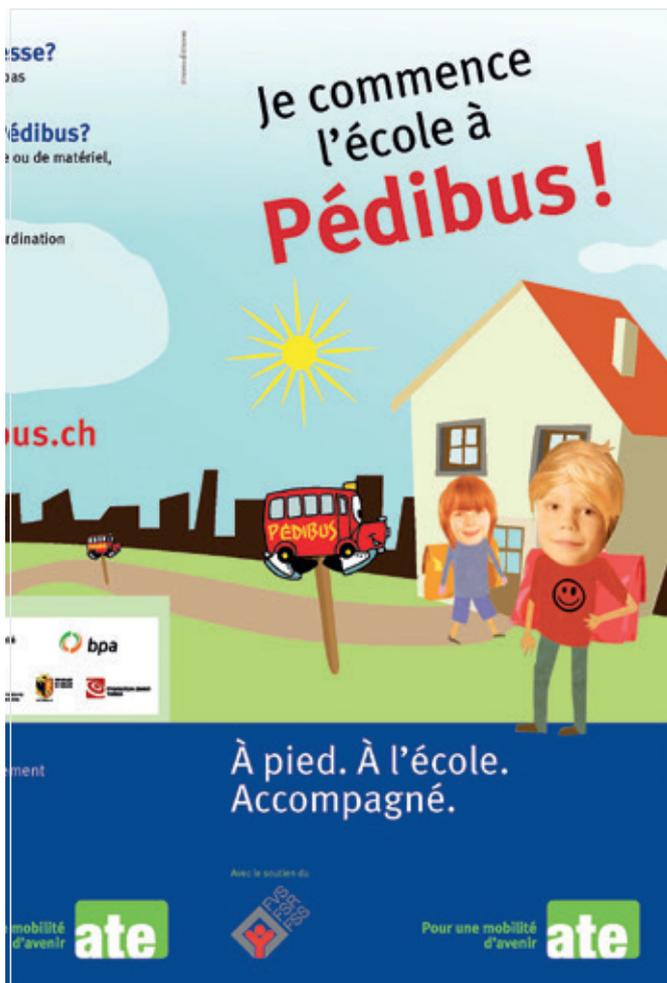
■ En Région Nord-Pas-de-Calais

... l'objectif était d'accompagner la structuration et le développement de dynamiques régionales d'écomobilité et :

- de réaliser un diagnostic approfondi des pratiques de déplacements domicile - établissements d'enseignement en Nord Pas-de-Calais (écoles primaires, collèges et lycées) ;
- d'identifier les démarches d'écomobilité scolaire, d'en faire une typologie et de valoriser les plus exemplaires ;
- d'identifier les relais locaux engagés sur le sujet de l'écomobilité scolaire ;
- d'émettre des préconisations de développement de l'écomobilité scolaire au regard des typologies d'actions et d'acteurs identifiées et des dynamiques territoriales ;
- de proposer un ou plusieurs scénarios de structuration /organisation et de développement de dynamiques régionales concertées.

Un programme de 24 actions pour développer l'écomobilité scolaire sur le territoire régional et des fiches de bonnes pratiques illustrent les différents types de projet qui peuvent être mis en œuvre.





■ Une coordination cantonale des pédibus

Un système de coordination cantonale des pédibus a été développé dans chaque canton francophone par l'association suisse Transport et Environnement (ATE). Celle-ci effectue un travail de proximité afin de soutenir et de développer les initiatives individuelles des parents en leur apportant toute l'information utile. Ainsi, pour chaque nouvelle ligne de pédibus créée, du matériel est mis à leur disposition : modèle d'horaire, assurances des parents conducteurs de ligne... De plus les bonnes pratiques y sont partagées.

L'association bénéficie d'un soutien financier du Fonds de sécurité routière : un fonds public financé par 0,75 % de l'assurance-responsabilité civile de chaque détenteur de véhicule.

Comme les actions pédibus sont aussi un moyen de lutter contre l'obésité et de faire bouger les enfants, Promotion Santé Suisse finance aussi certaines actions.

Enfin, l'association collabore avec le Bureau de prévention des accidents, qui prend en charge l'assurance accidents et responsabilité civile des parents accompagnant un pédibus. Par ailleurs, les coordinations cantonales des pédibus obtiennent des subventions des municipalités ou des cantons.

En savoir plus : pedibus.ch.

En Suisse, depuis son introduction, plus de 1 500 lignes ont été créées, impliquant des milliers d'enfants et de parents.

En Wallonie, des initiatives de pédibus voient le jour. Le pédibus de Malonne (Namur) est souvent cité en exemple. D'autres projets ont été mis sur pied, par exemple à Chapelle-lez-Herlaimont, Loyers (Namur), Habay-la-Neuve, Nivelles, Rixensart, La Hulpe, Acoz (Gerpennes), Visé, Durbuy... Ces initiatives restent tributaires de la motivation et de l'engagement de parents et de bénévoles.

L'initiative peut venir des parents, de l'école, voire de la commune. Dans ce dernier cas, celle-ci apporte une aide logistique, voire contribue à l'accompagnement des enfants sur le chemin de l'école (ALE, gardien de la paix...). À Habay-la-Neuve, la commune et le Conseil Consultatif Pôle Energies dans le cadre de la Convention des maires portent le projet.

Le projet peut conduire la commune à améliorer le cheminement piéton le long de la « ligne » du pédibus.

Rennes Métropole a établi un tableau de bord dans le cadre de son observatoire des pédibus¹ et compare ainsi ses différentes lignes sur la période 2005-2012.

¹ Observatoire Pédibus. Tableau de bord, Année scolaire 2012-2013, ALEC du pays de Rennes.

