



Le Cahier du *Moniteur de la Mobilité*

| n°7 | mars 2008 | gratuit

**LES PLANS DE DÉPLACEMENTS SCOLAIRES
EN RÉGION DE BRUXELLES-CAPITALE**

Premier bilan et bonnes pratiques



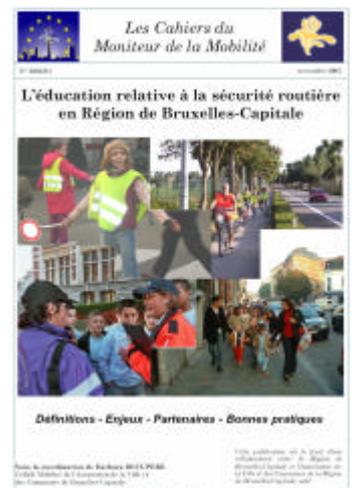
SOMMAIRE

Avant-propos.....	p.3
I. Introduction : contexte général.....	p.4
II. Le bilan PDS vu par la Région	p.6
III. Synthèse d'une méthodologie : la farde PDS.....	p.12
IV. Les PDS sur le terrain.....	p.14
V. Les PDS vu sous l'angle des associations...p.26	
VI. Autres acteurs.....	p.30
Annexes	



Dans la même collection « *Les Cahiers du Moniteur de la Mobilité* »

- *Le stationnement des riverains*, E. Caelen, octobre 2004
- *Comment mener une opération pilote. La concertation au service de la mobilité*, J-M. Reniers, décembre 2004
- *La gestion des chantiers*, E. Caelen, M. Gerez, F. Lambotte, O. Van Craenenbroek, septembre 2005
- *L'éducation relative à la sécurité routière en Région de Bruxelles-Capitale*, B. Decupere, novembre 2005
- *Cours de mise à niveau: code de la route*, E. Caelen, F. Meunier, septembre 2007
- *Les règlements complémentaires*, E. Caelen, F. Meunier, V. Ramelot, octobre 2007



Remerciements

Cette publication est le fruit d'une collaboration entre la Région de Bruxelles-Capitale et l'Association de la Ville et des Communes de la Région de Bruxelles-Capitale, asbl

N° 2008/07 — mars 2008

Direction : Thierry Duquenne (Bruxelles-Mobilité) — Marc Thoulen (AVCB)

Rédaction : Barbara Decupere (AVCB), Christine Heine (Bruxelles-Mobilité), Sofie Walschap (Bruxelles-Mobilité)

Contributions : Marie-Noëlle Collart, Kirsten de Mulder, Patricia Deuse, Amélie Grégoire, Jeroen Vanhoorne, Olivier Dubrulle, Jan Schollaert, Serge Colin, Jean-Claude Mertens, Christiane Limon, Benoît Velghe, Raphaël Bonaert, Louison et Lysiane Colin, Vanessa Poncelet, Stefan Pasture, Joëlle Van den Bergh, Mme Decamps, Etienne Van Assche, Bénédicte Guilloux, Han Vanackere, Fanny Pieman, David Buyle.

Photos : Green Belgium - COREN

Traduction : Liesbeth Vankelecom (AVCB)

Coordination : Jean-Michel Reniers (AVCB) - Barbara Decupere (AVCB) - Christine Heine (Bruxelles-Mobilité)

Adresse (AVCB) : Rue d'Arlon 53/4 — 1040 Bruxelles

Tél (AVCB) : 02/238.51.40 - **Fax (AVCB) :** 02/280.60.90

E-mail (Bruxelles-Mobilité) : pds@mrbc.irisnet.be

Avant-propos

Personne ne peut nier que les déplacements entre le domicile et l'école constituent une part importante de l'ensemble des déplacements aux heures de pointe. Des enquêtes démontrent que plus de 20 % des déplacements aux heures de pointe sont liés directement ou indirectement aux déplacements pour rejoindre les établissements scolaires. Ceci n'est pas étonnant, vu le nombre d'écoles situées en Région bruxelloise (638 écoles, ayant plus de 215 000 élèves).

J'ai donc l'immense plaisir de vous présenter ce Cahier de la Mobilité consacré aux plans de déplacements scolaires (PDS). Ces derniers sont d'excellents outils pour une mobilité plus durable à Bruxelles et pour sécuriser les environs des écoles.

Même s'il n'y a toujours aucune obligation légale pour l'établissement d'un PDS, les Bruxellois n'ont pas attendu. En effet, nous avons déjà lancé un projet pilote en 2005. En 2006, nous avons élargi ce projet et 30 écoles ont développé un plan de déplacements scolaires. En 2007, 30 autres écoles ont également mis sur pied un projet, ce qui fait qu'en ce moment pas moins de 35 000 élèves sont concernés. Cette année encore, un appel a été lancé vers les écoles bruxelloises pour passer à l'action.

Dans le courant de l'année 2008, je proposerai une ordonnance afin de créer un cadre légal pour les plans de déplacements. De cette façon, toutes les écoles bruxelloises seront invitées à réfléchir à leur mobilité.

Bruxelles Mobilité, en collaboration avec l'Association de la Ville et des Communes de la Région de Bruxelles-Capitale, les associations Green et Coren et l'IBSR, a développé une méthodologie tenant compte des besoins des écoles et du public scolaire. En effet, afin d'encourager les écoles qui s'engagent à établir un PDS, j'ai prévu des subsides pour aider à concrétiser les propositions des PDS sur le terrain. Le présent Cahier de la Mobilité traitera en profondeur les différents aspects et les outils disponibles.

Je tiens à remercier de leur engagement enthousiaste cette soixantaine d'écoles qui ont déjà pris des initiatives en vue d'une meilleure mobilité.



Pascal Smet

Ministre bruxellois de la Mobilité et des Travaux Publics

I. INTRODUCTION - CONTEXTE GÉNÉRAL

a. Pourquoi la Région a-t-elle décidé de se lancer dans les plans de déplacements scolaires ?

