

la Cemathèque

un nouvel éclairage
sur la mobilité



Mobilité scolaire

En quelques chiffres, les
déplacements domicile-école en
Région wallonne

Les politiques fédérale et régionale

Pour une approche globale : les
plans de déplacements scolaires

Des aménagements de sécurité à
la généralisation des « zones 30
abords d'écoles »

Informier, sensibiliser, éduquer

Accompagner le transfert modal

Les incitants financiers et supports
d'accompagnement

Petit lexique des principaux acteurs de la
mobilité scolaire





Préambule

Les déplacements domicile-école sont importants à beaucoup d'égards. Ils représentent une part importante du trafic automobile à l'heure de pointe, conduisant à de nombreuses nuisances en termes de congestion, de pollution et de consommation d'énergie. Ces habitudes ont aussi pour conséquence un manque d'autonomie des enfants et de socialisation avec d'autres jeunes.

Sur le plan de la sécurité routière, les enfants sont parmi les usagers de la route les plus vulnérables. De plus, leurs déplacements conditionnent, d'une certaine manière, le comportement qu'ils adopteront plus tard en tant qu'adultes en terme de choix modal.

Enfin, de nombreuses enquêtes sur les déplacements domicile-travail montrent que le fait de déposer un enfant à l'école est une raison très fréquemment invoquée par les travailleurs pour

expliquer l'utilisation de leur voiture pour se rendre au travail.

Le sujet est sensible et la préoccupation réelle, et ce, de la part de tous les intervenants : citoyens, techniciens, élus. Il touche à toutes les facettes de la mobilité et concerne les différentes fonctions que l'espace public doit rencontrer. Les paramètres et les contraintes sont donc nombreux !

Consacrer une Cemathèque au thème de la mobilité scolaire a pour objectif de faire le point sur la situation à l'heure actuelle, sur les politiques menées, de rendre compte des divers outils disponibles, d'expériences et de projets, afin de mettre quelques cartes supplémentaires dans les mains des acteurs de terrain, confrontés quotidiennement à la question de la qualité de vie dans les villes et dans les villages.



La CeMathèque est une collection de dossiers thématiques publiés par le réseau des Conseillers en mobilité.

L'objectif de cette collection est d'apporter un éclairage nouveau sur la mobilité des personnes et des biens. Pour ce faire, un nouveau sujet est abordé régulièrement dans le respect des valeurs de la fonction de conseiller en mobilité à savoir la transversalité, le pragmatisme et l'intermodalité.

TABLE DES MATIERES

1. INTRODUCTION	4
2. EN QUELQUES CHIFFRES, LES DÉPLACEMENTS DOMICILE-ÉCOLE EN RÉGION WALLONNE	5
3. LES POLITIQUES FÉDÉRALE ET RÉGIONALE	8
4. POUR UNE APPROCHE GLOBALE : LES PLANS DE DÉPLACEMENTS SCOLAIRES	13
5. DES AMÉNAGEMENTS DE SÉCURITÉ À LA GÉNÉRALISATION DES « ZONES 30 ABORDS D'ÉCOLES »	17
6. INFORMER, SENSIBILISER, ÉDUQUER	26
7. ACCOMPAGNER LE TRANSFERT MODAL	31
8. LES INCITANTS FINANCIERS ET SUPPORTS D'ACCOMPAGNEMENT	34
9. PETIT LEXIQUE DES PRINCIPAUX ACTEURS DE LA MOBILITÉ SCOLAIRE	36
10. CONCLUSION	37
11. BIBLIOGRAPHIE	38
12. ADRESSES UTILES	38

1. Introduction

Dresser un état de la problématique de la mobilité scolaire aujourd'hui suppose d'abord divers thèmes : il s'agit essentiellement de chiffres, de réglementations, d'outils, d'acteurs et de moyens disponibles.

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

Les **politiques** quant à elles se déclinent en réglementations et en actions. Des lois, des décrets, des arrêtés, ... déterminent l'organisation du transport scolaire, définissent l'élaboration des plans de déplacements scolaires et précisent le statut des abords d'écoles. Les Régions allouent des budgets spécifiques importants ou des moyens logistiques pour assurer le transport scolaire, concevoir les plans de déplacements scolaires, réaliser des aménagements sécurisant les abords des écoles.

Les **plans de déplacements scolaires** constituent une démarche originale, assez novatrice, intéressante parce que globale. Ils prennent en compte l'ensemble des paramètres et travaillent à la fois sur l'offre de transport et sur la demande de déplacement. Ils prévoient également des mesures d'accompagnement et permettent de travailler sur tous les tableaux, en parfaite concertation : un tout nouvel outil très prometteur pour engranger des résultats

La démarche en matière d'**aménagements aux abords des écoles** vise bien sûr la sécurisation des usagers mais va au-delà : elle suppose une approche globale du site concerné dans la perspective d'un partage équitable de l'espace public. De plus, pour encourager au transfert modal, il s'agit de prendre également en compte la sécurisation des cheminements des enfants qui sont susceptibles de se rendre à l'école à pied ou à vélo, donc d'élargir le périmètre de travail à l'échelle du village ou de la ville pour, une fois de plus ... intégrer une approche plus globale du territoire.

Eduquer, sensibiliser, informer, expliquer, impliquer, ... constituent encore des ingrédients indispensables à la réussite de tout projet sur ce thème : pour faire comprendre et conduire aux changements de comportement, via des événements ou des actions plus ponctuelles.

Des mesures d'accompagnement permettent d'aider à des changements de comportement, pour conduire au transfert modal. Elles sollicitent une fois de plus la motivation et l'implication des uns et des autres.

Des subventions et autres sources de financement ou de support logistique par exemple sont disponibles pour encourager les communes à concevoir et à réaliser des projets soutenant cette thématique.

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



Carte postale dessinée par Pierre Kroll pour la Semaine de la mobilité 2002 © P. Kroll • Tournesol conseils SA • Collection MET - D311

2. En quelques chiffres, les déplacements domicile-école en Région wallonne



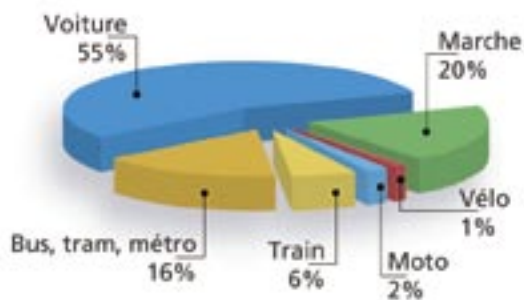
Le cercle vicieux : de plus en plus de parents conduisent leurs enfants en voiture à l'école, ce qui implique une hausse du trafic, une diminution de la sécurité et une dégradation du cadre de vie aux abords de l'école, et donc de plus en plus de parents conduisent leurs enfants en voiture à l'école, ce qui implique une hausse du trafic, ...



La voiture se taille la part du lion

Quelques chiffres particulièrement éloquentes

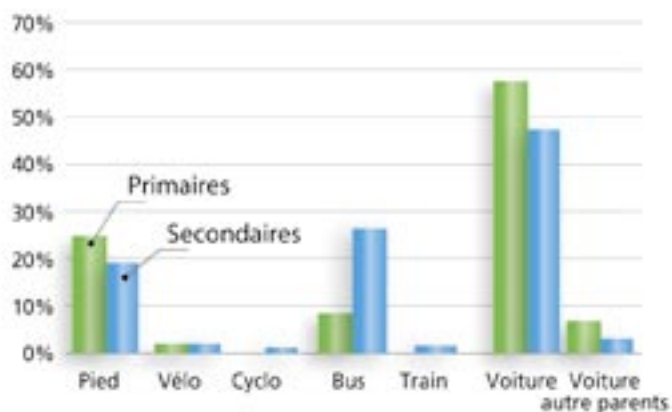
L'enquête sur la mobilité des ménages montre que les déplacements domicile-école représentent plus de 15 % des déplacements totaux réalisés en Wallonie. Le matin, à l'heure de pointe, ils vont jusqu'à 25 % des déplacements. La simple observation de la réduction des problèmes d'embouteillage lors des congés scolaires permet de se rendre compte de leur impact en terme de congestion. En effet, en Wallonie, plus de la moitié des enfants se rendent à l'école en voiture. À noter que la répartition modale des déplacements domicile-école varie légèrement entre l'aller et le retour, la voiture représentant une part plus importante le matin (58 %) qu'en fin de journée (52 %). Ce constat reflète sans doute la situation d'enfants qui sont déposés par leurs parents le matin et rentrent par leurs propres moyens : à pied ou en bus.



Répartition modale des écoliers de plus de 6 ans –
Enquête régionale sur la mobilité des ménages 2002-2003
Source : Observatoire de la mobilité, 2004



Ces résultats sont corroborés par une enquête menée en 2001 dans six écoles primaires et quatre écoles secondaires de Wallonie. Elle montre en outre des différences significatives de répartition modale entre les écoles primaires et secondaires.



Comparaison de la répartition modale dans les écoles primaires et secondaires

Source : Rapport global « Projet pilote de promotion de la mobilité durable dans les écoles de Wallonie », BECO, août 2004

Les principaux facteurs qui expliquent cette différence sont la distance domicile-école, qui augmente une fois les élèves en secondaire, et la plus grande autonomie des élèves du secondaire. Dans les deux cas, la voiture reste indéniablement en tête des moyens de transport utilisés, avec 47 % de part modale en secondaire et 57 % en primaire. Les raisons qui expliquent le choix de la voiture et qui sont systématiquement citées sont connues : sécurité, confort, rapidité, flexibilité, liberté, ...

Les résultats de l'enquête sur l'utilisation du bus présentent un score moyen de 16 %, très inégalement réparti entre le primaire et le secondaire. De manière générale, son utilisation devrait être encouragée.

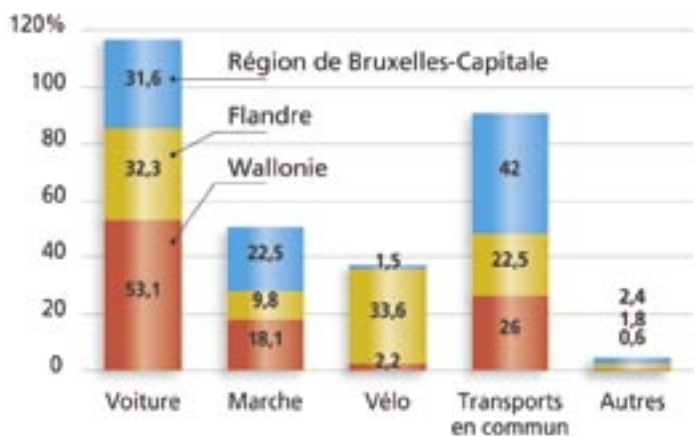
Aujourd'hui, la Wallonie s'écarte significativement des autres régions du pays, comme le montre la figure suivante, avec une part bien plus importante des déplacements domicile-école réalisés en voiture. Si la différence avec Bruxelles s'explique plus aisément par la fréquence et la couverture des transports en commun, en ce qui concerne la Flandre, c'est du côté de la culture vélo que l'on trouve une explication.

L'utilisation de modes de transport alternatifs sur le chemin de l'école : une nécessité !

La comparaison des chiffres présentés précédemment avec ceux récoltés par l'INS en 1981 montre, sur une période d'une vingtaine d'années, une véritable envolée de la part de la voiture, qui à l'époque ne comptait « que » pour 23 % de la part modale, tandis que la marche a chuté de 36 à 20 % et que les transports publics sont passés de 35 à 22 %.

Outre les nuisances classiques liées au trafic automobile (pollution, bruit, embouteillage, ...) cette évolution a d'autres conséquences.

Ainsi, elle va de paire avec une augmentation des risques d'accidents sur le chemin de l'école et avec un sentiment accru d'insécurité, phénomènes induisant un recours encore plus important à la voiture ... Bref : le cercle vicieux !



Répartition modale des déplacements domicile-école en Belgique selon la Région

Source : Enquête nationale sur la mobilité des ménages (1998-1999), FUNDP – GRT



La méthode kwé en application, dites : « je m'auto-propulse à pied à l'école » et non pas : « je me propulse en auto aux pieds de l'école ».

De plus, elle a des répercussions sur le développement physique et psychomoteur des enfants qui, d'une part, souffrent d'un manque d'activités physiques et, d'autre part, accumulent un retard dans leur prise d'autonomie et dans l'apprentissage de la rue et des dangers de la circulation, voyant se réduire les occasions de se socialiser. Enfin, elle participe à la constitution d'une génération d'enfants qui n'aura jamais rien connu d'autre que des déplacements en voiture et qui de ce fait, dès 18 ans, n'aura d'autre réflexe que de passer au plus tôt son permis de conduire. La voiture devient ainsi l'unique référence de ces futurs citoyens.

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

La tendance peut-elle s'inverser ?

Indéniablement, les trajets vers l'école représentent un potentiel de transfert modal important.