Le constat est assez simple : lorsque les pédibus sont organisés par les parents, le passage de relais constitue le moment délicat où la poursuite du pédibus est en jeu. Lorsqu'un appui logistique est mis en place pour l'accompagnement des enfants par la commune, les problèmes de relève se posent moins et le pédibus est plus stable. Il y a donc lieu de trouver un équilibre et une bonne collaboration entre les parents, les écoles et la commune.



Source : ville-chaville.fr.



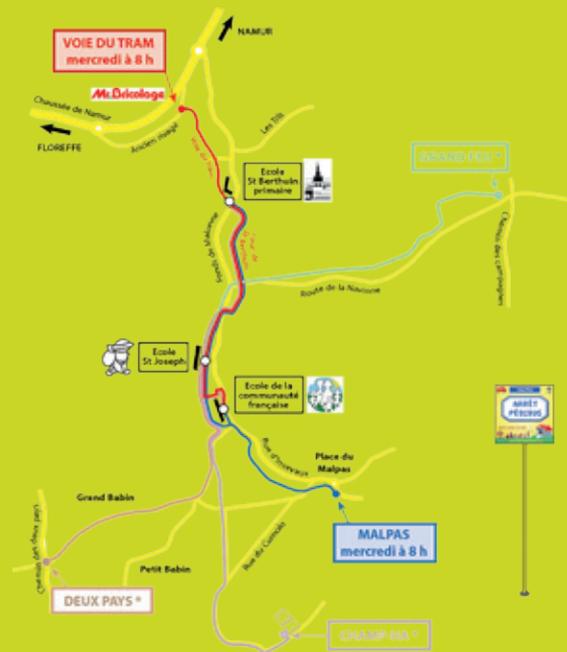
Le pédibus de Malonne (Namur)

En 2011, des bénévoles, des parents et grands-parents, mettaient en place, une fois par semaine, un pédibus afin de rejoindre les trois écoles du centre de Malonne. En avril 2016, le pédibus de Malonne se lançait un défi : fonctionner tous les jours. Après une semaine de test lors de la semaine de la mobilité, qui a rencontré un énorme succès, l'initiative a été prolongée. Chaque jour de la semaine, des bénévoles, enseignants et parents se donnent rendez-vous pour amener les enfants dans les trois établissements scolaires.

Actuellement deux trajets sont proposés tous les matins, mais initialement cinq lignes ont fonctionné et ne demandent qu'à être réactivées dès que des candidats se seront manifestés.

Une quarantaine d'enfants (pour les 2 trajets) forment une chenille colorée qui ondule le long des sentiers communaux.

Le service mobilité de la ville soutient l'initiative en mettant à disposition le matériel qui permet l'encadrement au niveau sécurité et la promotion du pédibus (poteaux d'arrêt des lignes, chasubles, édition d'un « toute-mallettes » une fois par an, capsule vidéo publicitaire, petites lampes...).



En savoir plus : www.pedibusdemalonne.net





Source : La Province.

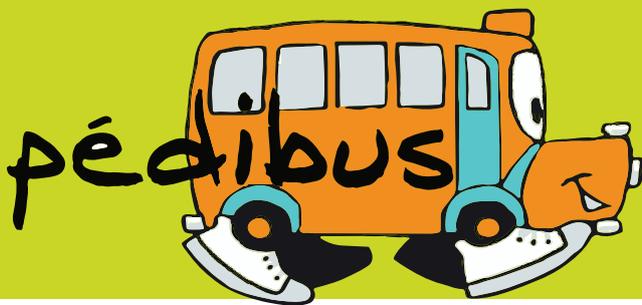
■ À Chapelle-lez-Herlaimont, avec l'implication de la commune

Afin de désengorger le centre-ville, un projet de ramassage scolaire à pied a démarré au printemps 2018. Le principe consiste à déposer les enfants sur un des parkings qui constituent les points de départ du pédibus. Sur place, ils sont guidés par des accompagnants (enseignants, directeurs, ALE) jusqu'à leur école en toute sécurité.

Cinq écoles sont concernées et environ 140 enfants participent à la balade. Les accompagnants sont présents aux points de rendez-vous dès 8h et le rang démarre à 8h20.

Le projet a été initié par la directrice d'une des écoles, qui a participé à la formation de Référent(e) en Education à la Mobilité et à la Sécurité Routière (EMSR) proposée par le SPVV, en collaboration avec la commune via sa Conseillère en mobilité.

En savoir plus : mobilite.wallonie.be/news/video-un-pedibus-a-chapelle-lez-herlaimont.



À vélo : pour le sport...

Dans les enquêtes scolaires, plus d'un enfant sur deux exprime son souhait de venir à l'école à vélo. Cependant se déplacer seul à vélo vers l'école en toute sécurité requiert des compétences que l'enfant n'aura que vers 10 ans. Pour y pallier, l'idée du ramassage scolaire à vélo est apparue. Comme pour un pédibus, les enfants, encadrés par des adultes formés, se rendent à l'école en petit groupe à vélo.

Une enquête est d'abord effectuée auprès des élèves et de leurs parents afin de préciser leurs habitudes de déplacement. Ces informations permettent d'identifier les besoins, les itinéraires et les horaires. Des règles et des consignes sont établies.

Les accompagnateurs sont invités à suivre une formation d'encadrant de groupe d'enfants à vélo. Parallèlement, les enfants, eux aussi, reçoivent une formation à la conduite à vélo dans un groupe. Ensuite, le vélobus peut être lancé, dans le cadre de la Semaine de la Mobilité par exemple, ce qui lui donne une très sérieuse publicité.