Cela fait deux ans maintenant que Bruxelles Mobilité, avec l'aide des associations GREEN Belgium et Co-ren¹, de l'AVCB, de l'IBSR et de la STIB, développe une méthodologie pour la mise en place de plans de déplacements scolaires en Région de Bruxelles-Capitale.

Ces plans s'insèrent dans la politique générale d'impulsion initiée par la Région, voici plusieurs années, pour y améliorer la mobilité.

Au même titre que les entreprises occupant plus de 200 personnes, qui développent leur plan de déplacements d'entreprises (PDE), il était nécessaire de travailler avec les établissements scolaires afin de développer des stratégies pour un usage plus rationnel de la voiture en favorisant d'autres modes de déplacements.

En effet, comme l'a précisé le Ministre Pascal Smet dans l'avant-propos, les écoles participent aussi à la pression automobile et interviennent dans les embouteillages, essentiellement à la pointe du matin. Retards, stress, accidents s'ensuivent avec un impact environnemental non négligeable, une diminution de la qualité de vie (bruit, mauvaise qualité de l'air, etc.) et des répercussions sur l'espace public.

1. Mandatées par la Région pour soutenir activement les écoles durant la première année de la mise en place de leur Plan de Déplacements Scolaires.

b. Qu'est-ce qu'un PDS à la sauce bruxelloise ?

C'est ce que cet ouvrage va vous faire découvrir ; chapitre après chapitre, toutes les facettes d'un PDS vous seront dévoilées.

Avant de commencer votre lecture, une définition s'impose :

« Un plan de déplacements scolaires (PDS) consiste en l'étude, la mise en œuvre et l'évaluation, au sein d'une école, de mesures destinées à promouvoir une gestion durable des déplacements ».

Avec ses objectifs principaux qui sont:

- sensibiliser les parents et les élèves à la mobilité et à la sécurité routière,
- améliorer la sécurité et la qualité de vie sur le chemin de l'école et leurs abords, et
- changer les habitudes de déplacements.



c. Comment s'y prend-on ?

Le chapitre 'synthèse d'une méthodologie : la farde PDS' vous décrira la méthodologie en détail; c'est pourquoi, nous ne ferons que la passer brièvement en revue ici :

Suite à la création d'un groupe de travail et l'analyse de la situation de l'école, un plan d'actions est développé au sein de chaque établissement participant autour de 4 axes qui sont l'Information/communication, l'Education/sensibilisation, l'Organisation des déplacements et l'Infrastructure.

On peut dire qu'il y a autant de plans d'actions que d'écoles. En effet, chaque école a ses spécificités et son environnement propre, si bien que l'organisation de la mobilité dans et autour de celle-ci est 'personnelle'.

En deux ans, la Région a déjà bien travaillé, quelques dates clés permettent de s'en rendre compte.

En 2005, création du Comité d'Accompagnement composé de la Région, du Cabinet de la mobilité, des associations GREEN Belgium, Coren et AVCB, de l'IBSR et de la STIB.

Deux projets-pilotes, l'école « Poelbos » à Jette et l'école « Clair-Vivre » à Evere, existent en RBC.

Courant 2006, suite au premier appel à participation, 30 écoles pilotes seront sélectionnées. La démarche leur est présentée en avril 2006.

Début 2007, la première réunion d'échanges d'expériences et de bonnes pratiques a lieu et un 2^{ème} appel à participation est lancé en février avec les mêmes étapes que pour les 30 premières écoles.

En novembre 2007, le bilan d'une année d'expériences ainsi qu'un Forum des activités d'éducation en mobilité s'est déroulé .

En janvier 2008, la deuxième réunion d'échanges et de bonnes pratiques s'est organisée.

Courant février 2008, un 3^{ème} appel à participation a été lancé.



Pour continuer ce processus et étendre le projet ... nous avons besoin de vous !

Jusqu'à présent nous sollicitons les écoles en direct par un appel à participation. Certains services communaux (mobilité et instruction publique) étaient mis au courant lorsqu'ils étaient directement concernés.

Aujourd'hui notre souhait est de faire connaître le projet à d'autres instances et services afin d'étendre la démarche, de favoriser de nouvelles collaborations et de l'ouvrir à de nouvelles perspectives.

Nous espérons que la lecture de cet ouvrage vous donnera l'envie d'y prendre part.

II. LE BILAN PDS (2006-2007) VU PAR LA RÉGION

Au printemps 2006, trente écoles se sont lancées dans l'aventure des « Plans de Déplacements Scolaires » (PDS) suite au premier appel à participation lancé par la Région. Une année scolaire plus tard, en septembre 2007, ces écoles et la Région ont dressé ensemble le premier bilan de leurs expériences. Pour ce faire, un formulaire d'enquête a donc été envoyé à chaque direction et la Région s'est rendue auprès de chacune d'elle pour en discuter. Pour les écoles, ce fut l'occasion de faire un bilan sur les difficultés rencontrées, les initiatives aisément réalisées, sur l'efficacité des actions développées ainsi que de redéfinir le projet pour l'avenir. Pour la Région, entamer le débat avec ces « écoles pilotes » lui a permis d'améliorer l'aide apportée aux nouvelles écoles en analysant mieux leurs besoins.

Les résultats de ce bilan ont été exposés, le 13 novembre 2007, lors du Forum de l'éducation à la mobilité et à la sécurité routière organisé par la Région. Ils vous sont présentés ci-après...



Avant tout, ces 30 premières écoles 'PDS' se sont lancées dans l'aventure dans le but de:

1. interpellier les parents pour améliorer leur mobilité et/ou la sécurité routière et celle de leurs enfants;
2. intégrer la mobilité et/ou la sécurité routière dans la formation des élèves; ou
3. régler un problème spécifique de mobilité et/ou de sécurité routière.

La plupart des directions de ces établissements, grâce à l'implication des parents et des enseignants, poursuivront leurs initiatives après cette première année d'expériences et en développeront de nouvelles. Nous ne pouvons que les encourager et la Région ne manquera pas de soutenir leurs initiatives.