Ainsi, ce qui saute aux yeux lors de l'analyse des résultats de différentes enquêtes menées en Wallonie, c'est le très faible score réalisé par le vélo (1 %), alors que la plupart des élèves en possèdent un et que 50 % habitent à moins de 5 km de leur école. La principale raison invoquée par les élèves du secondaire est le mauvais temps, tandis que les parents mettent en avant les problèmes de sécurité et les risques d'agression.

Divers freins au changement doivent encore être pris en considération, tels la mauvaise image du vélo auprès des adolescents, le souci de « contrôle » de certains parents vis-à-vis de leurs enfants, le facteur durée du déplacement, ... À noter toutefois que des enquêtes de préférence déclarée montrent qu'un nombre important d'écoliers du primaire seraient ravis de pédaler vers leur école. De même, le potentiel de transfert modal de la voiture vers la marche à pied est élevé, principalement dans les écoles primaires.

Distances domicile-école

Moins de 2 km	32 %
2 à moins de 5 km	21 %
5 à moins de 7,5 km	16 %
7,5 à moins de 12,5 km	15 %
12,5 à moins de 25 km	10 %
25 à moins de 50 km	5 %
50 km et plus	2 %

Distances domicile-école – Enquête régionale sur la mobilité des ménages 2002-2003

Source : Observatoire de la mobilité, 2004

Différents exemples à travers l'Europe montrent que des actions en faveur des modes alternatifs à la voiture peuvent porter leurs fruits. Ainsi, au Royaume-Uni, en quelques années d'actions, entre 1995 et 2001, la part de la voiture pour les trajets de et vers l'école est passée de 37 à 36 %. Celle des 11-16 ans s'est réduite de 21 à 19 %. Cela semble peu, et pourtant c'est déjà beaucoup car le mouvement s'est enfin inversé alors qu'en Belgique, il est encore en pleine progression.



3. Les politiques fédérale et régionale

La politique en matière de mobilité scolaire remonte déjà à quelques décennies. Elle se décline principalement à travers l'organisation du transport en commun des enfants vers l'école d'une part, la sécurisation des abords d'école d'autre part. Aujourd'hui, une approche plus large et plus globale de la mobilité scolaire dans ses multiples composantes voit le jour, qui comprend la sensibilisation et la concertation ainsi que diverses mesures d'accompagnement en faveur d'un transfert modal vers des modes de déplacement plus durables.

Le transport scolaire de 1959 à nos jours

En 1959, la loi dite du **Pacte scolaire**⁽¹⁾ met un terme à la « guerre scolaire » qui sévit entre l'enseignement confessionnel et le non-confessionnel en fixant les règles destinées à régir les rapports entre les différents réseaux. Elle garantit aux parents le droit de disposer à une distance raisonnable d'une école correspondant à leur choix et stipule que, si un tel établissement n'existe pas, l'Etat doit soit ouvrir ou subventionner un nouvel établissement, soit assurer le transport vers une telle école. La distance raisonnable est fixée à 4, 12 et 20 kilomètres, respectivement pour les écoles gardiennes/primaires, secondaires inférieures et secondaires supérieures. La loi prévoit la création d'un Service National de transport scolaire chargé d'assumer les missions de l'Etat.

En 1975, le Ministre de l'Enseignement met en place la Mission préparatoire à la coordination du Transport scolaire (MPCTS) et lance les premières expériences de coordination du transport scolaire (des élèves de différentes écoles dans le même bus).

C'est seulement en 1983 que ce service voit réellement le jour en vue d'organiser et de rationaliser le transport scolaire. Celui-ci se définit avant tout comme un service de carence, mis en place uniquement lorsque les lignes régulières existantes ne peuvent répondre aux besoins. Il s'agit princi-

palement de déterminer si les élèves demandeurs vont bien à l'école la plus proche de leur domicile ainsi que de superviser la bonne exécution des circuits de transports scolaires attribués par adjudication à des transporteurs privés. Régionalisée en 1993, cette compétence, initialement dévolue à la Communauté française, revient en 1997 à la Direction générale des Transports du MET. La Direction du Transport scolaire est créée en 1998.

Les élèves qui bénéficient du service payent au prorata des kilomètres parcourus en deçà de la distance raisonnable définie tandis que ceux qui utilisent les lignes régulières se voient rembourser une partie de l'abonnement suivant le même principe (excepté les élèves de l'enseignement spécial qui bénéficient de la gratuité du transport). Alors qu'au départ le service ne concernait que les élèves qui, effectivement, habitent à une distance supérieure à la distance dite raisonnable, peu à peu les élèves dits « de commodité », c'est-à-dire qui habitent à une distance inférieure à cette distance limite, ont également été intégrés au sein du service des bus scolaires.

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

Au sein du MET, la Direction du Transport scolaire gère et organise celui-ci sur l'ensemble du territoire wallon.

Ses missions consistent principalement à :

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

Ainsi, aujourd'hui, la Direction du Transport scolaire c'est (chiffres 2004) :

- 759 agents dont 708 convoyeurs ;
- 909 circuits de ramassage ;
- 30 727 élèves transportés ;
- un budget annuel de 35,3 millions d'euros.

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

Le décret relatif au transport et aux plans de déplacements scolaires

Le 1^{er} avril 2004, le Gouvernement wallon adopte un nouveau décret relatif au transport et aux plans de déplacements scolaires qui, s'il modifie certaines règles relatives au transport scolaire, ne remet pas en cause les principes énoncés précédemment. Ses principaux apports concernent les plans de déplacements scolaires.

Entré en vigueur le 1^{er} juillet 2004, ce nouveau décret⁽¹⁾ s'attache principalement à décrire la procédure à suivre pour élaborer un plan de déplacements scolaires (PDS) lorsqu'une intervention financière de la Région est sollicitée, ainsi que la structure de fonctionnement à mettre en place.

Il définit le PDS et ses objectifs, et établit les rôles et les responsabilités de différentes commissions dans l'organisation du transport scolaire et dans la mise en place des PDS. En voici les plus grandes lignes : définition, public-cible, objectifs, contenu et structures de concertation.

« Plan de déplacements scolaires : un ensemble de mesures concertées visant à gérer les déplacements scolaires⁽²⁾ dans une perspective de développement durable. » (article 2-2°)

Il s'adresse à l'ensemble du « public scolaire : les élèves, les enseignants, les membres du personnel de l'école et toutes autres personnes effectuant régulièrement des déplacements de ou vers l'école. » (article 2-1°)

« Les Plans de déplacements scolaires ont 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. Les Plans de déplacements scolaires visent également à redonner confiance aux parents quant à la sécurité des déplacements scolaires. » (article 19)

« Les Plans de déplacements scolaires comportent l'établissement du profil d'accessibilité de l'école, repris dans une fiche d'accessibilité multimodale, un diagnostic des comportements de mobilité



De gauche à droite :

La Direction du Transport scolaire a assuré la prise en charge de près de 31 000 élèves en 2004

*Source : © Ministre de l'Équipement et des Transports
- Direction des Editions et de la Documentation (D434) –
n° 95_01066*

Minibus dédié au transport scolaire

des différents publics scolaires et la définition d'actions à mettre en œuvre. » (article 22)

Des commissions sont mises en place à trois niveaux :

- **une commission wallonne de déplacements scolaires** qui a pour mission d'assurer le respect du Pacte scolaire et de faire rapport au Gouvernement wallon sur les questions ayant trait au transport scolaire et aux PDS ;
- **six commissions territoriales de déplacements scolaires** chargées notamment de coordonner les PDS menés sur leur territoire, tout en veillant au respect du Pacte scolaire. Il s'agit de sensibiliser et d'informer les écoles en vue de promouvoir la démarche, de remettre un avis au Gouvernement sur les écoles à soutenir prioritairement ainsi que sur la qualité et la cohérence des plans élaborés et, enfin, de mener une évaluation des réalisations. Les secrétaires des commissions territoriales sont mandatés par le Gouvernement wallon pour mener à bien ces missions ;
- **des commissions de mobilité d'écoles**, mises en place pour l'ensemble des écoles participant à un PDS. Elles sont chargées d'élaborer et de mettre en oeuvre les plans de déplacements scolaires.

Le concept, les enjeux et les étapes de réalisation sont détaillés au point 4 de ce dossier, consacré spécifiquement au plan de déplacements scolaires.

⁽¹⁾ Décret du 1^{er} avril 2004, publié au Moniteur belge du 7 mai 2004.

⁽²⁾ Limités aux heures d'entrée et de sortie des écoles.



La sécurisation des abords des écoles

La sécurisation des abords d'écoles est une préoccupation à l'ordre du jour depuis une dizaine d'années. Les communes y sont particulièrement attentives et des subventions spécifiques sont accordées par la Région wallonne pour la réalisation de travaux sur les voiries communales. De son côté, le MET se penche aussi, depuis la précédente législature, sur la sécurisation des écoles se trouvant en bordure de routes régionales. Le nombre d'écoles sur le territoire wallon est d'environ 4000, réparties de la manière suivante : environ 700 établissements sont situés le long de routes régionales et à peu près 3300 le long de routes communales.

Sur le réseau communal

En 1994, une enquête a été menée par l'IBSR auprès des écoles belges. Celle-ci a mis en évidence les différents problèmes de sécurité auxquels les établissements scolaires sont confrontés. Suite à ces résultats, la Région wallonne a décidé d'allouer un budget de 1 million d'euros, hors plan triennal, pour subsidier 23 projets pilotes de sécurisation d'abords d'écoles situées en bordure de voiries communales.

Ces projets ont été suivis conjointement par l'IBSR et par la Direction générale des Pouvoirs locaux (DGPL).

L'année suivante, l'action a été étendue et toutes les communes wallonnes ont été invitées à introduire des projets. Environ 300 projets ont ainsi été retenus et subsidiés à concurrence de 80 % (avec un plafond fixé à 37 500 euros par projet).

À partir de 1996, l'action s'est institutionnalisée dans le cadre du plan triennal pour répondre à cette demande.

La politique qui sera menée dans les années à venir va poursuivre dans cette voie, mais s'intéresser davantage aux itinéraires empruntés pour se rendre à l'école, pour ne pas se limiter aux abords de l'école, car il ne suffit pas de garantir la sécurité de la traversée piétonne. Par ailleurs, les accidents aux abords des écoles sont rares, c'est l'ensemble du cheminement qui doit être sécurisé.

Sur le réseau régional

Parallèlement, sur les voiries régionales, une campagne de sécurisation des abords d'écoles a été lancée en janvier 2002 et des budgets spécifiques ont été alloués pour la réalisation d'aménagements.



Ottignies : aménagements aux abords de l'école de Limelette

(1) Publié au Moniteur belge du 31 mai 2002.

Depuis la publication de l'arrêté royal du 14 mai 2002⁽¹⁾ qui définit le terme « abords d'écoles », une méthodologie et une liste prioritaire d'écoles ont été déterminées visant les abords d'écoles les plus dangereux.

Ainsi, des critères ont été fixés et une méthodologie a été établie permettant de dégager des priorités d'intervention et des types d'aménagements à mettre en œuvre.

Les critères s'appuient principalement sur les éléments suivants :

- la valeur de l'indice d'insécurité⁽¹⁾ ;
- l'existence d'accidents en passages piétons à proximité de l'école ;
- l'avis des directions territoriales du MET (Direction générale des Autoroutes et des Routes) ;
- l'existence de plans communaux de mobilité (PCM) terminés ou sur le point de l'être.

Sur les 700 écoles situées le long des voiries régionales, 311 ont été retenues comme prioritairement à sécuriser, certaines écoles pouvant être regroupées en zones scolaires, ce qui ramène le nombre de sites concernés à 264.

Le MET propose également l'utilisation d'un mobilier urbain de couleurs vives définies par des teintes RAL⁽²⁾ afin d'attirer l'attention du conducteur sur la présence de l'école. Il fixe également des dimensions minimales/maximales pour celui-ci. Cette solution est facile à mettre en œuvre, peu coûteuse, laisse une certaine liberté de choix et permet une identification aisée des lieux.

La généralisation des zones 30 aux abords des écoles

Trop de morts, trop de blessés sur les routes ... La Belgique se situe dans les mauvais élèves en matière de sécurité routière en Europe. Le gouvernement fédéral belge a fait de ce problème une de ses priorités, notamment en décidant en



Les signaux d'indication F4a (zone 30) et de danger A23 (écoliers)

mai 2001 la mise sur pied des Etats généraux de la sécurité routière en vue de dresser un état des lieux complet de cette matière et de formuler des propositions et des recommandations. Celles-ci insistent sur la nécessité d'une diminution de la vitesse aux abords d'écoles.

C'est ainsi que l'arrêté royal du 14 mai 2002⁽³⁾ a modifié la réglementation relative à l'instauration de zones 30 en vue de permettre de limiter la vitesse aux abords des écoles à 30 km/heure de manière relativement aisée, soit de manière permanente, soit de manière temporaire en recourant alors à une signalisation à message variable. Il définit la notion « d'abords d'école », celui-ci étant signalé par les signaux F4a et F4b, ainsi que le signal A23 placé au-dessus du F4a. Les tenants et aboutissants de ce nouvel outil destiné aux gestionnaires de voiries ont été présentés dans une circulaire ministérielle d'application à partir du 31 mai 2002.