Pour aider à démarrer ce type de projet, Pro Velo a réalisé un guide en 13 étapes¹.

¹ Le vélobus. Guide de mise en route. Pro Velo Educ, sd.

Comme pour les pédibus, les initiatives de rangs à vélo restent discrètes, isolées et assez peu connues en dehors de l'école. La tendance actuelle est toutefois au développement. Des projets existent par exemple à Perwez, Namur (Bouge et Boninne), Durbuy, Mons (Hyon)... Ils sont parfois ponctuels et se limitent à la Semaine de la Mobilité, pour tester les motivations des élèves et de leurs parents, en espérant pouvoir étendre le projet sur une période plus longue ensuite, comme à l'Institut Saint-Louis de Namur par exemple.



Source : farm.coop.



En trottinette : pour s'amuser

La trottinette (patinette disent les Français), c'est à la fois un premier moyen de locomotion et un outil d'apprentissage de l'équilibre et de la coordination, préparant aussi l'enfant à rouler à vélo.

La trottinette fait partie du paysage de la mobilité depuis une dizaine d'années, son utilisation ayant fortement augmenté depuis l'an 2000. C'est un mode de déplacement qui dispose de plusieurs atouts. En effet, elle :

- est peu coûteuse ;
- est facile à utiliser (plus facile qu'un vélo) ;
- est ludique ;
- contribue, comme les autres modes actifs, à la lutte contre l'obésité ;
- est adaptée aux courtes et très courtes distances ;
- fait partie des modes de transport les moins polluants et les moins bruyants.

On constate une pratique de la trottinette de plus en plus marquée chez les écoliers. Malgré son succès nouveau, ce mode de transport fait encore peu l'objet de démarches de sensibilisation et de promotion auprès du public scolaire. Et la littérature ne s'est pas encore beaucoup intéressée à elle. En outre, il apparaît que, dans les écoles, leur « stationnement », s'il n'est pas organisé, pose de sérieux problèmes.



Source : Bruxelles mobilité.

■ Sécuriser la pratique de la trottinette par les enfants pour les trajets domicile-école ?

L'Agence de Mobilité Nord-Isère a publié un guide à l'intention des enseignants, pour promouvoir cette pratique et intéresser les enfants aux règles de circulation dans l'espace public.

Il fournit aussi des exemples d'équipements de stationnement pour éviter que les trottinettes ne soient laissées à l'abandon n'importe où dans la cour de récréation et pour les sécuriser. La brochure fait même la promotion de la trottinette - électrique - pour les parents !

En savoir plus : Comment sécuriser la pratique de la trottinette par les enfants pour les trajets domicile-école ? Agence de Mobilité Nord-Isère, sd.



Source : Amazon.fr.

En covoiturage : pour partager

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, il est improvisé, 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 un travail à faire pour amener les gens à se rencontrer.

Différentes 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.



En bus : pour les copains

Les jeunes constituent une part très importante de la clientèle du TEC (75 % des abonnés ont entre 12 et 24 ans. Cela représente 27,5% des jeunes wallons). Le réseau des lignes de bus est en bonne partie conçu afin de répondre à leurs besoins. Toutefois, il est surtout pertinent et attractif pour les jeunes qui sont en secondaire, et beaucoup moins pour les petits.

Pour attirer davantage d'élèves encore, des mesures ont été prises au niveau de la tarification. Ainsi, les jeunes de 6 à 11 ans voyagent gratuitement sur le réseau TEC. Entre 12 et 24 ans, les étudiants bénéficient d'une réduction de plus de 50 % de l'abonnement des 24 à 65 ans. Et s'ils font partie d'une « famille nombreuse », ils obtiennent une réduction supplémentaire.

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, car un potentiel non négligeable existe.



COLLEGE QUAI 20
01
Bus
6



■ Le transport scolaire : pourquoi, pour qui, à quelles conditions ? La loi dite « du Pacte scolaire »

Cela remonte à 1959. La loi du Pacte scolaire¹ mettait 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.

Cette loi 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'État 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 maternelles/primaires, secondaires inférieures et secondaires supérieures.

Les élèves qui bénéficient du service du transport scolaire payent, suivant le tarif du service public de transport, les kilomètres parcourus uniquement en deçà de la distance raisonnable définie tandis que ceux qui utilisent les lignes régulières (bus ou train) se voient rembourser une partie de l'abonnement suivant le même principe. Les élèves de l'enseignement spécial bénéficient quant à eux de la gratuité du transport à la seule condition de la fréquentation de l'école adaptée la plus proche de leur résidence, sans égard à la distance raisonnable évoquée.

À côté des élèves de l'enseignement ordinaire qui, effectivement, habitent à une distance supérieure à la distance dite « raisonnable », des élèves dits « de commodité », c'est-à-dire habitant à une distance inférieure à cette distance limite, ont également été intégrés au sein du service des bus scolaires. Soucieux d'apporter une offre complète à tous leurs élèves, les pouvoirs organisateurs des différentes écoles organisaient leurs propres services de transport scolaire.

À partir de 1983, un service unique du transport scolaire a vu le jour. Il s'agissait de rationaliser les circuits de ramassage scolaire. Il se définit désormais comme un service de carence, mis en place lorsque les lignes régulières de transport en commun ne peuvent répondre aux besoins. Il s'agissait également de déterminer si les élèves demandeurs vont bien à l'école la plus proche de leur domicile et de s'assurer de la bonne exécution des circuits de transports scolaires attribués par adjudication à des transporteurs privés.