La démarche proposée et l'aide apportée par les associations Green et Coren et par la Région, ont répondu aux attentes de 70% de ces écoles. Résultats encourageants que la Région tentera d'améliorer.

Ainsi après analyse, voici les 3 raisons principales pour lesquelles le projet n'a pu répondre aux objectifs poursuivis de quelques écoles:

- a. la direction n'a pas eu le soutien espéré des parents ou du corps enseignant,
- b. un problème spécifique s'est posé suite à une situation particulière,
- c. il y a eu des manquements dans le suivi du projet.

Nous vous proposons d'affiner ces résultats au regard des 4 étapes d'un PDS, à savoir :

- 1° la constitution du groupe de travail ;
- 2° l'établissement du diagnostic ;
- 3° la mise en place et en œuvre du plan d'actions ;
- 4° l'évaluation.

1°. La constitution du groupe de travail

Un Plan de Déplacements Scolaires concerne tant les parents et leurs enfants que les enseignants et la direction d'une école. Aussi est-il essentiel d'instaurer un cadre de participation et de concertation entre ces différents acteurs. La première étape est donc de constituer un groupe de travail, moteur du plan, dans sa réflexion et ses décisions.

Au sein des écoles fondamentales, le groupe de travail est constitué idéalement de la direction, des enseignants et des parents d'élèves. Ces personnes sont les relais vers le groupe cible qu'elles représentent.

Les difficultés rencontrées pour constituer ce groupe de travail sont de deux ordres :

1. la disponibilité des acteurs concernés et leur engagement; et
2. la communication en tant que telle (langue, compréhension, trouver le mode de communication qui convient à tous, mail, courrier, téléphone, etc.).

Ce premier bilan a souligné l'importance de cette étape et les obstacles existants pour y parvenir. En effet, seules 17 écoles sur 30, ont un groupe de travail régulier et autonome qui permet d'assurer la pérennité du projet. Cependant sa composition peut être adaptée à la situation particulière de l'école. L'objectif est de trouver un moyen efficace qui permette au projet d'avancer et de se concrétiser.

Pour faciliter la mise en place du groupe de travail, des pistes sont proposées :

1. disposer d'un planning clair et limiter la durée des réunions à 1h30' par période scolaire afin que chacun sache à quoi il s'engage;
2. s'appuyer sur les structures de communication existantes et qui fonctionnent au sein de l'école.

D'autres solutions ont été trouvées en début d'année scolaire par les écoles elles-mêmes, à savoir, les sondages oraux réalisés par les élèves de 5^{me} et 6^{me} primaire à la sortie des cours ou les « babbelforums »

(réunion de parents, souvent de façon informelle) afin d'améliorer la communication vers les parents. Ce système est souvent mis en place dans des écoles ayant beaucoup de parents qui ne parlent pas la langue de l'école.

La Région offre aux écoles participantes dès leur inscription une valve d'information extérieure à placer aux entrées des écoles 'PDS' pour renforcer la communication sur le projet. 85% des écoles trouvent d'ailleurs cet outil utile pour améliorer la participation au sein de leur établissement. Ces conclusions permettent à la Région de s'assurer de l'intérêt d'une telle valve dans le cadre du développement des plans de déplacements scolaires. La Région ne manquera pas de continuer à en faire bénéficier les écoles désireuses d'y participer.

2°. Le diagnostic

Le diagnostic consiste en l'analyse de la situation des établissements scolaires en termes de mobilité. Il porte sur deux aspects ; l'analyse de l'accessibilité de l'école et l'analyse des modes de déplacements des élèves.

Pour ce faire, divers outils sont mis à la disposition des écoles, à savoir: les enquêtes au sein des classes, les enquêtes auprès des parents, la carte de localisation des domiciles des élèves et la fiche d'accessibilité.

Les diagnostics ont été réalisés dans les 30 écoles. Une version finale a d'ailleurs été distribuée aux écoles présentes le 13 novembre dernier (sous format papier et CD).

Pour l'établissement de ces diagnostics, on peut souligner qu'il y a eu ouverture du dialogue avec l'ensemble des acteurs concernés. Chaque fois que cela a été nécessaire, des rencontres ont aussi été initiées par les asso-

ciations avec les acteurs extérieurs, tel que la police et la commune.

L'analyse de ces diagnostics mentionne que ce sont de bons outils d'évaluation future ainsi qu'une base de données utiles.

En effet, les données concernant les déplacements nous permettront de savoir si la mobilité s'améliore. En menant une nouvelle enquête dans les écoles d'ici 3 ans, on pourra comparer les chiffres et savoir s'il y a moins d'enfants qui sont conduits à l'école en voiture.

Voyons à présent dans le détail les résultats concernant les différents outils.