⁽¹⁾ Un indice d'insécurité routière a été défini par le MET pour qualifier la sécurité de son réseau routier : il comptabilise les accidents corporels sur chaque tronçon de 500 mètres du réseau et permet, entre autres, de détecter des « points noirs » ou « Zones à Haut Risque ». Il est accompagné d'une analyse multicritères de l'accidentologie.

⁽²⁾ Le RAL (Reichs Ausschuss fuer Lieferbedingungen) est une sorte de palette ou carte des couleurs créée en Allemagne et reconnue dans le monde entier.

⁽³⁾ 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 2002, publié au Moniteur belge du 31 mai 2002.



Aujourd'hui, cette problématique prend une toute autre ampleur. En effet, l'arrêté royal du 26 avril 2004⁽¹⁾ modifie encore l'arrêté précédent et impose la délimitation et la mise en œuvre de zones 30 aux abords de toutes les écoles pour le 1^{er} septembre 2005. En dehors de l'obligation de placer la signalisation adéquate, les conditions de mise en œuvre sont laissées à l'appréciation du gestionnaire de voirie (commune ou région selon le statut de la voirie), la condition à satisfaire est que l'accès à la zone 30 soit aisément reconnaissable par l'état des lieux, par un aménagement ou par les deux.

Des détails sur la méthodologie de conception et de mise en œuvre de ces zones 30 aux abords des écoles, ainsi que des exemples, sont présentés au point 5 de ce dossier.



Le contrat d'avenir pour les wallons

L'accord de gouvernement de la Région wallonne pour cette législature fait l'objet d'un document ou « plan stratégique » de développement de la Région, intitulé « le Contrat d'Avenir pour les wallonnes et les wallons »⁽²⁾.

Celui-ci souligne, dans le volet consacré au transport des personnes, l'importance de faciliter l'intermodalité entre vélo, voiture, bus, train, tram, ... c'est-à-dire de favoriser un meilleur usage, en termes de coûts sociaux et environnementaux, de chaque mode de déplacement en développant leur complémentarité.

Dans le cadre de la politique de mobilité durable menée par le Gouvernement, « l'élaboration de plans de déplacements scolaires dans les écoles sera encouragée ... » y est-il écrit.

En outre, afin de participer à l'objectif de réduction de 30 % du nombre de morts et de blessés graves sur la route à l'horizon 2006 et de 50 % d'ici 2010, par rapport à 2002, la Région devra veiller « à prévoir les aménagements nécessaires comme l'élargissement des trottoirs, la sécurisation des abords des écoles, l'accès aux trains et bus ou la création de pistes cyclables pour garantir le confort et la sécurité des usagers faibles (piétons, cyclistes, personnes handicapées, enfants, ...). »

Des orientations qui touchent toutes de près la problématique scolaire.



L'essentiel des informations relatives au « Contrat d'Avenir pour les wallonnes et les wallons » est disponible à l'adresse : <http://contratdavenir.wallonie.be/apps/spip>

⁽¹⁾ Publié au Moniteur belge du 30 avril 2004.

⁽²⁾ CAW, point 5.7 : <http://contratdavenir.wallonie.be>

4. Pour une approche globale : les plans de déplacements scolaires (PDS)

Face aux conséquences inquiétantes de l'évolution des déplacements scolaires en termes de nuisances environnementales, mais également sur le développement psychologique, psychique et physique des enfants, différentes actions ont été menées à travers l'Europe pour favoriser un report modal de la voiture individuelle vers les modes de transport alternatifs, en particulier la marche et le vélo. Elles s'expriment notamment dans la réalisation de plans de déplacements scolaires.



Dépliant pour la promotion des plans de déplacement scolaires

Source : ADEME (France)

Page d'accueil du Comté d'Hampshire.

Source : <http://www.hants.gov.uk/schooltravelpans/index.html>

L'information relative aux « School Travel Plans » est relayée à tous les niveaux (gouvernement, régions, etc.) et est déclinée dans des formes dynamiques et variées.

Source : <http://www.rbkc.gov.uk/sttravelplans/general/tpcontents.asp>

Celui-ci constitue un outil qui permet d'appréhender la mobilité scolaire de manière globale, en y intégrant toutes les facettes, et en coordonnant la concertation et les stratégies d'actions à mettre en œuvre.

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

À Angers, à l'initiative de la mairie, deux écoles ont « testé » ce projet. Le plan de déplacement d'école, réalisé en 4 mois, au printemps 2003, a débouché sur une phase d'expérimentation d'une semaine de rangs à pied et à vélo. L'opération a passé le cap, parfois difficile, du démarrage et perdure. Les lignes fonctionnent quotidiennement. Initié par la Ville, les parents d'élèves se sont appropriés le projet qui a fait des émules dans deux autres écoles d'Angers.

En Wallonie, un premier projet a vu le jour en 2001, qui visait à rassembler et à approfondir les connaissances sur la mobilité scolaire. Dans ce cadre, des actions pilotes ont été menées dans dix écoles⁽¹⁾ de l'enseignement primaire et secondaire en Région wallonne.

Elles ont permis de tester la méthodologie de plan de déplacements scolaires et ont conduit en 2003 à la publication d'un manuel méthodologique présentant la démarche et intitulé : « Outils pour réaliser un plan de déplacements scolaires ». En décembre de la même année, la Rencontre de la mobilité s'est tenue à Jambes sur ce thème. Les 9 premiers véritables PDS⁽²⁾ ont démarré en 2003 et sont actuellement en cours d'élaboration à travers la Wallonie. Ils concernent 45 écoles. Onze autres projets ont été lancés en septembre 2004⁽³⁾.

⁽¹⁾ Les écoles sont situées à Attert, Dinant, Enghien (2 sites), Eupen, Jumet, Liège, Martelange, Saint-Vith, Waremme.

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

⁽³⁾ Ils concernent les communes d'Aiseau-Prezles, Braives, Ecaussines, Gesves, Libramont, Ottignies, Spa, Thuin et Wavre.



Le 1^{er} avril 2004, le décret relatif au transport et aux plans de déplacements scolaires a notamment fixé le cadre de l'élaboration de ces derniers. L'arrêté du Gouvernement wallon du 27 mai 2004⁽¹⁾ détermine les modalités de financement de leur mise en œuvre.

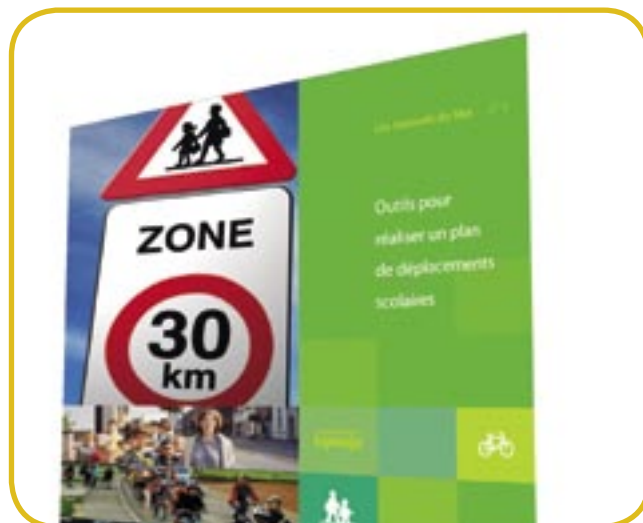
Objectifs

Le plan de déplacements scolaires vise, d'une part, à améliorer les conditions d'accès, notamment en termes de sécurité, aux écoles pour tous les modes de déplacement et, d'autre part, à promouvoir les modes de transport alternatifs à la voiture auprès du public scolaire (élèves, parents, professeurs, ...).

La structure de fonctionnement

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

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

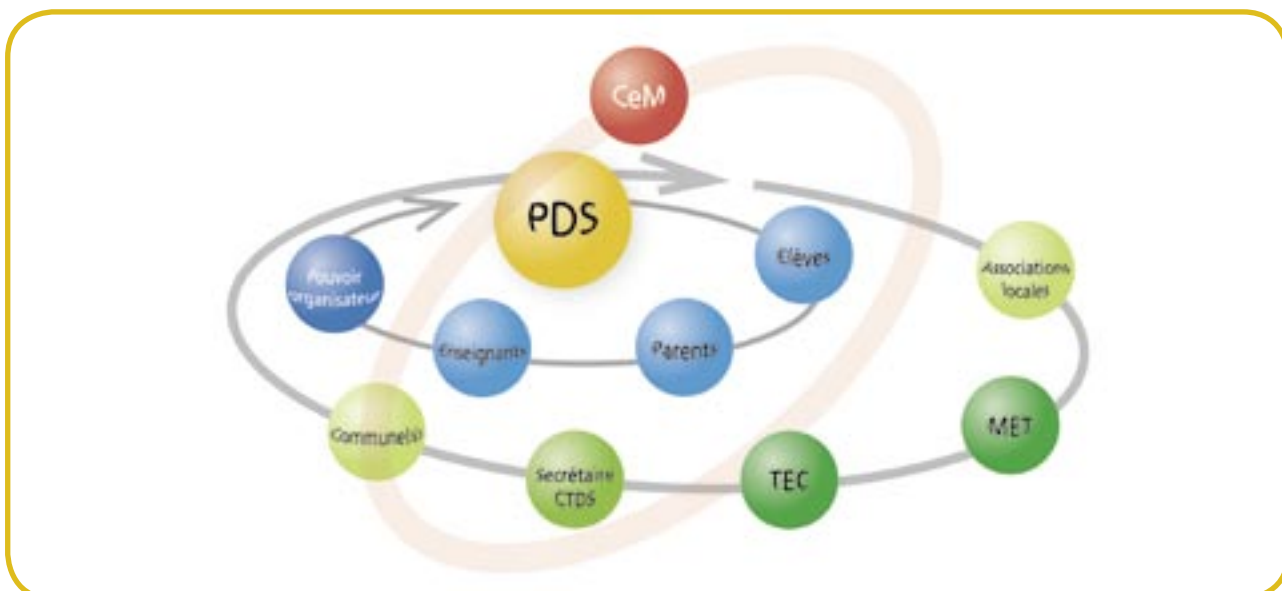


« Outils pour réaliser un plan de déplacements scolaires »
Source : « Les manuels du MET » – n°6, MET, 2003

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

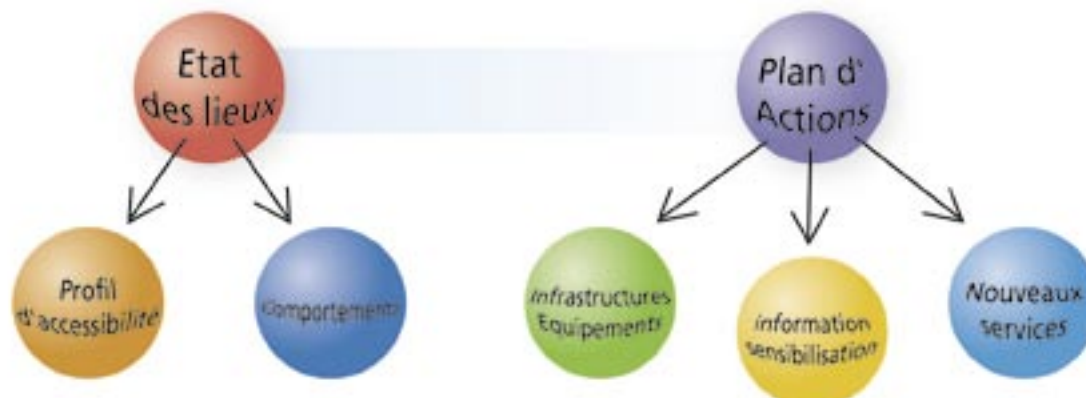
La démarche

La démarche de plan de déplacements scolaires comprend différentes étapes indispensables au bon déroulement du projet. Ces étapes sont décrites en détail dans la brochure précitée « Outils pour réaliser un plan de déplacements scolaires ».



Représentation schématique des structures de concertation du PDS

⁽¹⁾ Publié au Moniteur belge du 30 juin 2004.



La démarche de plan de déplacements scolaires : principales lignes de conduite

Diagnostic

La phase de diagnostic a pour objet de faire l'état des lieux de la situation existante. Elle permet la réalisation d'une synthèse de l'ensemble des problèmes rencontrés par l'établissement en matière d'accessibilité et de mobilité. Le diagnostic porte essentiellement sur deux éléments :

- le profil d'accessibilité du site ;
- les comportements de mobilité des différents publics cibles (profil de mobilité).

L'analyse du profil d'accessibilité consiste à évaluer les infrastructures, les éléments de sécurité routière et les problèmes d'organisation propres à chacun des modes de déplacement permettant de rejoindre le site. Ainsi, pour la marche, il considérera les traversées piétonnes, l'état des trottoirs, la sécurité des cheminements empruntés par les piétons, ...