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

Transféré en 1993, l'exercice de cette compétence est revenu à la Wallonie qui a créé au sein de ses services administratifs une direction spécifique. Depuis 1998, la matière repose sur un triptyque :

- l'administration est l'autorité régulatrice et assure un accompagnement des élèves transportés suivant les besoins ;
- l'organisation et l'exploitation des services de transport scolaire confiées au Groupe TEC, qui est devenu l'OTW (Opérateur de Transport de Wallonie), dont les modalités sont fixées dans un contrat de service public ;
- la concertation avec le monde de l'enseignement et des associations de parents est structurée au sein de commissions de déplacements scolaires locales.

Les missions de l'administration du transport scolaire consistent principalement à :

- traiter les demandes de prise en charge par le transport scolaire (circuits spéciaux, abonnements, transport individuel) ;
- assurer le financement de l'organisation et de l'exploitation des circuits de ramassage confiées aux TEC ;
- élaborer le cadre légal et veiller au respect de celui-ci, en ce compris la sécurité et la qualité du service offert sur base du contrat de service public et autres dispositions réglementaires ;
- engager, affecter et gérer le personnel qui assure l'accompagnement des élèves à bord des bus scolaires ;
- assurer le suivi des plaintes relatives à l'organisation du transport scolaire.

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

- 940 circuits de ramassage ;
- 26 000 élèves transportés ;
- 744 titulaires et 209 remplaçants ;
- un budget annuel de 37 630 000 euros, hors rémunération du personnel administratif et d'accompagnement, et petits frais d'équipement.

En savoir plus : mobilite.wallonie.be/je-suis/un-citoyen/en-bus-tram-ou-metro/services-et-solutions/transport-scolaire.html.



C'est par là... que tout devrait commencer. Replacer la problématique de la mobilité scolaire dans son contexte, évoquer les grands enjeux sociétaux, découvrir les alternatives existantes, goûter et apprendre à s'en servir : c'est tout un programme, qui nécessite du temps, des formations, des événements...

L'Éducation à la Mobilité et à la Sécurité Routière (EMSR) en Wallonie

En 2015, à l'occasion de la sixième réforme de l'État, la Région wallonne a mis en place une équipe, au sein de la Direction de la Planification de la mobilité du SPW, chargée de former et de sensibiliser des « Référents en Éducation à la Mobilité et à la Sécurité Routière » au sein du personnel des écoles : directeur, professeur ou éducateur. La formation est à présent intégrée dans le catalogue de l'IFC (Institut pour la Formation en cours de Carrière) de la fédération Wallonie – Bruxelles. À ce jour, 212 Référents EMSR ont été formés en Wallonie

Via ces personnes-relais au sein des établissements scolaires, l'EMSR vise 3 objectifs :

- renforcer les capacités des élèves à se déplacer de manière autonome et responsable sur la voie publique, en tenant compte de leur sécurité et de celle des autres ;
- apprendre aux élèves à utiliser différents modes de déplacement, en théorie (code de la route, comportements anticipatifs...) et en pratique (exercices en milieu protégé et en situation réelle) ;
- exercer les élèves à opérer les choix de mobilité les plus pertinents en fonction de leurs besoins, leur contexte de vie et des enjeux de société (sociaux et environnementaux).

Une formation de base est dispensée durant une journée. Un module spécifique destiné « se déplacer à pied en rue avec ma classe » a été développé. Une newsletter trimestrielle leur est également dédiée ainsi qu'une adresse mail générique.

Des outils pédagogiques sont disponibles sur le portail mobilité de la Région. Ainsi, l'onglet dédié propose un large éventail d'outils, belges et étrangers. La valise pédagogique réelle et virtuelle rassemble les plus pertinents et les plus attractifs. Ils sont, en grande majorité, téléchargeables en ligne.