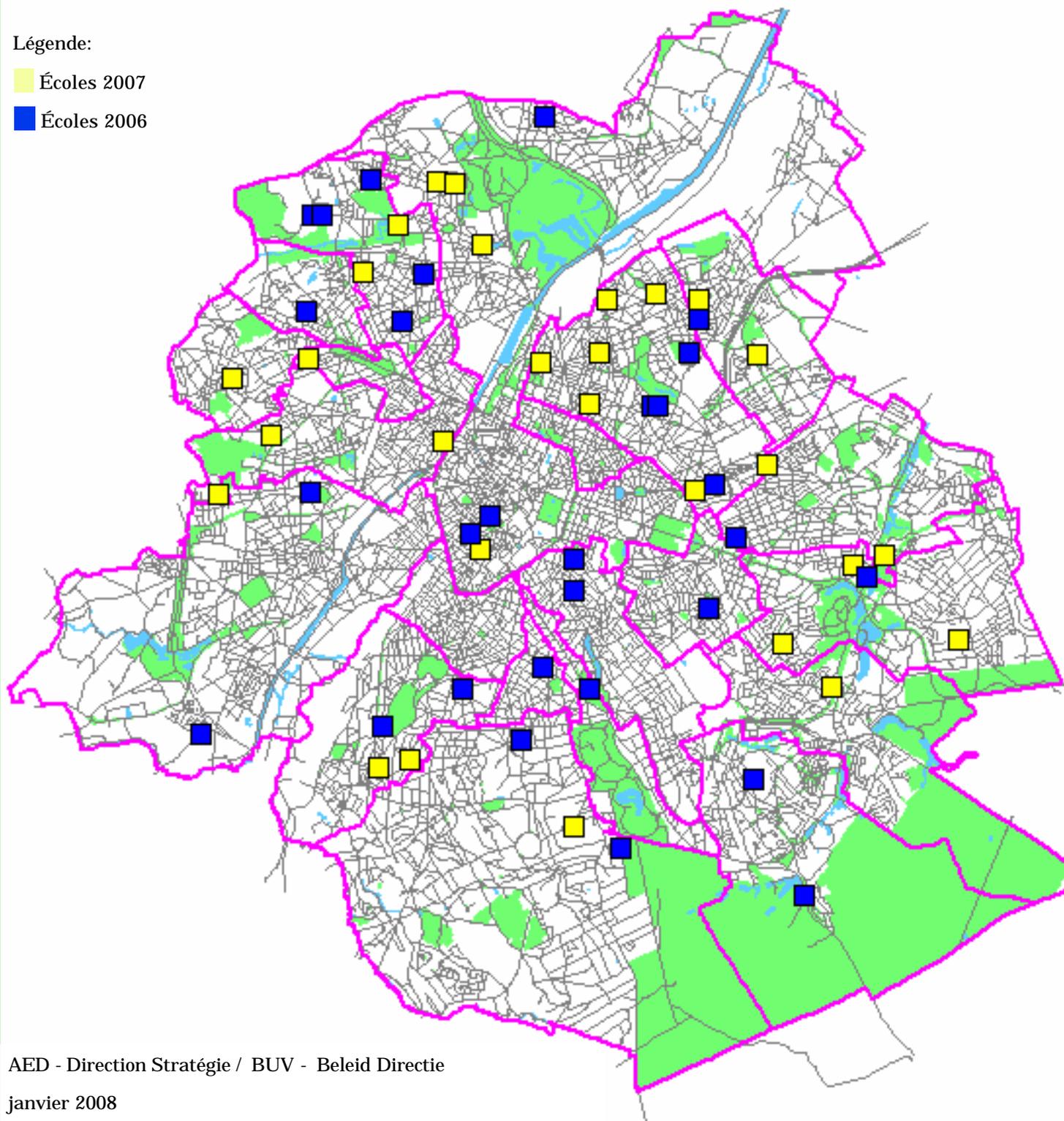
« Au vu des résultats plus qu'encourageants, la Région va intensifier son action et travailler à la généralisation de la démarche »

La carte ci-dessous permet de localiser les 60 écoles participant au projet « PDS » depuis 2006. Vous trouverez en annexes la liste exhaustive des coordonnées des écoles concernées.

Légende:

Écoles 2007

Écoles 2006



AED - Direction Stratégie / BUV - Beleid Directie

janvier 2008

Cartographie des écoles PDS (2006 et 2007).

a. Les enquêtes auprès des parents

Il est important de définir clairement les objectifs poursuivis par l'école en réalisant cette enquête, d'en adapter le contenu et de s'assurer du suivi de cette dernière (encodage, réponses aux demandes formulées par les parents, etc.) avant de la mettre en œuvre. Il est important également de donner un retour aux parents par rapport à leur participation à l'enquête.

b. Les enquêtes classes

Elles sont réalisées facilement. C'est un bon moyen d'ouvrir le débat avec les élèves et d'impliquer les enseignants.

Dans l'enseignement secondaire, les élèves ont profité de cet outil pour réaliser l'enquête avec l'aide d'un professeur. Ils l'ont adaptée et en ont traité les résultats. Ils se sont, de cette façon appropriés l'outil et se sont sentis concernés par le projet.

c. La carte des domiciles des élèves

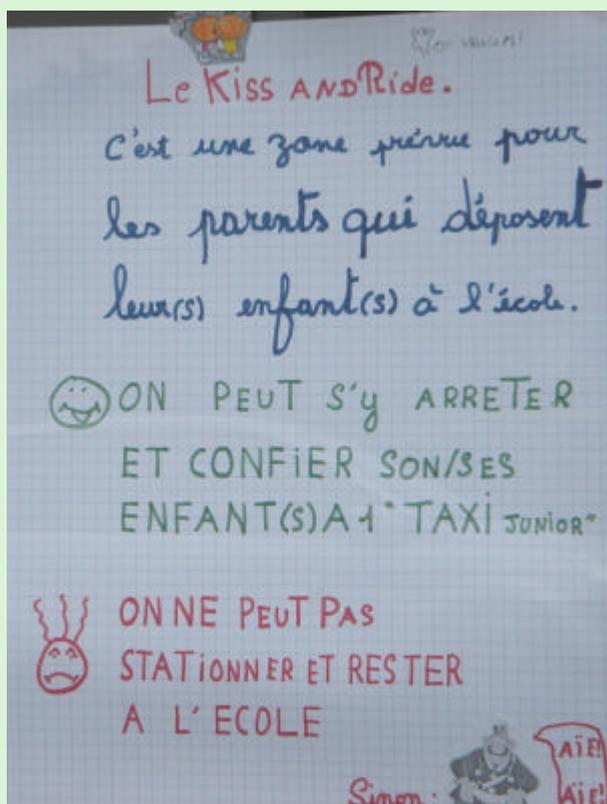
20 écoles ont trouvé l'outil intéressant et utile. La majorité des 10 autres établissements soulignent que cette dernière doit être améliorée car elle est plus qu'un simple outil d'analyse, elle peut aussi servir à sensibiliser les parents et les enfants.

d. La fiche d'accessibilité

25 écoles ont souligné l'intérêt de la fiche d'accessibilité qui leur a été offerte. Les associations les ont bien aidées à la compléter.