L'étude du comportement de mobilité des usagers de l'école se fait à travers la réalisation d'une enquête auprès des élèves, des parents et des professeurs. Celle-ci sert avant tout à déterminer la répartition modale des déplacements domicile-école mais, également, à recueillir les préférences et les suggestions du public cible. Pour faciliter cette collecte d'informations, l'Observatoire de la mobilité a défini des questionnaires standards, téléchargeables sur le site Internet du MET⁽¹⁾.

Elaboration d'un plan d'actions

Sur base des informations collectées lors de la phase précédente, la commission d'école traduit sa volonté de changement au moyen d'un plan d'actions. Ce dernier définit des objectifs généraux et présente les actions à mettre en œuvre pour atteindre ces objectifs en établissant clairement les tâches de chacun des intervenants.

Trois types d'actions sont distingués :

- les actions sur les infrastructures et les équipements (aménagement d'itinéraires, râteliers vélos, ...);
- les opérations d'information, de sensibilisation et d'éducation (sécurité routière, fiches d'accessibilité, vélo-éducation, ...);
- la mise en place de nouveaux services ou leur amélioration (rangs à pied, covoiturage, amélioration de l'organisation des transports en commun, ...).

Ces actions se veulent complémentaires.

Idéalement, elles recouvrent tous les modes de transport disponibles.

Une fois établi, le plan d'actions est soumis pour avis au Collège des bourgmestre et échevins, dont l'accord est indispensable pour les actions qui impliquent une intervention de la commune : aménagements divers sur le domaine public, mobilisation de personnel policier, ...

⁽¹⁾ Cfr. l'adresse internet : <http://mobilite.wallonie.be/pds/index.html>



Mise en œuvre

Les actions reprises dans le plan d'actions sont mises en œuvre suivant les priorités qui auront été établies. Outre les intervenants classiques du PDS (école, commune, MET, ...), il fait régulièrement appel à des intervenants extérieurs (ProVélo, TEC, Gamah, ...) pour la réalisation de l'une ou l'autre mesure spécifique.

Evaluation

Un suivi et une évaluation régulière sont indispensables pour s'assurer de la pertinence et de l'efficacité des mesures prises et de la satisfaction des acteurs et des objectifs définis au préalable.

La sécurité sur le chemin de l'école est-elle améliorée ? Y a-t-il davantage de piétons ? L'offre en matière de modes de transport alternatifs à la voiture est-elle pertinente ? Ainsi, il faudra, si nécessaire, corriger ou adapter certaines mesures. Une petite enquête permet d'objectiver certains résultats.

L'avenir des PDS

Ce bel outil intéresse beaucoup d'écoles et de communes. Aujourd'hui plusieurs PDS sont donc en cours d'étude. La plupart des diagnostics sont terminés et des réalisations commencent à voir le jour.

Déjà des réalisations avec les premiers PDS ...

Visé est, avec Namur (Jambes), une des premières villes à participer à un PDS. L'objectif de celui-ci était de désengorger et de sécuriser les accès et les abords des écoles du centre. Après la présentation des résultats d'une enquête auprès de tous les parents et élèves (près de 4000) des 9 implantations scolaires concernées, des commissions de mobilité se sont constituées dans chaque école, pour réfléchir aux solutions à mettre en œuvre en collaboration avec les différents partenaires du projet. C'est l'ensemble de ces démarches qui constitue le PDS et qui a été présenté aux autorités communales. Concrètement, le PDS a déjà débouché sur diverses mesures :

- **aménagement** : déplacement des arrêts de bus, cheminements piétons vers tous les établissements scolaires, création d'une zone de dépose-minute ;
- **déplacements** : organisation d'un pédibus (rang à pied), éducation au vélo (brevet du cycliste) ;
- **sensibilisation** : animations diverses, information sur le covoiturage, sur le transport en commun dont le transport scolaire, décoration d'un bus, création de balises pour le pédibus, ...

D'autres actions sont à l'étude ou en cours de réalisation :

- réalisation d'un rond-point au niveau de la Place des Déportés (gare des bus) ;
- meilleure adéquation des horaires de bus ;
- aménagement d'un parking de délestage au niveau de la Collégiale.

À **Nandrin**, une commission de mobilité s'est formée au terme de la Semaine de la mobilité 2003. C'est le point de départ du PDS, qui porte sur les deux écoles primaires (3 implantations : 560 élèves). L'enquête sur les comportements de mobilité a révélé que 80 % des parents utilisent la voiture pour conduire leurs enfants à l'école ! À partir de ce diagnostic, diverses mesures ont été définies et des actions ont été menées par la commission d'écoles :

- **aménagement** : réalisation de zones 30 prenant en compte les cheminements et poursuite du réseau cyclable ;
- **déplacements** : organisation d'un vélobus par une des écoles ;
- **sensibilisation** : réalisation d'un film par les enfants, information au covoiturage, réalisation de fiches d'accessibilité scolaires, ...

Le PDS de Nandrin a été réalisé en cohérence avec le PCM, qu'il renforce ainsi en donnant plus de poids à la sécurité et à la convivialité.

5. Des aménagements de sécurité à la généralisation des « zones 30 abords d'école »

La sécurité des enfants aux abords ou sur le chemin de l'école ?

Sur base de différentes enquêtes menées auprès des établissements scolaires, il apparaît que les problèmes les plus fréquemment rencontrés en terme de sécurité aux abords des écoles concernent les vitesses excessives des automobilistes dans la rue de l'école et le stationnement anarchique aux heures d'arrivée et de départ des élèves.

Bien que très souvent mentionnée, la dangerosité du chemin de l'école est loin d'apparaître comme une évidence si on analyse les chiffres dont l'on dispose. Une étude belge, menée au début des années nonante, montre que si l'on considère les accidents ayant lieu sur le chemin de l'école, seuls 18 % ont lieu aux abords directs des écoles⁽¹⁾.



De gauche à droite : le chemin de l'école s'apparente parfois au parcours du combattant ... Un peu plus loin et à l'approche de l'école (primaire de Velaine à Jambes), l'aménagement convivial et sécurisé récompense les piétons les plus audacieux ...



Signalisation conventionnelle à l'approche de l'école

Ce qui signifie que, tout en sécurisant ceux-ci, des mesures globales doivent aussi être prises par ailleurs et s'intéresser de manière générale aux itinéraires empruntés par les enfants.

En outre, il faudra également tenir compte du fait suivant : objectivement, un chemin de l'école « sûr » est celui pour lequel le taux d'accident est très faible, voire nul. En terme de sécurité subjective, le chemin de l'école est sûr si l'usager qui le parcourt s'est senti en sécurité. Il se peut donc qu'un itinéraire s'avère sûr au niveau des statistiques d'accidents mais que les enfants piétons et cyclistes n'y circulent presque plus parce qu'eux-mêmes et/ou leurs parents s'y sentent en insécurité !



⁽¹⁾ Source : IBSR.



La vitesse en cause

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

Le temps de freinage est proportionnel à la vitesse, dont l'impact est, par ailleurs, particulièrement important pour les usagers faibles. Ce qui est attesté par le deuxième tableau ci-après, qui indique qu'à 50 km/h, le taux de décès est 9 fois plus élevé qu'à 30 km/h.

De plus, aux abords des écoles, ce sont d'abord des enfants et des jeunes qui sont concernés : un public particulièrement vulnérable, et ce, à beaucoup d'égards : enfants et adolescents ont dans la circulation un comportement qui les fragilise : distraction, ...

Ces chiffres sont éloquentes et plaident bien sûr en faveur d'une diminution drastique de la vitesse aux abords et sur le chemin de l'école.



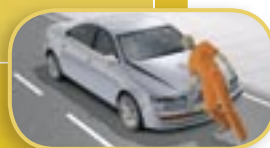
Source : Portal

Les objectifs poursuivis

Un aménagement réalisé aux abords d'une école doit répondre à deux objectifs : de sécurité routière, objective et subjective, et de convivialité avec un partage plus équitable de l'espace public entre tous les usagers.

Vitesse	Distance d'arrêt ⁽¹⁾
70 km/h	44,5 mètres
50 km/h	27,5 mètres
30 km/h	13,5 mètres

Vitesse à l'impact	% de décès
65 km/h	85 %
50 km/h	45 %
30 km/h	5 %



Source : IBSR. Pour consulter d'autres chiffres, visiter le site de l'IBSR à l'adresse : <http://www.ibsr.be>

Ces deux conditions sont indispensables à un retour de la mobilité douce.

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

L'aménagement de l'espace public constitue un des moyens pour atteindre ces objectifs et obligations. Pour que les mesures prises soient efficaces, la commune mettra en place les conditions d'une concertation sur le projet à différents niveaux : avec les principaux usagers d'une part, avec les acteurs institutionnels d'autre part : Région wallonne, TEC, SPF Mobilité et Transports, ... Enfin, des opérations d'éducation et de sensibilisation accompagneront utilement toute intervention sur l'espace, afin d'encourager les parents, les élèves et les usagers qui traversent cette zone à adopter des comportements adéquats (attitude vis-à-vis des usagers faibles, courtoisie envers les autres usagers, ...).

⁽¹⁾ Sur une chaussée sèche et avec un véhicule en parfait état. Source : IBSR

Les outils disponibles

En matière de sécurisation des abords d'écoles, différents outils sont à la disposition du gestionnaire de voirie. Si une signalisation spécifique doit être placée, il est rare que celle-ci suffise à définir une image « abords d'écoles », les lieux n'étant généralement pas suffisamment explicites pour conduire aux comportements attendus de la part des usagers.

Depuis une dizaine d'années, des aménagements plus ou moins conséquents, plus ou moins efficaces, ont vu le jour. Divers dispositifs sont à la disposition des concepteurs pour réaliser des projets : plateaux, ralentisseurs, coussins berlinois, rétrécissements de voirie, traversées piétonnes protégées, dévoiements du stationnement, mise en oeuvre de matériaux différenciés, ...

L'utilisation de ces outils doit être conjuguée avec une bonne lecture des lieux, des comportements des uns et des autres et s'inscrire dans une approche globale qui prenne en compte un périmètre de travail cohérent, repense la gestion du stationnement, intègre les cheminements des piétons et des cyclistes et réfléchisse également à l'organisation de la circulation dans la rue, à la pertinence des accès à l'école, en visant aussi à un partage équitable de l'espace entre chaque catégorie d'utilisateur ... Ce qui signifie que la tâche est complexe et demande une certaine étude.

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



Cousin berlinois à Cognelée



*De haut en bas :
dévoisement et plateau à Ottignies ;
plateau aux abords de
l'école communale de
Limelette*



Un nouveau cadre réglementaire

La réalisation de zones 30 aux abords des écoles est un des outils efficaces en matière de gestion de la mobilité scolaire. Comme indiqué au point 3, elle a été initiée dans une réglementation en 1998, modifiée et complétée en 2002, et fait l'objet de nouvelles dispositions depuis la publication des deux arrêtés royaux du 26 avril 2004.

À travers cette réglementation, le Gouvernement fédéral entend réduire de manière drastique le nombre de victimes de la route. Sécuriser les abords de l'école est donc un objectif prioritaire. La vitesse est en effet l'une des principales causes de l'insécurité routière, qu'elle soit objective ou suscitant un sentiment subjectif.

Ainsi, la délimitation et la mise en oeuvre des zones 30 devra être généralisée à l'ensemble des écoles pour la rentrée 2005. Ce n'est que dans des conditions tout à fait exceptionnelles, « justifiées par l'état des lieux » précise l'arrêté, que cette obligation ne devra pas être rencontrée.



En dehors de l'obligation de placer la signalisation adéquate, les conditions de mise en œuvre sont laissées à l'appréciation du gestionnaire de voirie (communes et MET), 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 ». Cependant, le rapport au Roi précise que « les rues d'une zone 30 (...) doivent être aménagées de façon intrinsèquement sûre. Ceci veut dire que le gestionnaire de voirie doit réaliser un équilibre entre la fonction de la route, son aménagement et l'usage que l'on en fait réellement. »



L'efficacité des mesures de sécurisation passe par l'aménagement des abords immédiats de l'école et par la lisibilité de la fonction de la voirie à l'échelle du quartier

La notion d'« abords d'école », définie dans l'arrêté royal du 14 mai 2002, est inchangée. Le terme désigne « une zone constituée d'une ou de plusieurs voies publiques ou parties de voies publiques, incluant un accès à une école et dont le début et la fin sont délimités par des signaux F4a et F4b. Le signal A23 est associé au signal F4a. »⁽¹⁾

Zone temporaire ou permanente

Dans une zone d'abords d'école, le gestionnaire peut choisir entre une signalisation permanente et une signalisation à message variable (PMV).

Si la signalisation est limitée dans le temps, elle ne peut apparaître que pendant les périodes d'arrivée et de départ des enfants à l'école. Une combinaison des deux modes de signalisation peut également être envisagée comme, par exemple, l'utilisation d'un message variable prévenant du danger dans une voirie perpendiculaire à fonction

de circulation plus importante cumulée avec la signalisation obligatoire aux abords de l'école.

En général, la signalisation à message variable a peu de sens sur voirie communale. Par ailleurs, ce système est coûteux et il pose des problèmes de responsabilité eu égard aux multiples cas de figure que sa gestion va rencontrer : arrivées tardives, périodes d'examens, congés pédagogiques, ...