Éducation à la Mobilité et à la Sécurité Routière



Source : SPW – Mobilité et Infrastructure

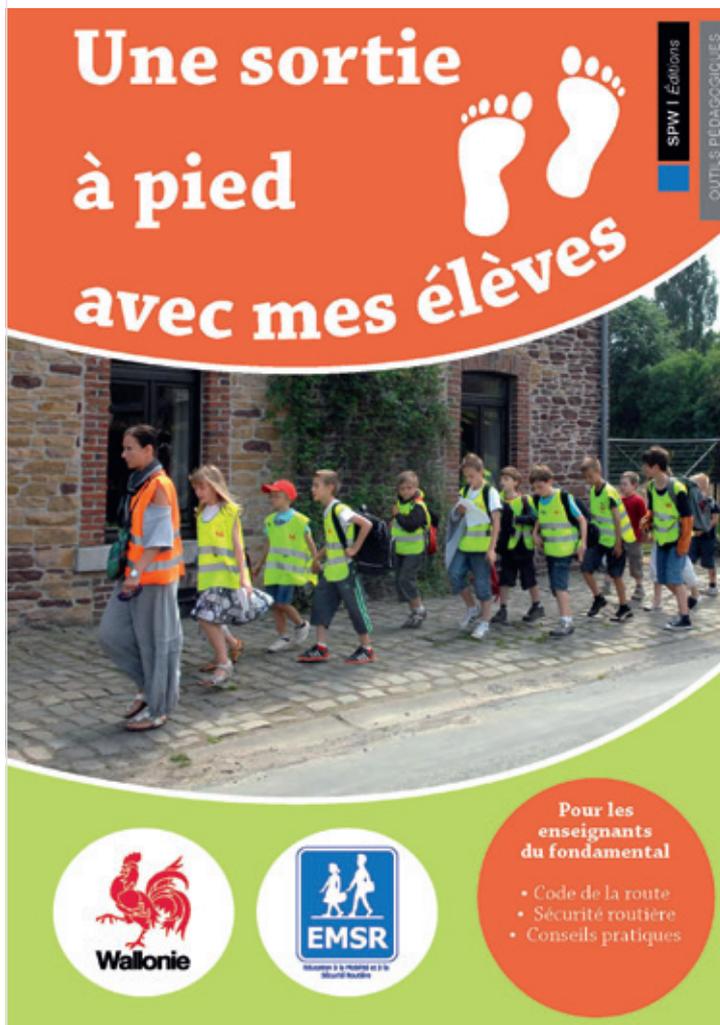
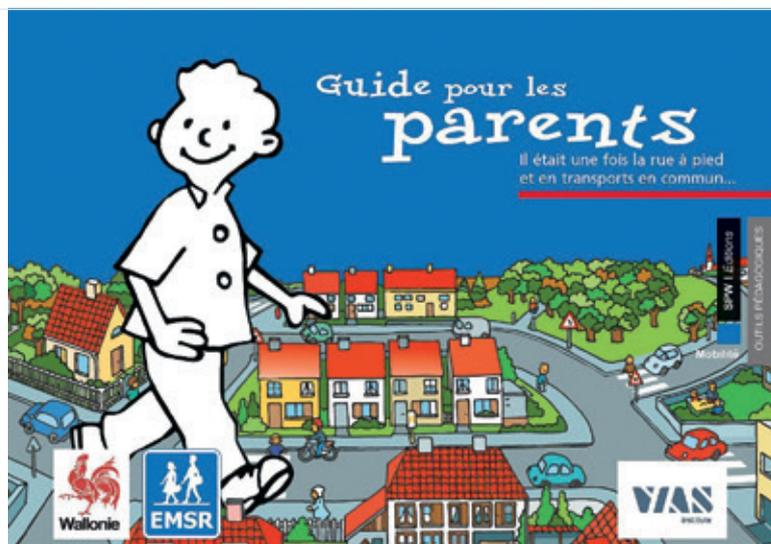
Enfin, l'onglet « animations scolaires » présente deux répertoires, non-exhaustifs et en perpétuelle évolution, d'associations et de zones de police qui proposent aux écoles des animations en mobilité et/ou en sécurité routière. Des capsules vidéo permettent aussi de découvrir les initiatives menées dans les écoles : des sources d'inspiration pour ces nouveaux référents. Le SPW met encore du matériel à la disposition des écoles qui ont un Référent : des chasubles, des posters, ainsi qu'un compte Pinterest épinglant toutes sortes d'initiatives dans le domaine EMSR.

Lorsqu'un référent EMSR est formé et de retour dans son école, des contacts avec la commune et le Conseiller en mobilité conduiront idéalement à des partenariats dans le cadre d'actions et de projets. Ce lien est fondamental.

En 2019, deux appels à projets avec budget à la clé ont été lancés afin d'encourager la réalisation d'actions dans les écoles.

Le premier était destiné aux asbl et communes qui veulent mettre en place des projets EMSR dans les écoles de l'enseignement fondamental et ordinaire.

Le second s'est adressé aux référents EMSR avec l'objectif de les soutenir dans la mise en place d'actions et de projets dans leurs écoles.



Les écoles avec un référent EMSR peuvent bénéficier d'un accompagnement pédagogique avec l'asbl Empreintes. Cet accompagnement a pour objectif de sensibiliser les élèves aux enjeux de la mobilité et de la sécurité routière, de faire un premier diagnostic de la question à partir d'une analyse de leurs déplacements et d'identifier des pistes d'actions. Il se déroule en deux temps :

- animation avec les jeux « Optimove » et « de Fils en Fils » au sein d'une classe de cinquième ou sixième primaire de l'école ;
- concertation avec l'équipe éducative et d'éventuels partenaires extérieurs (comité de parents, Conseiller en mobilité de la commune...) afin de découvrir les résultats de l'animation et de définir les priorités de l'école ainsi que des actions possibles en matière de mobilité et de sécurité routière.

En savoir plus : mobilite.wallonie.be/home/je-suis/un-etablissement-scolaire/education-mobilite-et-securite-routiere-emsr.html.



L'opération cartable à Bruxelles

Comme chaque année depuis 10 ans, Bruxelles Mobilité, en collaboration avec les zones de police et les services de prévention, met à la disposition des écoles primaires du matériel pédagogique et de sensibilisation afin de contribuer à une meilleure sécurité routière aux abords et sur le chemin de l'école. En 2018, un peu plus de 60 000 brochures et 2500 posters ont été distribués dans les écoles primaires.

L'opération cartable est, à l'origine, une initiative de la zone de police Montgomery, qui a ensuite été proposée par toutes les zones de police de la Région de Bruxelles-Capitale à la rentrée scolaire. Au fil du temps et des idées, de nouveaux outils ludo-éducatifs ont été créés et se sont ajoutés au calendrier, à savoir le marque-page et la brochure de jeux et conseils.

La campagne consiste à mettre à la disposition des écoles une série de supports ludiques et illustrés qui donnent aux enseignants un ensemble de clés leur permettant d'intégrer facilement dans leurs cours le thème de la sécurité routière, principalement dans un contexte urbain.

En savoir plus : mobilite-mobiliteit.brussels/fr/operation-cartable.



Emile, le serpent mobile

Développé sous le nom de « Sam de Verkeerslang » par l'asbl Mobiel 21 (Leuven) il y a une dizaine d'années, cette activité ludique de sensibilisation et de mobilisation sur la thématique de la mobilité a été expérimentée dans 19 pays et régions d'Europe durant une phase test de 2 ans, grâce au soutien de la Commission européenne. En Fédération Wallonie-Bruxelles, c'est l'asbl Empreintes qui, avec l'appui de l'asbl Fahrmit pour les écoles germanophones, a été chargée de la mise en œuvre des campagnes programmées, depuis 2015, en mai et en septembre.