Au vu des résultats, il apparaît que des améliorations devraient être apportées au niveau pratique afin que ces outils remplissent pleinement leur rôle. En effet, les parents et les écoles trouvent l'encodage des enquêtes fort laborieux. Ainsi pour alléger le travail, l'idée est de joindre les questions sur les modes de déplacement des élèves au questionnaire obligatoire distribué en début de chaque année aux parents. Un seul encodage sera suffisant englobant tous les renseignements utiles.

Concernant les outils, il est important d'apprendre aux écoles à utiliser ces nouveaux outils qu'on leur propose. Elles ne savent pas toujours comment les intégrer dans leur fonctionnement.



3°. Le plan d'actions

Le groupe de travail établit le plan d'actions sur base des résultats du diagnostic. Les actions sont choisies en fonction des besoins et problèmes de l'école en termes de mobilité et d'accessibilité.

30 plans d'actions ont ainsi été rédigés permettant la mise en œuvre de mesures.

L'aide apportée par les associations aux écoles pour définir leurs plans d'actions et les besoins qui en découlent a permis à la Région de Bruxelles-Capitale de soutenir les actions mises en place.

Au vu des résultats de l'enquête, les 4 volets d'actions ont été étudiés avec pour chacun, la liste des actions initiées.

1. Axe Information/Communication

Celui-ci est essentiel. Afin qu'il soit efficace et performant, il ne faut négliger aucune occasion, ni aucun canal.

- Valve d'information utilisée régulièrement pour faire passer les messages.
- Fiche d'accessibilité mentionnant toutes les actions entreprises, à distribuer chaque année aux nouveaux inscrits.
- Notes dans le journal de classe.
- Site Internet, e-mails, blogs, etc.
- Articles dans le journal de l'école.
- Journées portes ouvertes, fancy-fair reprenant ce thème dans l'organisation des festivités.
- Les informations peuvent aussi être transmises via la presse locale (ex : journal communal).

2. Axe Éducation/Sensibilisation

L'éducation et la sensibilisation des enfants permettront aussi celles des adultes, professeurs et parents qui seront de cette façon amenés à revoir leur façon de se déplacer.

- Formation continue des élèves de toutes les années scolaires.
- Passage du brevet du cycliste via l'asbl Pro-Velo.
- Apprentissage à la sécurité routière et aux codes de la route, grâce aux cours octroyés par les zones de police.

- Responsabilisation des 5^{èmes} et 6^{èmes} primaires via la formation de « patrouilleurs scolaires ».
- Règlements de l'école intégrant les grands principes de la mobilité durable, tels que repris dans le PDS.
- Organisation systématique d'un projet durant la « semaine de la mobilité » (faux PV's, mise en place de rangs, etc.).

3. Axe Organisation des déplacements/ Infrastructure

Des outils spécialement créés à cet effet permettent de mettre en place de nouvelles stratégies relatives aux modes de déplacements; organisation de rangs à pieds, de rangs à vélos, de covoiturage et de zones de « Kiss & Ride ».

Le plan d'actions est aussi l'occasion d'identifier les trajets effectués par les enfants, ainsi que certains points noirs qui peuvent être des obstacles à l'utilisation d'autres modes de déplacements: excès de vitesse devant les écoles, manque de visibilité de l'école, passage-piétons manquant, marquages dégradés, sécurité des cheminements vers les arrêts de transports publics, mauvais réglages de feux-rouges, zone de dépose-minute, parking vélos, bacs à fleurs, etc.

Les PDS permettent de structurer toutes ces initiatives.

La Région soutient certaines de celles-ci notamment par la remise de matériel (par exemple chasubles pour l'organisation de rangs).

Même si toutes les écoles possèdent un plan d'actions, certaines n'ont pas encore appréhendé l'ensemble des démarches que nécessitait sa mise en œuvre. Pour celles-là, il y a lieu de l'optimiser tant sur le plan de la concrétisation des activités que sur celui de l'indispensable concertation entre les acteurs.

4°. L'évaluation

Cette 4^{ème} étape a lieu en juin et clôture donc une année scolaire. Les actions sont évaluées, les initiatives les plus efficaces sont accentuées tandis que d'autres sont abandonnées. Cette étape permet également de préparer le terrain pour en initier d'autres l'année suivante.

D'après les résultats de l'enquête, nous pouvons retenir, après cette première année d'expériences, que :

- la majorité des écoles ont passé cette étape positivement ou sont en passe de le faire, c'est-à-dire qu'elles ont évalué le travail réalisé durant cette année et en ont tiré les enseignements pour poursuivre les actions dans le cadre de leur PDS. Elles soulignent cependant le fait qu'il est très difficile pour une direction de s'engager alors que ses partenaires essentiels sont des personnes volontaires. Tout est basé sur le bénévolat, de plus aucune structure hiérarchique n'existe entre un parent et la direction. Difficulté du même ordre avec les enseignants, rien ne peut être imposé par la direction qui ne peut se baser que sur le temps libre de son personnel;

- la Région a, quant à elle, évalué la démarche des écoles, ainsi que le soutien des associations et des outils offerts et en a tiré les leçons pour la suite.

5°. Perspectives

Améliorer la communication sur les PDS afin

d'encourager tous les acteurs (parents, élèves, enseignants, communes, communautés, etc) à y participer est une priorité pour cette nouvelle année 2008. Ce cahier en est un des premiers résultats.

De plus, il a lieu, au courant de cette année, de développer en parallèle une méthodologie propre aux écoles secondaires. En effet, le fonctionnement de ces écoles est différent, le programme permettant moins d'espace et de marge de manœuvre. Les parents sont moins impliqués, il s'agit d'interpeller directement les jeunes.

Sans oublier de poursuivre avec les écoles déjà engagées, et inciter de nouvelles à se lancer dans le défi qui sont les objectifs de base poursuivis de la Région de Bruxelles-Capitale pour les années à venir.