Des « zones 30 abords d'écoles » 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 doit lui être présentée, de manière à le plonger dans une situation où sa place dans l'espace public est modifiée. Et qu'ainsi il lui paraisse logique de modérer sa vitesse.

Dans le cas de la définition de zones 30 abords d'écoles, la réglementation insiste moins sur cet état des choses, quoiqu'elles doivent être aisément identifiables. C'est pourquoi, il semble logique de déterminer au cas par cas si des aménagements légers (réduction de largeurs de chaussée par marquage, stationnement en chicane, ...) ou plus lourds (rétrécissements de voirie, plateaux, giratoires, coussins berlinois, ...) doivent être réalisés afin de marquer le passage dans un espace de statut différent.

La notion d'abord d'école ne doit pas non plus faire l'objet d'une interprétation stricte. « S'il existe près d'un abords 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'abords 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

⁽¹⁾ Article 2.37 du code de la route

approche globale cohérente avec le plan communal de mobilité s'il existe, par exemple.

La définition des périmètres

La délimitation d'un périmètre cohérent et pertinent de la zone 30 est un point essentiel de la démarche. Dans sa brochure⁽¹⁾, l'IBSR fait quelques recommandations utiles à ce sujet, ainsi que pour examiner chaque situation qui peut être rencontrée.

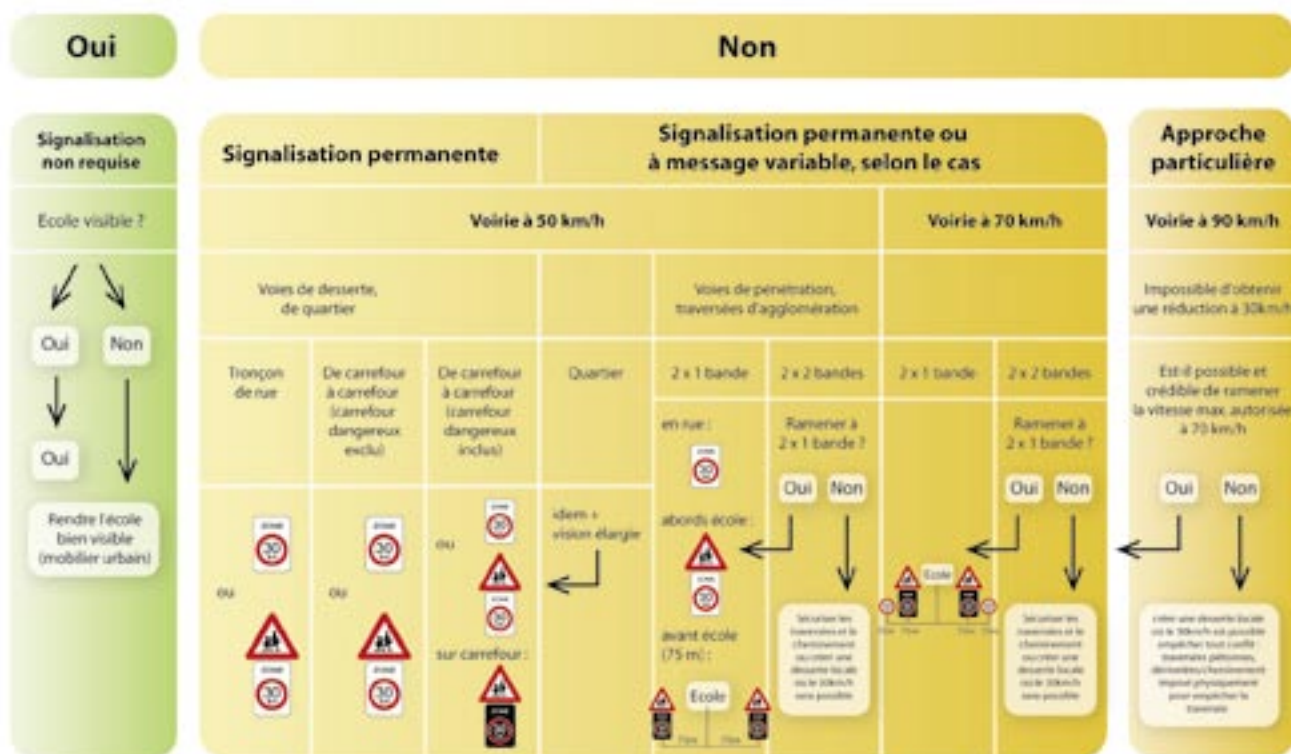
Ainsi, il s'agit de définir la « zone d'influence » de l'école dans la rue, voire dans le quartier. Pour cela, une observation fine du terrain est indispensable, qui relève les différents éléments liés à la présence de l'école : la localisation de l'arrêt du bus, le stationnement des véhicules des parents et des enseignants, la concentration des piétons circulant sur les trottoirs, ...

Si un ou des carrefours sont concernés par le périmètre et qu'ils sont perçus comme dangereux, ce qui est souvent le cas puisqu'il y a un croisement de flux et que le piéton emprunte la chaussée, il faudra parfois les inclure dans la zone d'abords d'école, mais attention, la limitation de vitesse imposée devra rester crédible.

Différents cas de figure

En fonction du contexte local, du statut de la voirie et de la vitesse autorisée, l'IBSR donne des indications sur la façon d'aborder le problème et des pistes de solutions. La situation est évidemment d'autant plus complexe que la voirie joue un rôle de transit, que la vitesse autorisée est élevée (hors agglomération) et que les charges de trafic sont importantes. Il ne faudra pas négliger d'étudier la possibilité de déplacer l'accès à l'école dans une rue latérale de desserte plus locale.

Comment aborder la problématique des abords d'école ? L'école se trouve-t-elle sur une voirie où 30 km/h est la vitesse maximale autorisée ?



Source : « 30 km/h aux abords des écoles », IBSR, 2002, adaptation de la figure « Comment aborder ... »

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



Voirie limitée à 30 km/h

Si le bâtiment scolaire se situe dans un quartier où la vitesse est déjà limitée à 30 km/h, aucune mesure supplémentaire ne doit légalement être prise. Si nécessaire, au sein de la zone 30, le signal F4a pourra être répété aux endroits stratégiques; il sera alors complété par la mention « rappel ».

L'ajout du signal A23 au signal C43 limitant la vitesse n'est pas autorisé.

L'aménagement de l'espace public visant à sécuriser les lieux et un mobilier urbain, présentant éventuellement une image plus « scolaire », peuvent utilement attirer l'attention et annoncer les abords immédiats de l'établissement. Le bâtiment scolaire lui-même peut faire l'objet d'un traitement spécifique tel que par exemple une mise en lumière.

Voirie limitée à 50 km/h

Sur une voirie de quartier limitée à 50 km/h, le gestionnaire déterminera la « zone d'influence » de l'école, comme expliqué précédemment : un tronçon de rue, ou une rue allant de carrefour à carrefour.

Si l'école est située le long d'une voirie de pénétration, la situation diffère selon que la chaussée comporte 2 x 1 bande ou 2 x 2 bandes de circulation. Dans le premier cas, on examinera la possibilité de créer une zone 30, ou bien une zone 30 abords d'école. À défaut, on placera une signalisation à message variable, en principe à 75 m de part et d'autre de l'entrée de l'école, mais ces distances restent indicatives et doivent être adaptées au terrain. Dans le second cas, la question à poser sera de voir si la chaussée peut être ramenée à 2 x 1 bande et dans l'affirmative, de raisonner comme dans le premier cas ou de créer une desserte locale à 30 km/h. Sinon, il faudra se contenter de sécuriser les traversées et les cheminements des usagers doux. On se trouve alors dans une situation d'exception à la réglementation.

Voirie limitée à 70 km/h

Sur un axe principal à 2 X 1 bande de circulation, dont la vitesse est limitée à 70 km/h, on cherchera à créer un découpage de la voirie traduisant différentes séquences, distantes en théorie de 75 m, de manière à ramener la vitesse progressivement de 70 à 50 puis à 30 km/h, en recourant à la mise en place d'une signalisation à message variable (PMV) fonctionnant aux heures d'entrée et de sortie des écoles. Le passage de 70 à 30 km/h devra être examiné en regard du contexte local. L'objectif est de ne pas surprendre l'automobiliste par la réduction drastique de la vitesse mais d'organiser des zones de transition.

Si cet axe comporte 2 x 2 bandes de circulation, la même démarche que pour les voiries à 50 km/h sera effectuée. À défaut de pouvoir créer une desserte locale à 30 km/h, il faudra se contenter de sécuriser les traversées et les cheminements des usagers doux. On se trouve alors dans une situation d'exception à la réglementation

Voirie limitée à 90 km/h ou à 120 km/h

Sur une voirie limitée à 90 km/h, la réduction de la vitesse à 30 km/h est difficile à organiser et il est nécessaire de trouver le juste équilibre entre sécurité et fluidité du trafic. La démarche est identique à celle proposée dans le cas de voiries à 70 km/h, mais semble encore plus délicate à mettre en oeuvre. Si cet axe comporte 2 x 2 bandes de circulation, et qu'il n'existe pas de possibilité de créer une desserte locale à 30 km/h, il est même recommandé d'empêcher physiquement toute traversée et d'essayer de réaliser des traversées dénivelées.

Ces différents cas de figure montrent bien que la généralisation des zones 30 abords d'écoles va être confrontée à certaines situations particulièrement difficiles !

Une approche globale et cohérente

En plus de la limitation de vitesse, l'aménagement des abords d'une école doit poursuivre d'autres finalités qu'il est nécessaire d'aborder de manière cohérente et avec une vue d'ensemble.

Après l'insécurité, les phénomènes de congestion aux abords des écoles aux heures de pointe se traduisent par une organisation anarchique, particulièrement dommageable pour la convivialité, mais également dans la perspective d'un transfert modal.

L'aménagement ne doit pas régler uniquement des problèmes de circulation. Il doit s'adresser à tous, que ce soit l'usager quotidien, occasionnel ou le riverain, et ce, de jour comme de nuit. L'aménagement proposé doit respecter l'identité des lieux et la perception que s'en font les différents usagers.

Une mauvaise lisibilité de la hiérarchie du réseau engendre dans certains cas des trafics parasites qui traversent les quartiers et empêchent une véritable utilisation de l'espace-rue par tous ses usagers potentiels. Une réflexion sur le statut de la voirie et l'organisation globale du réseau dans une recherche d'une meilleure fluidité est également indispensable.

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

Les délais fixés par la nouvelle réglementation ont conduit le MET à adopter une stratégie en deux temps.

Dans un premier temps, c'est-à-dire d'ici la prochaine rentrée scolaire, la signalisation réglementaire devrait être placée, sauf situations exceptionnelles.

Ensuite, des aménagements lourds seront réalisés petit à petit sur les voiries régionales, là où ont été identifiés des sites d'intervention prioritaire sur base des critères définis au point 3 : accidentologie, avis des communes et des directions territoriales, indications du PCM s'il existe, ...

Un certain nombre de voiries, répondant à certaines conditions, feront figure d'exception. Il s'agit des écoles situées le long de voiries régionales où la vitesse est limitée à 70, 90 ou 120km/h, qui admettent des charges de trafic élevées et dont le niveau d'accidents est faible, pour autant que l'exception ait été validée par la Commission provinciale de sécurité routière (CPSR). Ces critères seront encore affinés prochainement.



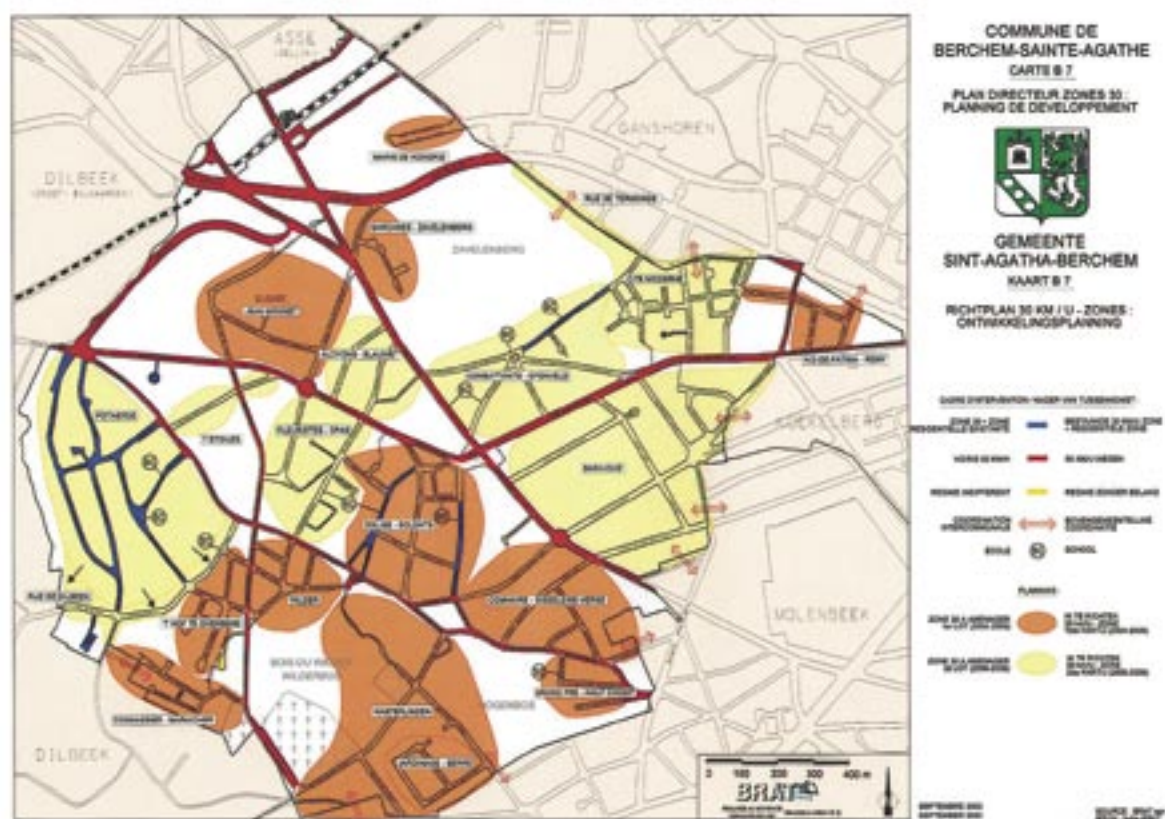
Amorce d'une zone 30 au coeur de Jambes : le marquage, la signalétique, et le mobilier urbain contribuent à l'identification claire du statut de la voirie en même temps qu'il créent une transition conviviale et sécurisée avec le parc adjacent.