Ce défi s'adresse aux écoles primaires, quelle que soit leur taille. Les établissements scolaires (élèves, enseignants et parents) sont d'abord invités à recenser les modes de transport utilisés par les élèves pour se rendre à l'école.

L'activité a pour but d'encourager les enfants, parents et enseignants à tester durant deux semaines, des moyens de transport alternatifs: la marche, le vélo, le covoiturage et les transports en commun. Chaque école fixe elle-même, en début de campagne, l'objectif qu'elle souhaite atteindre.

Concrètement, l'école procède à trois temps de comptage.

- avant le défi : ce qui permet à l'école d'avoir une vision sur sa mobilité et lui permet de se fixer un objectif réaliste d'augmentation des déplacements actifs (marche, vélo, transport en commun et covoiturage) ;
- durant les quinze jours du défi : quotidiennement ;
- après le défi : pour observer la pérennité des changements de comportements obtenus durant le défi.

Pour mobiliser l'ensemble de la communauté scolaire, les résultats des comptages sont affichés sur une banderole, bien visible de tous.



Source : ekladata.com.

Grâce au soutien de la Wallonie, des écoles bénéficient d'un accompagnement pédagogique de l'asbl Empreintes avant et après le défi. À travers quatre animations, les classes concernées abordent les enjeux de la mobilité, analysent la situation de et autour de l'école, suivent une animation consacrée à la sécurité routière et préparent une rencontre avec les autorités communales. Le diagnostic posé par les enfants liste les points positifs et les points négatifs, et formule des propositions concrètes d'aménagement ou d'actions de sensibilisation.

Parmi les résultats, on note également des progressions inattendues comme ce bond de 51 % à Grandmenil (Manhay), où l'utilisation des modes actifs est passée de 29 % à 80 %, sans aucun aménagement.

La mise en place du défi est l'action qui a déclenché cette augmentation. En fait, les élèves et les parents ne pensaient tout simplement pas à aller à l'école à pied. Avec le défi, ils ont joué le jeu et maintenu cette pratique.

En savoir plus : www.emileleserpentmobile.be.

Le Brevet du cycliste

À partir de 10 ans, les enfants développent les aptitudes physiques, motrices, perceptives, spatiales et psychologiques qui leur permettent de gérer des situations complexes, de se situer dans l'espace, d'avoir une endurance suffisante... En outre, ils commencent un nouveau cycle et pourront exploiter ces nouvelles aptitudes dans la suite de leur scolarité.

Le Brevet du cycliste consiste en un apprentissage des bases de la conduite à vélo en sécurité et en autonomie sur voirie et s'adresse aux enfants de 10-11 ans. Encadrés par leurs enseignants, des bénévoles formés et/ou les formateurs de Pro Velo, les élèves apprennent les bases de la conduite à vélo sur un circuit connu, dans leur environnement immédiat. À la suite d'un cursus d'une trentaine d'heures et d'un parcours évalué positivement, ils peuvent obtenir un brevet témoignant de leur maîtrise des comportements adaptés sur voirie, à vélo.

Concrètement, le brevet se déroule en quatre étapes. Les deux premières sont consacrées à la théorie en classe (code de la route, les bons comportements à adopter, présentation des infrastructures spécifiques destinées aux cyclistes...) et à la maîtrise du vélo en site protégé (trajectoire, lever de bras, regard...). Vient ensuite l'étape des exercices en circulation et la découverte d'un parcours autour de l'école comprenant différentes difficultés (rond-point, tourner à gauche, sens unique limité...) durant trois jours, pas forcément consécutifs. À la fin de ce cursus, les élèves passent leur brevet : ils partent individuellement faire le tour du parcours et sont évalués par des examinateurs à chaque carrefour. Sur la base de l'évaluation globale de leur parcours, ils réussissent ou non leur brevet.

Cette initiative, qui a démarré en 2003, est très populaire. Ce parcours pédagogique, sanctionné par un brevet, a reçu en 2008 un Prix européen de la sécurité routière.

Les communes ont un rôle à jouer dans l'encouragement et l'accompagnement des écoles à la mise en place du projet sur leur territoire. Selon les cas, le Conseiller en mobilité peut être très actif dans ce projet. La police a aussi un rôle à jouer pour encadrer les groupes, que ce soit lors des formations ou durant l'épreuve.

La Wallonie a soutenu le lancement du brevet du cycliste et continue de soutenir les écoles qui se lancent dans le projet en leur permettant de bénéficier de séances de formation de Pro Velo. Le processus vise à ce qu'après 3 ans d'accompagnement par Pro Velo, l'école puisse organiser le brevet avec des ressources locales. Pro Velo n'intervient alors plus que le jour du passage des brevets

À titre d'exemple, à Mouscron, en douze ans, 6000 jeunes ont suivi la formation pour l'obtention d'un brevet cycliste. En 2018, ils sont encore 560 à l'avoir obtenu.

En savoir plus : www.provelo.org/fr/page/brevet_du_cycliste.



Source : unregardsurbeauvechain.be.





Le brevet du piéton

Dans le cadre du Plan d'actions 2011-2020 Sécurité Routière, Bruxelles Mobilité a lancé en 2014, en collaboration avec l'IBSR (aujourd'hui VIAS Institute) et l'ASBL GoodPlanet, le brevet du piéton. Il s'agissait d'une expérience pilote menée dans sept écoles bruxelloises, qui avait pour objectif de mesurer l'impact d'exercices pratiques sur l'apprentissage des règles chez les jeunes piétons. Cette expérience a également identifié la première année primaire comme étant la classe/tranche d'âge où le plus grand impact a pu être mesuré. Depuis cette phase test, deux éditions du brevet du piéton ont eu lieu, permettant à 20 nouvelles écoles bruxelloises d'y participer.