Conclusions

Les réalisations et initiatives sont riches et diverses et la Région espère qu'elles se poursuivront dans les années à venir dans ces 30 premières écoles ainsi que pour les autres écoles bruxelloises.

Au vu de ces résultats encourageants, la Région va intensifier son action et travailler à la généralisation de la démarche. Un projet d'ordonnance est d'ailleurs en cours de rédaction afin de créer un cadre légal pour les PDS.

La Région de Bruxelles-Capitale étant bien desservie en transports en communs, il faut profiter de cette infrastructure pour se déplacer dans la ville. Apprendre aux enfants à en faire un usage régulier développe leur autonomie et leur sociabilité.



III. SYNTHÈSE D'UNE MÉTHODOLOGIE : LA FARDE PDS

La Région avec l'aide des associations Green et Coren a conçu cette farde au fur et à mesure de la réalisation et de la mise en place des pds en RBC. Celle-ci est destinée à toutes les écoles développant un plan de déplacements scolaires. C'est un véritable outil de travail et un fil conducteur pour guider les écoles tout au long de cette démarche. Elle est distribuée par la Région à tout établissement scolaire désireux de se lancer dans cette démarche.

En quatre étapes, cette farde retrace toute la procédure relative au PDS. Outre la méthodologie détaillée avec la description des différentes étapes, elle comprend une copie des documents de travail ainsi que toute la série de fiches pratiques destinées à permettre la réalisation des actions.

Le contenu des chapitres se présente comme suit :

« Un plan de déplacements scolaire (PDS) consiste en l'étude, la mise en œuvre et l'évaluation, au sein d'une école, de mesures destinées à promouvoir une gestion durable des déplacements. »

Les principaux objectifs des PDS sont :

1. sensibiliser les parents et les élèves à la mobilité et à la sécurité routière;
2. améliorer la sécurité et la qualité de vie sur le chemin de l'école et aux abords de l'école; et
3. changer les habitudes de déplacements;

et l'école s'engage à mettre en place une série d'actions concrètes en matière d'information, de sensibilisation et d'organisation du transport afin de remplir les objectifs décrits ci-dessus.

Les raisons pour s'inscrire dans la démarche sont multiples mais les deux objectifs majeurs des PDS qui sont d'améliorer l'accessibilité de l'école et de sensibiliser les acteurs à la mobilité sont communs aux écoles participantes.

La raison première étant bien sûr qu'il faut avant tout penser aux enfants, à leur sécurité et au fait qu'ils puissent se déplacer seul de manière sûre (apprentissage de l'autonomie, rôle social, etc.).

La présence des associations et de la Région apporte incontestablement une aide, un soutien et une dynamisation pour la réalisation du projet.

De plus, elle facilite le dialogue entre la police, les communes et l'établissement scolaire.

Plans de Déplacements Scolaires SchoolVervoerPlannen



Région de Bruxelles-Capitale
Brussels Hoofdstedelijk Gewest

On peut également souligner l'intérêt qu'il y a de s'intégrer dans un projet riche et transversal, avec l'assurance d'un suivi dans une démarche claire, structurée et soutenue.

Et bien entendu, il y a les considérations plus environnementales (embouteillages, retards, stress, accidents, impact environnemental, impact sur l'espace public, bruit, etc.), qui incitent à rationaliser l'usage individuel de la voiture suite à la conscientisation des enfants, des parents et des enseignants aux problèmes de mobilité et d'environnement.

Les 4 étapes principales du PDS sont la constitution du groupe de travail, le diagnostic, le plan d'actions et l'évaluation. Elles se déroulent d'avril à juin de l'année suivante.

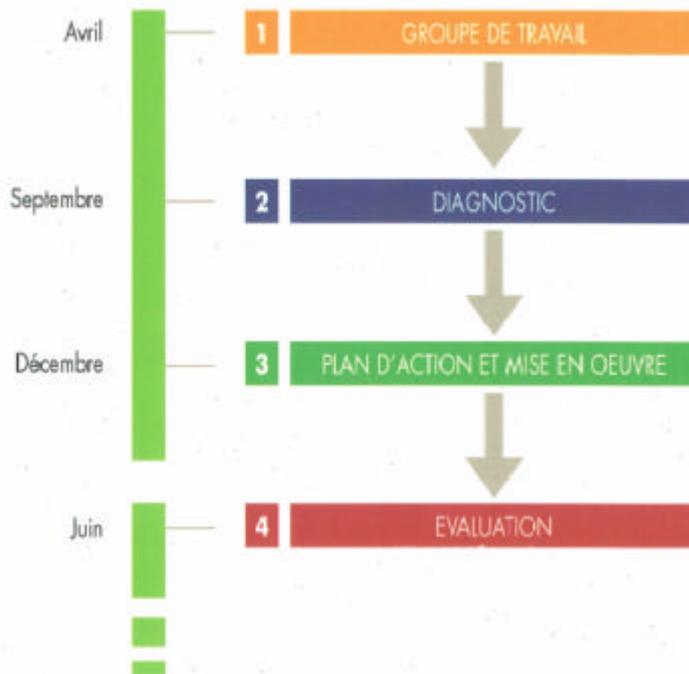
Le processus reste néanmoins souple et permet aux écoles de l'adapter selon leur mode de fonctionnement.

Bien évidemment, ce projet ne s'arrête pas là puisqu'il est destiné à s'inscrire sur le long terme. C'est un processus continu, l'objectif final étant que l'école intègre ces apprentissages et la gestion de sa mobilité dans son projet d'école.

Ces différentes étapes structurent la mise en place de votre PDS et sont expliquées en détail par les fiches de la farde PDS.

Outil de travail, elle vous fournit l'ensemble des

Un PDS se déroule en quatre étapes principales :



renseignements nécessaire pour réaliser chaque étapes. Des conseils y sont prodigués et les personnes ressources vous y sont présentés.