La commune de Berchem-Sainte-Agathe dispose d'un plan directeur zones 30 constitué de 18 mailles. Cette approche a été dictée par le souci de protéger les différents quartiers du trafic de transit. Ainsi, à terme, c'est-à-dire d'ici 2008, la quasi totalité de son territoire (hors réseau régional) aura intégré ce statut. La mise en œuvre s'appuie essentiellement sur la création de boucles de sens uniques, décourageant tout trafic de fuite, ainsi que sur la réalisation d'aménagements, plus légers ou plus lourds selon les cas.

Quant aux écoles, certaines sont situées à l'intérieur de zones 30 « classiques », qui sont déjà effectives. Les autres sont aménagées ou en cours d'aménagement avec le statut de zones 30 abords d'écoles.

À terme, toutes les écoles seront en simple zone 30. Ainsi, toutes s'inscriront naturellement dans le système de hiérarchisation du réseau tel que défini et matérialisé par la commune.



Carte extraite du Plan directeur zone 30 de la commune de Berchem-Sainte-Agathe
 Source : Commune de Berchem-Sainte-Agathe

La concertation sur les projets

Les aménagements de voirie aux abords des écoles nécessitent une large concertation. La composante scolaire des acteurs à associer est évidemment essentielle : la direction d'école, les enseignants, les élèves et les parents qui fréquentent quotidiennement les abords de l'école, à travers les multiples itinéraires et chemins y aboutissant. Lorsque ces travaux concernent une ou plusieurs implantations impliquées dans un plan de déplacements scolaires, celui-ci constitue un lieu de concertation privilégié. Les riverains doivent également être associés à la réflexion car ils subissent quotidiennement les effets de la présence de l'école.

La commune est le moteur de ce type d'aménagement : élus et techniciens doivent avoir la maîtrise des enjeux et être capables d'évaluer l'impact des aménagements envisagés. Si la voirie ne fait pas partie du réseau communal, c'est au

MET que revient la conception et la réalisation de travaux de sécurisation, mais, même dans ce cas, la commune est directement concernée, ne fut-ce que parce que, comme rappelé précédemment, sa responsabilité est engagée, mais surtout comme interlocuteur privilégié au niveau de la réflexion et de la mise en œuvre du projet.

D'autres acteurs doivent être associés, soit parce qu'ils sont directement concernés, soit pour leurs compétences dans les différentes matières connexes. Ainsi, les transports en commun ont un rôle à jouer en ce qui concerne le parcours, l'arrêt, l'abribus, ... qui doivent être déterminés au mieux dans l'ensemble de l'organisation de l'espace, favorisant la sécurité des cheminements entre l'arrêt et l'entrée de l'école. D'autres intervenants encore, tels la Direction générale des Pouvoirs Locaux, le SPF Mobilité et Transports, l'IBSR, ... ont un rôle important à jouer en matière d'avis technique sur les projets.



Signalisation à l'entrée de la rue du Renivaux à Ottignies

À Ottignies - Louvain-la-Neuve, une vingtaine d'implantations scolaires sont concernées. Plus de la moitié sont aujourd'hui déjà en zone 30 ou en zone 30 abords d'écoles et la plupart des autres implantations seront aménagées très prochainement. En parallèle à ces projets, la commune travaille également sur les cheminements piétons et cyclistes et définit ainsi des itinéraires préférentiels et sécurisés.

On épinglera le cas épineux du Collège du Christ-Roi, à l'origine internat d'une centaine d'élèves et accueillant aujourd'hui plus de mille externes, situé le long d'une voirie très étroite, en pente, en plein quartier résidentiel. L'anarchie totale, régnant aux heures d'entrée et de sortie des classes, a conduit à prendre des mesures drastiques : la rue a été placée en zone 30 et son accès est totalement interdit aux non-riverains durant ces périodes. Les parents sont donc invités (ou contraints ?) à déposer leurs adolescents sur un des parkings de délestage prévus à cette fin, à une dizaine de minutes de marche de l'école.

6. Informer, sensibiliser, éduquer

Pour changer les comportements en matière de déplacements vers l'école, les aménagements de sécurité ne suffisent pas. Pour obtenir un transfert modal et encourager les enfants à marcher, à rouler à vélo, à prendre le bus ou à covoiturer, il faut travailler sur deux tableaux : d'abord informer, sensibiliser et éduquer tous les acteurs de l'école, ensuite recourir à des outils ou à des mesures : rangs à vélo ou à pied, ...

Petit rappel ...

Informer : est l'action (ou l'ensemble d'actions) qui permet de faire connaître un projet et sa finalité.

Sensibiliser : est l'action (ou l'ensemble d'actions) qui vise un changement de comportements. Celui-ci se produit rarement rapidement. C'est pourquoi les actions de sensibilisation sont généralement répétées. Par exemple : chaque année, un des thèmes des campagnes IBSR est le port de la ceinture. Même si on compte de plus en plus de personnes qui portent la ceinture, ce n'est pas encore devenu un réflexe chez tout le monde.

Eduquer : tout comme la sensibilisation, l'éducation vise soit un changement de comportement soit l'adoption directe de comportements adéquats. Pour ce faire, on travaillera simultanément sur les aspects cognitifs (les connaissances), les aspects psychomoteurs (les aptitudes) et les aspects affectifs et sociaux (les attitudes). Pour éduquer, on peut travailler directement avec le groupe cible mais le plus souvent le travail est dirigé vers les groupes-relais que sont les parents, les enseignants et autres éducateurs qui sont en contact permanent avec les jeunes. En effet, à l'instar de la sensibilisation, l'éducation se fait sur le long terme. Ce sont donc les personnes qui sont régulièrement en contact avec les jeunes qui peuvent les « éduquer ».

Source : IBSR

« Safe Routes to School »

Vu le nombre de décès d'enfants dus aux accidents de la route, en 1976, la ville d'Odense, au Danemark, a mis sur pied un projet intitulé « Safe Routes to School⁽¹⁾ ». Membres de la communauté scolaire, enseignants, politiciens et fonctionnaires ont uni leurs efforts en vue de rendre les routes plus sûres et de promouvoir la mobilité douce. Trois ans plus tard, le nombre annuel d'accidents sur le chemin de l'école avait diminué de 85 % !



Par la suite, des programmes « Allers-retours sécurisés vers l'école » ont vu le jour un peu partout à l'échelle de la planète, notamment au Royaume-Uni en 1994, dans le comté du Hertfordshire avec la première semaine « Allons à l'école à pied » (« Let's walk to school week »), en Australie, en Nouvelle-Zélande, au Japon et aux États-Unis.

En 1997, une importance accrue accordée à la qualité de l'air, de même qu'à la santé et à la sécurité des enfants, a contribué à donner naissance à la semaine « Emmenez un enfant à l'école à pied » aux États-Unis. Le 23 septembre 1998, le Canada organisait à son tour sa première journée annuelle sur ce thème, à Ottawa. La même année, des milliers de personnes en Amérique du Nord participaient à cette journée nationale.

L'année 2000 a marqué officiellement la première Journée internationale « Marchons vers l'école », devenue une semaine internationale en 2003⁽²⁾.



⁽¹⁾ « Des routes sûres vers l'école »

⁽²⁾ Cfr. le site Internet de cette opération : <http://www.schoolway.net/schoolway.phtml?sprache=fr> . Elle est soutenue par l'Europe et s'inscrit dans le projet PROVIDER. Celui-ci est composé d'établissements scolaires, d'organisations liées à la jeunesse, de communes ainsi que d'autres acteurs de la vie publique concernés par l'éducation à la mobilité.

Les actions d'information, de sensibilisation et d'éducation constituent une étape clé indispensable pour appuyer toute démarche visant à modifier le comportement des élèves en terme de choix de mode de transport. Elles auront pour objet de démystifier certains modes de déplacement, d'argumenter en faveur d'une mobilité durable, mais aussi d'encourager les uns et les autres à des comportements plus responsables. Ce sont des actions ponctuelles, qui se déroulent sur des périodes limitées. Elles peuvent s'inscrire dans un contexte national, telles les campagnes de l'IBSR, la Semaine de la mobilité, ou concerner une implantation scolaire spécifique.

Les initiatives sont multiples et variées, c'est pourquoi il est difficile, dans le cadre de cette Cemathèque, d'être exhaustif. On se limitera donc à présenter les initiatives les plus importantes, ce qui n'empêche que d'autres puissent se révéler tout à fait intéressantes et pertinentes.

Toute campagne de communication se doit d'identifier clairement le public cible. Dans le cas des écoles, ce public est multiple. En effet, pour atteindre les enfants et les inciter à utiliser les transports en commun ou les modes doux pour rejoindre leur école, il s'agira également de convaincre les parents et leurs professeurs.

La sécurité routière et les jeunes : thème cher à l'IBSR

Le groupe cible visé par la Cellule Education de l'IBSR est les 0-18 ans. Les activités englobent l'éducation et la sensibilisation à la sécurité routière. L'IBSR essaye d'induire des changements de comportements en faveur d'une plus grande sécurité routière en travaillant sur les connaissances (essentiel en cas de nouvelles réglementations et également nécessaire pour faire connaître les règles du code de la route aux plus jeunes), sur les aspects psychomoteurs (en proposant du matériel adapté reprenant des exercices d'habilité à vélo pour les professeurs d'éducation physique par exemple) et sur les attitudes (l'objectif est de susciter chez les jeunes des attitudes positives vis-à-vis de leur propre sécurité et de celle des autres dans la circulation).



*Sensibilisation des écoliers à la sécurité des autres usagers
Source : Pierre Crappe*

Pour ce faire, l'IBSR a créé du matériel didactique⁽¹⁾ à l'intention des jeunes et des écoles : brochures, posters, jeux, ... complétés et renouvelés régulièrement. De plus, l'IBSR assure des formations pour les enseignants. C'est le relais par excellence de la politique de prévention au niveau national, très présent sur tous les supports médiatiques comme la télévision, mais aussi le long des autoroutes par exemple.

L'IBSR propose également une formation pour les enseignants du secondaire « Clefs pour la route », reconnue en 2004-2005 par l'Institut de Formation en Cours de Carrière de la Communauté française et en cours de reconnaissance pour l'année scolaire 2005-2006.



Source : IBSR, 2004

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



L'école, acteur important de la Semaine de la mobilité

La Semaine de la mobilité durable en Wallonie poursuit un objectif de sensibilisation, mais aussi de pérennisation des projets menés. Organisée pour la première fois en 2000, elle offre une opportunité particulièrement intéressante d'entreprendre des actions, en particulier dans les écoles, car elle bénéficie d'un fort appui médiatique (télévision, presse, ...), logistique (différents secrétaires opérationnels encadrent et accompagnent le projet en fonction du thème auquel il se raccroche) et financier⁽¹⁾.

Le contexte scolaire est particulièrement important et approprié pour ce type de manifestation. De plus, la Semaine de la mobilité favorise la mise en place de partenariats. Les projets menés sont nombreux et d'ampleur variable.

Dans ce cadre, les projets peuvent travailler sur différents fronts : de la communication et de l'éducation, mais aussi tester des aménagements, des itinéraires, des rangs à pied, des rangs à vélo, du covoiturage, ... Les actions peuvent porter sur un ou plusieurs modes de déplacement durable (marche, vélo, covoiturage, transport en commun), sur des mesures d'aménagement (mise en zone 30, modification du stationnement, changement de sens de circulation). C'est aussi l'occasion de redécouvrir des chemins et des sentiers qui constituent des itinéraires intéressants pour se rendre à l'école à pied et à vélo en sécurité. Ces projets de mobilité douce s'accompagnent en général d'un certain battage médiatique et d'activités festives, pour marquer l'événement, rassembler du monde et en profiter pour faire passer des messages.