L'objectif est que les enfants de première primaire, accompagnés d'un adulte, acquièrent des aptitudes psychomotrices utiles pour se déplacer sur une partie de trottoir proche de l'école en respectant 6 consignes et pour traverser sur un passage piéton proche de l'école (en dehors d'un carrefour) en suivant 7 étapes.

Après une formation théorique donnée en classe par l'enseignant, les élèves s'exercent à l'intérieur de l'école à se déplacer sur une partie de trottoir et à traverser sur un passage pour piéton en respectant les règles de sécurité. Ils revivent ensuite cette expérience dans une rue à proximité de leur établissement. Ils sont finalement évalués en conditions réelles en fin de projet. Les enfants ayant réussi reçoivent leur brevet, les autres une attestation de participation.

En savoir plus : Moniteur de la Mobilité et de la Sécurité routière n°48, AVCB, Bruxelles, hiver 2018.

Des « ducats » pour inciter à se rendre à l'école à pied ou à vélo

La commune de Bonheiden (province d'Anvers) a voulu motiver les enfants à se rendre à l'école à pied ou à vélo. L'objectif était notamment de passer de 12 à 24 % de part modale.

La commune accueille environ 800 écoliers en maternelle et en primaire. Plus de 500 enfants se sont inscrits et la part modale est ainsi passée de 12 % à un potentiel de 62 % d'enfants intéressés. Ceux-ci se motivent mutuellement à utiliser leur vélo ou à marcher pour se rendre à l'école. En outre, ils encouragent leurs parents à ne pas les conduire en voiture.

Les trajets sont scannés à partir d'une puce fixée au cartable ou à la roue avant du vélo et les données de chaque enfant sont quotidiennement collectées : nombre de trajets, kilomètres parcourus, économies de carburant, émissions de CO₂ économisées, calories brûlées...

Chaque fois qu'un élève se rend à l'école à vélo ou à pied, il gagne des points. Un algorithme calcule le nombre de points par trajet. Il tient compte de la distance par rapport à l'école, des conditions météorologiques et de la saison. Les enfants reçoivent des

« ducats » qui peuvent être échangés à la kermesse communale. La commune étudie la possibilité d'utiliser ces ducats comme moyen de paiement à la piscine, à la patinoire, au cinéma.

L'initiative a été récompensée d'un Belfius Smart City Award en 2017.

À la suite de cette expérience, une plateforme mobilité, spécialement destinée aux enfants, a été lancée dans trois communes : à Bonheiden (province d'Anvers), Crisnée (province de Liège), et Peer (province du Limbourg), afin d'inciter les enfants à devenir eux-mêmes les acteurs leur mobilité et à participer à l'amélioration de la qualité de l'air aux abords de leur école.

Les écoliers qui se rendront dans leur établissement à pied ou à vélo engrangeront, grâce à une balise, des « petits sous » qu'ils pourront dépenser chez des partenaires locaux et sur des sites de loisirs comme dans les piscines communales.

En savoir plus : smartbelgium.belfius.be/fr/participants/quand-les-enfants-motivent-leurs-parents-a-laisser-leur-voiture-au-garage/.



Source : smartbelgium.belfius.be.



Source : currencytimes.co.in.



Source : <https://www.gettyimages.com>.

> Conclusion

Quoi de neuf en matière de mobilité scolaire ?

La sécurité des enfants et leur santé est un défi permanent. En effet, si les statistiques montrent une amélioration au niveau de l'accidentologie, certains abords d'écoles et les cheminements vers celles-ci restent problématiques et les bonnes pratiques en la matière encore trop rares.

En matière de mobilité scolaire, les initiatives prises montrent un véritable désir de changement des comportements. Toutefois, le sujet est particulièrement sensible et le contexte local joue un rôle important.

La réussite des projets nécessite de connecter un ensemble d'acteurs : élèves, parents, enseignants, commune, riverains... Ensuite, disponibilité, volontarisme et engagement de tous sont les ingrédients incontournables de la réussite des projets. Leur pérennité pose en effet des difficultés malgré un intérêt non contesté pour les actions entreprises. Et lorsqu'un pédibus s'arrête ici, faute de volontaires, un autre est créé là-bas suite à l'enthousiasme d'un ensemble de personnes.

Un tiers des enfants de l'enseignement fondamental habite à moins d'un kilomètre de son établissement scolaire. Dans ce cas, la marche, le vélo, voire le covoiturage sont susceptibles de constituer de bonnes alternatives à la voiture particulière.

Car outre la « bonne » santé des enfants, liée à l'air qu'ils respirent, et l'activité physique qu'ils sont susceptibles d'exercer pour se rendre à l'école et qui sont très importantes, faire réfléchir, même les très jeunes, à nos comportements de déplacement et initier de bonnes habitudes font bien sûr partie des enjeux de la mobilité scolaire.

Mais pour obtenir des résultats, il s'agira, en parallèle aux actions d'information, de sensibilisation et d'éducation, d'être attentif à proposer une infrastructure sécurisée.



Ouvrages / Articles

Draaiboek project Schoolstraat schooljaar 2018-2019, Ville et police de Bruges, 2018.

Moniteur de la Mobilité et de la Sécurité routière n°51, Bruxelles-Mobilité et AVCB, Bruxelles, hiver 2018.