La 1^{ère} étape consiste en la constitution du groupe de travail qui se met en place entre le mois d'avril et le mois de septembre.

Il doit idéalement avoir un représentant de chaque catégorie d'acteurs constituant l'école, à savoir, la direction, des enseignants, des parents et des élèves, si possible. Il peut aussi intégrer des personnes extérieures telles que la commune, le conseiller en mobilité et la police. Sa composition est primordiale car des acteurs choisis judicieusement assureront la durabilité du projet.

La 2^{ème} étape comporte l'analyse de la situation ou diagnostic qui débute en septembre. Elle établit le 'profil de mobilité' de l'école, et porte sur 2 aspects principaux : l'analyse de l'accessibilité de l'école et l'analyse des modes de déplacements des élèves.

Les points forts de l'école mais surtout ses points faibles ou noirs sont pris en compte. L'analyse de ceux-ci tant aux abords de l'école que sur les chemins qui y mènent y est intégrée. Il est reconnu que ces problèmes entraînent une insécurité routière pouvant bloquer l'usage de certains modes de déplacements, il est donc nécessaire d'en tenir compte.

Ce diagnostic de la mobilité de l'école est élaboré par le groupe de travail secondé par les associa-

tions. Les actions qui seront développées dans l'étape 3, sont choisies en fonction du type d'établissement, de sa localisation et du public qui l'occupe.

Ce diagnostic est donc primordial pour mettre en place la 3^{ème} étape et la fiche d'accessibilité.

Les informations qu'il contient pourront aussi être transmises aux différents partenaires (parents, communes, police, Région) pour entamer le dialogue.

Plusieurs outils conçus pour mener à bien ce travail sont joints à la farde. Il s'agit de l'enquête « classes », de l'enquête « parents », de la carte de localisation et de la fiche d'accessibilité. La farde comprend également le mode d'emploi de la fiche d'accessibilité pour permettre sa réalisation.

La 3^{ème} étape décrit le plan d'actions qui est conçu en décembre.

Il est réalisé sur base des résultats du diagnostic. Les actions choisies par le groupe de travail sont de quatre types qui se complètent et s'enrichissent mutuellement. Si des activités mobilité avaient déjà été développées auparavant par l'école, elles peuvent s'intégrer dans le plan d'actions. Il s'agit des actions de communication et d'information, des actions de sensibilisation et d'éducation, des actions visant à l'organisation des déplacements et des actions d'amélioration des infrastructures. De nombreux exemples d'activités décrites sous forme de 'fiches' viennent compléter la farde pour chaque catégorie d'actions. Ces fiches, très complètes, mentionnent, entre autres, la définition, les acteurs, les partenaires et les étapes dans l'organisation des actions ainsi que le public cible, le coût et le matériel nécessaire. Et si l'on souhaite encore en savoir plus, les coordonnées d'écoles ayant déjà développées telle ou telle action.

Enfin, la 4^{ème} étape contient l'évaluation qui a lieu en juin et clôture une année scolaire mais permet aussi de réfléchir à la suivante. Les actions sont évaluées, les initiatives les plus efficaces sont accentuées, d'autres sont abandonnées en même temps que de nouvelles peuvent être initiées.

Notons que l'IBSR a rédigé une fiche sur l'éducation à la sécurité routière. Par ailleurs, il organise un groupe de travail sur l'éducation à la circulation et à la mobilité. Les inspecteurs des différents réseaux et communautés du pays sont invités à ce groupe de travail. Les recommandations seront officiellement publiées sur le site www.cfsr.be au printemps 2008.

IV. LES PDS SUR LE TERRAIN

Dans ce chapitre, nous retraçons quelques expériences sur l'éducation à la mobilité et l'organisation des déplacements développées dans différentes écoles suite à la mise en place des actions PDS ou organisées durant la semaine de la mobilité.

A. L'école se mobilise (*École en couleur*)



L'École en couleur fait partie du premier contingent d'écoles à s'être inscrit dans la démarche PDS en 2006. Très désireuse de travailler avec les enfants sur la mobilité et la sécurité, l'école a mené les activités décrites ci-dessous durant la semaine de la mobilité en septembre 2006.

Expérience présentée lors de l'atelier Éducation et Communication en mobilité en janvier 2007.

Une approche différenciée en fonction des âges

1ère maternelle



Poursuite d'activités par des jeux.



Découverte d'un totem signalétique placé devant l'école .

2ème maternelle



Sortie dans le quartier accompagnée par les élèves de 5ème primaire.



Observation des panneaux. Sortie pour se rendre compte que l'on est très petit entre deux voitures et que les conducteurs peuvent ne pas nous voir.

3ème maternelle



Création d'une maquette du quartier idéal dans lequel ils se sentent en sécurité.



Réalisation d'une fresque rappelant la journée sans voiture.



Réalisation d'un plan des alentours de l'école reprenant les passages pour piétons, etc.

1ère et 2ème primaire

3ème, 4ème et 5ème primaire

- Réalisation d'un reportage photos sur les dangers rencontrés sur le trajet entre l'école et la piscine.
- Affichage du résultat de leurs observations.
- Préparation d'une sortie en rue avec les 2ème maternelles.
- Accompagnement individuel pour chaque élève de 2ème maternelle.
- Rédaction d'un compte rendu de cette sortie.



Opération parking : les enfants se postent devant toute voiture mal garée (devant un garage, sur un passage pour piétons, dans la zone « dépose-minute »...) avec un panneau « Etes-vous bien garé ? ».



6ème primaire

Pour la bonne réalisation du projet, la mobilisation de toute l'école était impérative. Aussi a-t-il été rondement mené par l'ensemble de l'école avec l'aide de l'asbl 'Laura Gilmant', association créée voici quelques années, suite au décès accidentel de cette enfant à proximité de l'école.

Le projet ne s'est pas arrêté là, le professeur de néerlandais a continué en classe à travailler sur la carte de localisation des domiciles et des modes de déplacement. De cette façon, tous les élèves ont été touchés puisque ce cours est dispensé à toutes les classes de chaque année. Un autre avantage de celui-ci est qu'il présente un programme 'assez libre'; tous les sujets peuvent y être abordés, y compris bien sûr la mobilité et la sécurité routière.