Dans plusieurs cas, les écoles introduisent de nouveaux projets d'année en année, faisant ainsi avancer la réflexion petit à petit, débouchant sur des décisions successives sur la voie d'une mobilité plus riche, car capable d'offrir des alternatives crédibles. La Semaine de la mobilité donne un coup de pouce idéal.



Semaine de la mobilité à Châtelaineau : le jeu, un atout majeur de l'éducation ! Source : Pierre Crappe

Sensibiliser via la communication sur le PCM

Il serait dommage de ne pas toucher un mot des initiatives de sensibilisation du public scolaire prises dans le cadre de l'élaboration de certains PCM. C'est le cas par exemple des PCM d'Arlon et de Dinant et du PICM de Chastre, Gembloux, Perwez, Sombreffe et Walhain ... qui ont chacun misé sur l'implication des enfants à travers la mise en place de vélo-école, de concours de dessin ou via la réalisation d'un « journal des enfants » distribué dans les écoles primaires.

Ainsi, à Dinant, c'est un personnage mascotte, baptisé « Coper » en hommage à la cité des Copères, qui est le porte-drapeau de la campagne. Outre une information sur la mobilité et ses multiples enjeux, il invite à participer à un concours de dessins organisé à l'intention des élèves du primaire. Celui-ci a rencontré un beau succès et a touché de près les Dinantais qui ont été très nombreux à voter et à participer aux manifestations festives qui ont accompagné cette initiative.

⁽¹⁾ Pour en savoir plus sur les projets, consulter le site Internet de la semaine de la mobilité : <http://semaine.mobilite.wallonie.be>

L'éducation par l'école

Il est particulièrement intéressant que l'école s'implique elle-même, via les enseignants et les élèves, pour mener une démarche d'information et de sensibilisation ... d'eux-mêmes, dans le cadre d'un plan de déplacements scolaires, de la Semaine de la mobilité ou d'un réaménagement de l'espace public qui borde l'école.

Pour ce faire, elle peut réaliser des tracts, des affiches, une animation ou un événement, qui portent sur des comportements responsables aux abords des écoles, sur la promotion de la marche, du vélo, des transports en commun et du covoiturage.

L'éducation au vélo

Pour un enfant, rouler à vélo en rue ne s'improvise pas. Depuis une dizaine d'années, l'association Pro Vélo, active en Belgique francophone, propose une éducation au vélo en milieu scolaire. À noter aussi que de son côté, Fedemot propose des journées d'information à la sécurité des deux roues motorisés.

Formations pour les élèves

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



*Ecolage des enfants à l'école Saint-Lambert d'Herstal
Source : Pro-vélo*



« Coper », porte-drapeau de la mobilité à Dinant

On considère 3 niveaux d'apprentissage :

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



Formations pour les enseignants

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

Brevet du cycliste

Lorsque les élèves ont suivi les différentes étapes de l'éducation au vélo, on arrive tout naturellement à proposer de formaliser cet apprentissage par un certificat, le brevet du cycliste, qui valide les compétences acquises. Le brevet du cycliste est ainsi décerné à l'issue de plusieurs épreuves de connaissance, d'habileté et de comportement en rue. Ce test est organisé en cinquième primaire, un moment où les compétences des enfants pourront le mieux être évaluées.

Premiers brevets cyclistes à Chimay ...

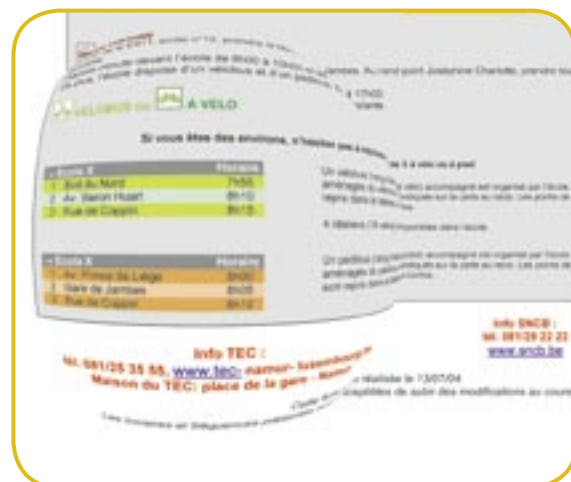
À Chimay, les premiers brevets cyclistes ont été décernés à 17 élèves de 5^{ème} primaire en avril 2004. L'instituteur et le professeur d'éducation physique ont d'abord reçu une formation donnée par l'IBSR et l'Ecole Wallonne de Moniteur de Vélo-école (EWMV). Ensuite, ils ont dispensé aux élèves des cours théoriques et pratiques sur la conduite à vélo et tous les mercredis, durant deux mois, les enfants ont suivi des cours de maîtrise du vélo, d'abord dans la cour de l'école, puis en rue, avec l'aide de la Maison des Cyclistes de Charleroi.

La fiche d'accessibilité multimodale

La fiche d'accessibilité multimodale scolaire présente les multiples manières de se rendre à l'école par les différents modes de déplacement : à pied, à vélo, en bus, en voiture, en covoiturage, en train. Elle indique aussi les possibilités de stationner qui garantissent le maximum de sécurité pour les enfants ainsi que les cheminements cyclistes et pédestres sûrs. Il s'agit d'un outil particulièrement utile pour informer parents et enseignants sur les diverses façons d'atteindre l'école. Il est très intéressant dans le cadre de la réalisation des PDS.



Carte postale dessinée par Pierre Kroll pour la Semaine de la mobilité 2001 © P. Kroll • Tournesol conseils SA • Collection MET - D311



Modèle de fiche d'accessibilité multimodale scolaire (FAM fictive)

Source : ICEDD pour le compte du MET

7. Accompagner le transfert modal

Différents moyens et outils sont disponibles, qui font appel à la collaboration d'un ensemble d'acteurs et à la signature de chartes ou de conventions de collaboration dans lesquelles les différentes parties s'engagent.

Convoyeur de bus

Il existe un règlement particulier fixant les droits et devoirs des convoyeurs et des convoyeuses du transport scolaire afin de garantir un service de qualité et de prévenir les accidents⁽¹⁾. Il définit leurs tâches, leurs responsabilités en matière de discipline et le suivi du service à réaliser et à transmettre à la Direction du Transport scolaire.

Vélobus

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

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



Rangs à vélo, école Saint-Lambert à Herstal

Source : Pro Vélo

Cette initiative enchante les enfants et recueille pas mal de succès. Et lorsque les enfants sont plus grands et plus rapides, ils peuvent alors quitter le groupe et poursuivre seuls à leur rythme.

Les premiers rangs vélos wallons datent déjà ...

Ainsi, à Naninne, en 1997, un ramassage scolaire à vélo a été organisé, rassemblant jusqu'à une quarantaine d'élèves, répartis en deux groupes. Aujourd'hui, le ramassage n'est plus organisé, les enfants étant autonomes et c'est une trentaine de vélos qui garnissent le range-vélo de l'école de Naninne. Des vélobus existent aussi dans diverses communes. Ils fonctionnent une fois par semaine ou plus, sauf en hiver de manière générale. À Geer par exemple, le vélobus fonctionne le mercredi. Sept rangs se forment un peu partout dans la commune et parcourent entre 2 et 7 kilomètres.

À Scharbeek et à Evere, cinq circuits de ramassage vers quatre implantations scolaires collectent une soixantaine d'enfants. Ceux-ci sont toujours prêts, qu'il pleuve ou qu'il vente. C'est au niveau du recrutement des accompagnateurs que les choses sont parfois un peu plus difficiles. La commune apporte une aide logistique : recrutement via l'ALE et organisation avec l'aide de la police.

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



Pédibus

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

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

Le pédibus apprend aux enfants les règles de base de la sécurité routière, de manière conviviale et ludique. Par le biais d'animations préalables (Semaine de la mobilité, Festival international de l'enfance et de la jeunesse, mobilité piétonne, ...), ils sont conscientisés aux dangers de la route et aux bienfaits de la marche.

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

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

Les écoles qui souhaitent s'engager dans l'organisation d'un pédibus peuvent bénéficier de l'accompagnement de l'asbl Gamah, qui réalise des animations de sensibilisation à la mobilité piétonne dans les classes de 4ème primaire et qui peut fournir un appui technique et logistique.



Le pédibus d'Estinnes, comment cela marche ?

Depuis septembre 2002, la commune d'Estinnes travaille sur la mobilité scolaire. C'est donc tout naturellement qu'elle s'est inscrite dans la réalisation d'un PDS dès mai 2003.

Dans ce cadre, des pédibus ont été mis en place dans trois implantations de l'école communale : Estinnes-au-Mont, Estinnes-au-Val et Fauroeulx. Bientôt, l'école libre d'Estinnes-au-Mont viendra compléter la liste des courageux marcheurs. Les trajets ont été élaborés sur base de questionnaires remis aux enfants. Des panneaux d'arrêts ont été réalisés par des élèves. En outre, Estinnes a obtenu des crédits d'impulsion pour aménager des cheminements piétons accessibles et sécurisés : ceux-ci ont été déterminés sur base des trajets des pédibus.

Ainsi, au retour du bon temps, les quatre écoles remettent en route des pédibus. Toutefois, l'existence de ces rangs est conditionnée par différents facteurs : une météo clémente, la bonne volonté de bénévoles pour les accompagner et aussi une organisation sans faille. En effet, la présence ou non d'accompagnateurs est un élément limitant pour ce type d'activité. Elle implique une organisation hebdomadaire des rangs par un responsable issu du personnel scolaire qui, chaque vendredi, remplit le tableau des présences de la semaine suivante. Il faut aussi disposer d'une pyramide téléphonique pour prévenir tout problème en cas de désistement de dernière minute.

Les surveillants habilités

En matière d'encadrement des enfants et des écoliers sur la voie publique, une modification du règlement général sur la police de la circulation routière consacrait en 1987 les surveillants habilités. La circulaire ministérielle du 5 juillet 1999⁽¹⁾ actualise cette législation. Ces surveillants, disposant de compétences particulières dans la circulation, ont notamment pour rôle d'assurer la sécurité des enfants et des écoliers. Les usagers doivent obéir aux indications qui sont données par ces surveillants habilités pour assurer la sécurité de la traversée de la chaussée à proximité de l'entrée de l'école.

Le surveillant habilité doit être âgé d'au moins 18 ans et être habilité par le bourgmestre de la commune où il effectue la surveillance, après une formation adéquate par la police communale ou la gendarmerie. Il peut s'agir de volontaires, d'enseignants, de parents, ...

Covoiturage

Le covoiturage scolaire constitue également un moyen de désengorger les entrées d'écoles, de favoriser la convivialité, à défaut des autres avantages cités à propos de la marche et du vélo.

Le plus souvent, ce covoiturage est improvisé, entre voisins, connaissances, amis ou, plus rarement, est centralisé et organisé.

En matière de covoiturage scolaire, tout le monde semble prêt à covoiturer mais souhaite aussi être chauffeur, car les gens ne se connaissent pas toujours et ne sont pas nécessairement prêts à confier leur enfant à des inconnus. Il y a donc tout un travail à faire pour amener les gens à se rencontrer.



Source : Portal



L'accompagnement des enfants sur la voie publique requiert, en plus de la motivation, une bonne formation des surveillants

Quand le covoiturage a le vent en poupe au collège Saint-Augustin d'Enghien

Au Collège Saint-Augustin d'Enghien, un covoiturage assez impressionnant est déjà en place à l'initiative d'une enseignante qui organise, via un petit outil très simple (tableur Excel), la collecte des données permettant de créer les listes d'appariements. 500 enfants sont déjà concernés et, suite à une enquête réalisée dans le cadre de la Semaine de la mobilité 2004, une centaine de candidats potentiels se sont encore manifestés.

⁽¹⁾ Publiée au Moniteur belge du 14 août 1999.

8. Les incitants financiers et supports d'accompagnement

Diverses sources de financement ou possibilités d'encadrement sont disponibles pour soutenir des projets de mobilité scolaire. À l'heure actuelle, on citera le plan triennal, les budgets d'aménagement sur les routes régionales, les crédits d'impulsion, les supports logistiques dans le cadre des PDS et dans les projets de la Semaine de la mobilité. Il faut toutefois noter qu'il n'existe pas aujourd'hui de crédits spécifiques pour la mise en œuvre des zones 30 aux abords des écoles, obligatoire pour la rentrée scolaire 2005, ce qui risque d'entraîner des difficultés pour réaliser des projets cohérents dans les limites de temps imposées par la réglementation, mettant notamment en difficulté certaines communes.