Mon air, mon école, Etude sur la pollution de l'air dans 222 écoles belges, Buro Blauw pour le compte de Greenpeace, mars 2018.

Le pédibus en Suisse. Usages, connaissance et représentations, ATE, Berne et Genève, septembre 2017.

Cahier du Moniteur de la Mobilité & de la Sécurité Routière, La mobilité scolaire, Bruxelles Mobilité et AVCB, Bruxelles, septembre 2017.

L'opération cartable fête ses dix ans, Le Moniteur de la mobilité et de la sécurité routière, Bruxelles Mobilité et AVCB, Bruxelles, n°46, automne 2016.

Les rangs piétons sont-ils une alternative durable pour les déplacements scolaires, Le Moniteur de la mobilité et de la sécurité routière, Bruxelles Mobilité et AVCB, Bruxelles, n°42, printemps 2015.

En toute sécurité sur le trajet de l'école. Analyse des accidents de la circulation impliquant des enfants près des écoles maternelles et primaires, IBSR, Bruxelles, 2015.

Etude-action régionale sur l'écomobilité scolaire, document de synthèse, ADEME, Région Nord - Pas-de-Calais, novembre 2013.

Vous souhaitez favoriser la pratique de l'écomobilité sur votre groupe scolaire... Faites un PDES et suivez le guide, Cete Méditerranée, novembre 2013.

Observatoire Pédibus. Tableau de bord, Année scolaire 2012-2013, ALEC du pays de Rennes.

Cemathèque 31, Jeunes et mobilité, ICEDD pour le compte du Service public de Wallonie, janvier 2011.

Visibilité et sécurité des abords d'écoles, Service public de Wallonie, mars 2011.

Une zone de dépose-minute aux abords des écoles, une solution aux problèmes de mobilité et de sécurité routière ? IBSR, Bruxelles, 2008.

Lammar, P., Letsels, blootstelling en risicofactoren voor kinderen als zwakke weggebruiker (fietser of voetganger), Vrije Universiteit Brussel, Diepenbeek, 2005.

Cemathèque 13, Mobilité scolaire, ICEDD pour le compte du Service public de Wallonie, juin 2005.

Comment sécuriser la pratique de la trottinette par les enfants pour les trajets domicile-école ? Agence de Mobilité Nord Isère, sd.

Le vélobus. Guide de mise en route. Pro Velo Educ, sd.

Aller à l'école à pied ou à vélo, c'est possible, utile et sympa, ARPE Midi-Pyrénées, sd.

Sites internet

mobilite.wallonie.be/home/je-suis/un-etablissement-scolaire/education-mobilite-et-securite-routiere-emsr.html. Tout savoir sur la formation et les outils proposés par le Service public de Wallonie en matière d'éducation à la mobilité et à la sécurité routière dans les écoles fondamentales et secondaires wallonnes.

mobilite-mobiliteit.brussels/fr/ecole. Politique et outils en matière de mobilité scolaire en Région de Bruxelles-Capitale.

www.empreintes.be. Association dédiée à l'éducation à l'environnement. Elle est entre autres chargée des animations autour d'Émile le serpent mobile dans les écoles.

www.tousapied.be. Association de défense des chemins et des sentiers publics, et de promotion de la marche.

www.provelo.org. Informations utiles à l'organisation du brevet du cycliste dans une école et à la création de rangs scolaires – vélobus – à vélo.

www.goodplanet.be. Association qui propose aux écoles l'organisation du brevet piéton.

mobiscol.org. Portail national français dédié à l'écomobilité des enfants et des jeunes, créé par Le Club des Villes et Territoires Cyclables et Vivacités.

www.ecomobilite.org/Boite-a-outils-PDES. Site français proposant différents outils méthodologiques et pédagogiques pour la réalisation de plans de déplacement d'établissements scolaires.

Réalisation

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



Rédaction

Françoise BRADFER – ICEDD

Comité de lecture

Pauline CAXTON, SPW
Anne-Valérie DE BARBA, SPW
Emilien DETRAIT, SPW
Brigitte ERNON, SPW
Bernadette GANY, SPW
Patrick JACQUEMIN, Empreintes
Christine STEYVERS, SPW
Bénédicte VEREECKE, SPW

Éditeur responsable

Ir Etienne WILLAME
SPW – Mobilité et Infrastructures
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
cem.mobilite.wallonie.be

Centre de documentation et de diffusion en mobilité

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
documentation.mobilite.wallonie.be

ISSN 2033-5024

Photo de couverture : Atelier « Education à la sécurité routière pour les petits piétons ». Source : goodplanet.be.



■ 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
31. Jeunes et mobilité
32. Déplacements en milieu rural. Quelles alternatives ?
33. Collaborations TEC – gestionnaires de voiries
34. Territoires, mobilité et aménagements en zone rurale.
35. Un règlement complémentaire de circulation routière. Quand ? Comment ?
36. Des Crédits d'impulsion pour la mise en oeuvre des Plans communaux de mobilité
37. Elaborer un Plan Commune cyclable : comment ?
38. Des indicateurs pour évaluer la mobilité communale
39. La marche, au coeur de la mobilité
40. Grandes villes wallonnes : quelle mobilité aujourd'hui et demain ?
41. Stationnement 4 – Besoins de stationnement de voitures et projets immobiliers : quelle stratégie ?
42. Une circulation apaisée dans les villes et les villages. Quelle stratégie ? Quels outils ?
43. Mobilité des seniors
44. La voiture en partage
45. Quelles motorisations demain ?
46. Stationnement vélo et projet immobilier. Bonnes pratiques
47. Voies lentes et déplacements quotidiens
48. Mobilité scolaire. Quoi de neuf ?