Le plan triennal

Conformément au décret du 1^{er} décembre 1988 relatif aux subventions octroyées par la Région wallonne à certains investissements d'intérêt public, les communes, les provinces et les associations de communes peuvent introduire une proposition de programme triennal d'investissements auprès du Ministre des Affaires intérieures et de la Fonction publique afin d'obtenir pour ceux-ci des subventions allant de 60 à 75 % de leur montant⁽¹⁾.

Le Ministre, sur avis de son Administration (la Direction générale des Pouvoirs locaux) et compte tenu des possibilités budgétaires de la Région wallonne, arrête la liste des investissements à subventionner répartis sur trois ans. Pour donner un ordre de grandeur, le Ministre dispose chaque année d'un budget qui oscille entre 40 et 50 millions d'euros.

Les projets réalisés sur voiries communales peuvent être subsidiés à hauteur de 75 % des montants investis, s'ils ont comme objectif d'améliorer la sécurité et la convivialité de la voirie, contribuant à la fois à la limitation de la vitesse des véhicules à moteur et à l'amélioration du cadre de vie, à la sécurité ou à la convivialité.



En terme de financement des aménagements aux abords des écoles, les travaux subsidiés mettent à disposition des communes des moyens importants pour la réalisation de leurs projets d'aménagement. Ainsi, des budgets sont disponibles pour réaliser des investissements d'intérêt public dont la création, l'aménagement et l'entretien extraordinaire des voiries publiques, y compris les accessoires tels que le mobilier urbain, la signalisation et les œuvres d'art créées pour l'occasion.

Complémentairement, des budgets sont encore alloués pour les aménagements de voiries qui concernent la mise en lumière et la mise en place de coussins berlinois : deux outils qui s'appliquent particulièrement à la problématique de la mobilité scolaire.

Des crédits d'impulsion

Les crédits d'impulsion ont pour vocation de soutenir financièrement les investissements communaux destinés à concrétiser les résultats d'études de mobilité (plans communaux de mobilité et plans de déplacements scolaires). Ils sont affectés à la réalisation d'aménagements favorisant les modes de déplacement alternatifs.

Les projets candidats doivent favoriser la convivialité entre les différents modes de déplacement, faciliter le développement des transports publics, de la voiture partagée, du vélo ou de la marche, améliorer l'accessibilité des personnes à mobilité réduite et réduire l'insécurité routière.

⁽¹⁾ Pour en savoir plus, consulter le site Internet : http://www.wallonie.be/fr/themes/home/pouvoirs_locaux/financement.shtml

La subvention couvre 75 % du coût du projet, le financement complémentaire devant être supporté par la commune. Le montant de la subvention est plafonné en fonction du nombre d'habitants de la commune : 150 000 euros si moins de 10 000 habitants, 200 000 euros entre 10 000 et 50 000 habitants et 250 000 euros si plus de 50 000 habitants.

Les communes introduisent leur dossier de demande de subvention à la Direction générale des Transports du MET qui remet un avis au Ministre ayant les transports dans ses attributions.

Des budgets pour les aménagements sur routes régionales

Un budget spécifique pour la réalisation d'aménagements de sécurité aux abords des écoles est dégagé du budget régional de la Direction générale des Autoroutes et des Routes du Ministère de l'Équipement et des Transports (MET).

La récente obligation de généraliser les zones 30 aux abords des écoles a amené le MET à se pencher sur la question des aménagements lourds à réaliser pour rendre cette mesure crédible. Il estime à 90 000 euros en moyenne le coût des travaux par site mais n'a pas encore fixé de budget global pour cette année.

Les communes ont tout intérêt à établir un dialogue avec le MET pour définir avec lui les sites à traiter prioritairement.



Panneau didactique proposé aux élèves de l'école communale de Châtelineau dans le cadre de la Semaine de la mobilité
Source : Pierre Crappe



Pedibus à Spy
Source : Gamah

L'encadrement des plans de déplacements scolaires

À l'heure actuelle, les écoles qui réalisent un PDS peuvent profiter d'un soutien logistique non négligeable de la part de différents interlocuteurs qui, tous ensemble, vont permettre l'élaboration du plan. Il s'agit :

- des secrétaires des commissions territoriales de déplacements scolaires de la Direction générale des Transports (MET-D311) ;
- de l'Observatoire de la mobilité qui traite les questionnaires d'enquête ;
- du service Fiche d'accessibilité du MET ;
- des associations qui préparent le diagnostic et aident à la mise en œuvre du projet.

La semaine de la mobilité

La Semaine de la mobilité⁽¹⁾, qui se déroule chaque année dans toute l'Europe du 16 au 22 septembre, constitue une occasion à saisir pour sensibiliser la population ou pour tester un projet.

Dans ce cadre, la Direction générale des Transports lance chaque année un appel à projets sur différents thèmes. En 2005, le thème européen « Clever Commuting » (traduit littéralement : « Se déplacer quotidiennement de manière intelligente ») rencontre directement la problématique des déplacements scolaires, inscrite en tant que telle au programme des thèmes proposés par la Région wallonne.

Les porteurs de projet bénéficient de divers soutiens logistiques et méthodologiques, parmi lesquels on épinglera le suivi technique d'un secrétaire opérationnel de la Semaine de la mobilité qui encadre, assiste et conseille. De plus, un soutien financier est octroyé à chaque projet sélectionné.

⁽¹⁾ Cfr. le récent cahier du MET portant sur ce thème : « La semaine de la mobilité : des acteurs, des outils, des projets », cahier du MET n°7, MET, Namur, 2004.



9. Petit lexique des principaux acteurs de la mobilité scolaire

Les acteurs de la mobilité scolaire sont nombreux et variés. Ils commencent avec l'école : direction, enseignants et éducateurs, enfants et parents. En fonction des projets et des actions, de nombreux acteurs externes sont concernés, qui joueront un rôle variable en fonction du contexte : intervention ponctuelle ou démarche globale.

Associations

Elles sont particulièrement actives dans le cadre de l'élaboration des plans de déplacements scolaires dans lesquelles elles interviennent au niveau du diagnostic, de la réflexion sur les mesures et le plan d'action, de l'organisation de mesures d'accompagnement : rangs à pied, à vélo, ...

CeM

Le CeM communal est, a priori, un interlocuteur privilégié, le relais entre la commune et l'école. Il s'assurera de la cohérence entre les différents outils communaux (plan communal de mobilité, schéma de structure, ...) et les actions ou interventions proposées par l'école, et conseillera celle-ci dans le cadre de ses compétences.

Commune

La commune doit être informée des initiatives en cours et a un rôle important à jouer. En effet, comme rappelé précédemment, elle est responsable de la sécurité sur son territoire. Le gestionnaire de voirie est ainsi directement concerné par la mise en œuvre des actions relatives aux aménagements des infrastructures. Et dans certains cas, l'école est communale. La commune est alors doublement impliquée. De plus, les écoles sont de gros générateurs de trafic, la commune a donc tout intérêt à agir pour encourager le transfert modal.

MET – Direction générale des Autoroutes et des Routes (DG1)

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

MET – Direction des Etudes et de la Programmation (D311)

Cette direction du MET gère, notamment, les études de transport et en particulier les plans communaux de mobilité, les plans de déplacements scolaires, mais également les crédits d'impulsion, la Semaine de la mobilité, les fiches d'accessibilité multimodales et divers projets et actions en rapport avec la promotion des modes de transport durables.

MET – Direction du Transport scolaire (D322)

Elle gère et organise le transport scolaire par bus en Wallonie et traite donc les demandes de prise en charge à bord des circuits spécifiques de transport scolaire. Elle est constituée d'un service centralisé et de six bureaux décentralisés.

MRW – Direction générale des pouvoirs locaux (DGPL)

La DGPL suit tous les dossiers de travaux communaux qui reçoivent un subside dans le cadre du plan triennal. Ainsi elle apporte au projet son conseil technique, administratif et juridique, ainsi que l'expertise acquise depuis de nombreuses années, et joue un rôle de contrôle.

Police

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

Secrétaires des Commissions territoriales de déplacements scolaires (D311)

C'est le secrétaire de commission scolaire, appelé aussi chargé de mission, qui anime ces commissions et est la cheville ouvrière des plans de déplacements scolaires.

TEC – SRWT

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

10. Conclusion

Comme on aura pu le constater, les choses bougent puisque, depuis les premières législations sur le transport scolaire, l'école est au cœur de nombreux débats qui touchent à son accessibilité dans les meilleures conditions possibles. On le constate aujourd'hui, avec l'obligation de mise en zone 30 des abords d'écoles d'une part et le nouvel outil que constitue le plan de déplacements scolaires d'autre part.

C'est dire que l'avenir des enfants est au centre des préoccupations. C'est reconnaître aussi que la situation aux abords des écoles s'est à ce point dégradée que des moyens financiers et humains doivent être mis en œuvre pour tenter de corriger ou de contenir certains comportements déviants,

en particulier de la part de conducteurs qui, tout puissants dans leur véhicule, frôlent, sans complexe, des cyclistes et des piétons ou envahissent les arrêts de bus. C'est admettre également que le tout à la voiture, particulièrement en matière de déplacement vers l'école, a ses limites, atteintes depuis longtemps, négatives à divers égards, et qu'il est urgent de reconsidérer aujourd'hui les modes de transport alternatifs que sont les transports en commun, la marche ou le vélo.

Si un transfert modal n'est pas possible pour tous, il constitue néanmoins une solution pour certains. Il faut donc assurer les conditions qui le favoriseront et travailler sur de multiples tableaux.





11. Bibliographie

Publications

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

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

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

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

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

Actes du séminaire « Mobilité scolaire » organisé par l'UVCW, Namur, décembre 2003, téléchargeables sur le site Internet de l'UVCW : <http://uvcw.be>

Outils pour réaliser un plan de déplacements scolaires, Namur : MET, 2003 (Les Manuels du MET, 6).

Pédibus, Gamah pour le compte du MET, 2004.

La semaine de la mobilité : des acteurs, des outils, des projets, Namur : MET, 2004 (Les Cahiers du MET – Intermodalité, 7).

Quelques sites Internet

Mobilité scolaire

<http://saferoutetoschool.org.uk>
<http://www.iwallktoschool.org>

Gestion de la mobilité

EPOMM : <http://www.epommweb.org/>
MOST : <http://www.mo.st>

12. Adresses utiles

Ministère de l'Équipement et des Transports

Boulevard du Nord, 8, B-5000 Namur
Direction des Routes et Autoroutes – DG1
<http://routes.wallonie.be>

Direction du Transport scolaire – D322
<http://transportscolaire.wallonie.be/index.html>

Direction des Etudes et de la Programmation – D311
<http://mobilite.wallonie.be>

Ministère de la Région wallonne

Direction générale des Pouvoirs Locaux (DGPL)
Rue Van Opré, 95, B-5100 Jambes
Tél. : 081 32 37 11
dgpl@mrw.wallonie.be
<http://mrw.wallonie.be>

Institut Belge de Sécurité Routière

Chaussée de Haecht, 1405, B-1130 Bruxelles
Tél. : 02 244 15 11
info@ibsr.be
<http://www.ibsr.be>

SPF Mobilité et Transports

Service Mobilité et Sécurité
Direction D1 – Bloc A
Rue de la Loi, 155, B-1040 Bruxelles
Tél. : 02 287 31 11
<http://vici.fgov.be/fr/index-fr.htm>

RÉALISATION

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



• Coordination et rédaction

Véronique ANDRE, ICEDD asbl
Françoise BRADFER, ICEDD asbl

• Avec la collaboration de

Yves FOBELETS, MET-D112
Bertrand IPPERSIEL, ICEDD asbl
Bernadette JORET, Observatoire wallon
de la Mobilité
Michel LEBLANC, MET-D322

• Comité de lecture

Anne-Valérie DE BARBA, IBSR
Tom DE SCHUTTER, UVCW
Bernadette GANY, MET-D311
Daniel HEUCHENNE, MET-D112
Chantal JACOBS, DGPL
Olivier LEJEUNE, MET-D311
Corinne LEMENSE, SPF Mobilité et Transport
Geneviève MATTEZ, Ligue des Familles
Yves-Marie RENARD, secrétaire de commission
scolaire
Dominique VAN DUYSE, MET-D311
Bernard WIAUX, commune d'Estinnes

• Éditeur responsable

Georges DEREAU
Ministère wallon de l'Équipement et des
Transports
Boulevard du Nord, 8
B-5000 Namur

• Impression

MET – D.434
Tél. : 081 72 39 40





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

Réseau des CeM

Bernadette GANY – Coordinatrice
D.311 - Direction des Etudes et de la Programmation
Boulevard du Nord, 8
B-5000 NAMUR
Tél. : 081 77 30 99 – Fax : 081 77 38 22
Courriel : reseau-cem@met.wallonie.be
Site : <http://cem.mobilite.wallonie.be>

Centre de documentation et de diffusion en mobilité

Delphine ROSSOMME et Brigitte ERNON – Gestionnaires
D.311 - Direction des Etudes et de la Programmation
Boulevard du Nord, 8
B-5000 NAMUR
Tél. : 081 77 31 32 – Fax : 081 77 38 22
Courriel : centre-doc-mobilite@met.wallonie.be
Site : <http://documentation.mobilite.wallonie.be>