Un maître mot : la communication

Direction, professeurs, parents, tous se heurtent à cette même difficulté : faire passer l'info ...

Il ne faut négliger aucun créneau ; campagne d'affichage, exposition, journée portes ouvertes, information aux voisins, police, parents, etc. ni aucun canal ; association des parents, site Internet de l'école, E-mails, blogs, etc.

Les petits trucs : se renseigner dès le début sur les moyens déjà utilisés dans l'établissement pour communiquer et travailler dans ce sens-là.

Il n'y a pas de recette miracle... tout est bon, mais la participation des élèves contribue assurément à la bonne réussite du projet.

En matière de mobilité, tout le monde est concerné, et la recherche de solutions passe aussi par la communication.

Des interrogations et suggestions surgissent, suite à la présentation de l'expérience

Pour n'en citer que quelques-unes...

Les excursions en métro sont stressantes, il faut éduquer les enfants à prendre le métro. Les professeurs peuvent demander la participation de la STIB pour une première mise en situation des groupes d'enfants. Il suffit de se renseigner auprès des services concernés de la STIB pour demander les accompagnateurs.

Beaucoup de parents ne connaissent pas encore la gratuité des transports publics pour les moins de 12 ans. De ce fait, il est intéressant que le formulaire STIB pour obtenir l'abonnement soit distribué directement à la rentrée des classes.

Bon à savoir

Lorsque des actions ou des activités sont mises en place par les écoles, les zones de police et les autorités communales demandent que les résultats et l'é-

valuation des activités leur soient transmis de façon à pouvoir améliorer la formation qu'ils dispensent auprès des enfants.

En ce qui concerne les formations relatives aux règles de circulation dispensées par la police, les agents préfèrent se rendre dans les écoles. De cette façon, les élèves se familiarisent avec eux et la communication passe mieux. Ensuite, l'étape suivante indispensable est le passage à l'apprentissage en rue.

Il faut travailler sur le risque qui existe mais aussi sur les dangers que les enfants peuvent occasionner suite à des comportements inadéquats.

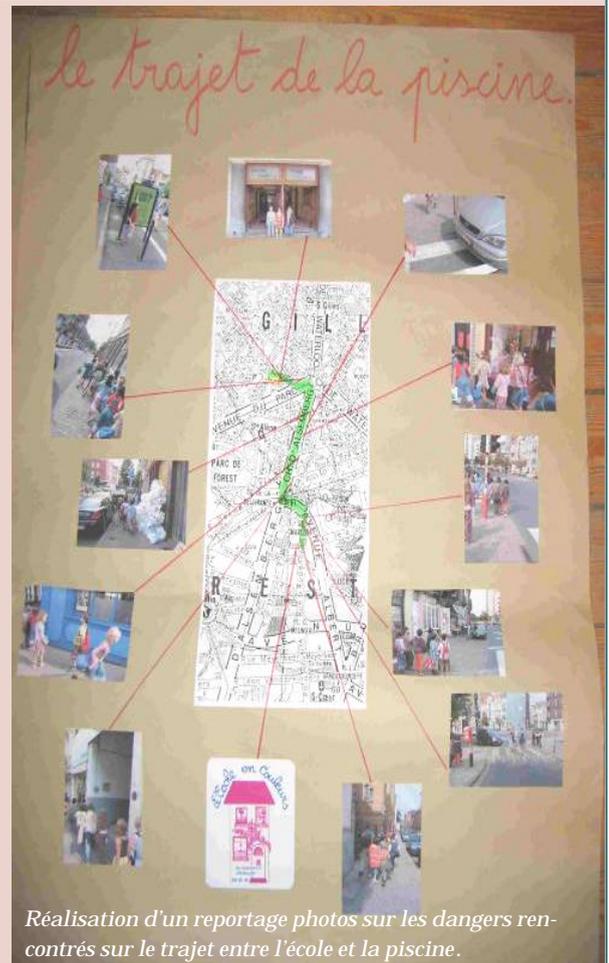
Bons réflexes et bonnes habitudes s'acquièrent. Par conséquent, très tôt et pour obtenir un résultat optimal, il est primordial de former les enfants dès le plus jeune âge de la maternelle au primaire. L'expérience réalisée par l'école en est un bon exemple et le reportage photos réalisé à cette occasion l'illustre à merveille.

Les 2 roues en toute sécurité

Pour compléter l'apprentissage, il faudrait généraliser le brevet du cycliste, qui permet de travailler les bonnes habitudes vis-à-vis de la route ¹.

Une signalisation cohérente

Le dernier point que l'école désire faire connaître aux autorités, concerne la signalisation. L'école regrette que les panneaux signalant la proximité d'un établissement scolaire soient différents à l'échelle de la Région. La commune de Forest vient d'installer des totems, originaux certes, mais qui n'ont rien à voir avec ceux des autres communes !



Réalisation d'un reportage photos sur les dangers rencontrés sur le trajet entre l'école et la piscine.

Contact : M. Etienne Van Assche -
etiva@yahoo.com

1. L'approche est différente pour le secondaire, mais c'est un autre débat que nous aborderons plus tard.

B. Le Kiss & Ride en 5 principes (école Catteau - Aurore)

Expérience présentée lors de l'atelier Kiss & Ride en janvier 2007

Le Kiss and Ride : un service offert de parents à parents

Le groupe de travail PDS a démarré ce projet sur la zone de stationnement bus scolaire car l'école connaissait de gros problèmes de circulation avec des risques en termes de sécurité routière. Après enquête auprès des élèves et de leurs parents et une communication vers les riverains, 25 parents volontaires ont décidé d'accueillir à tour de rôle, par groupe de deux, les enfants arrivant en voiture.

Ce bel exemple d'entraide rend les abords de l'école plus accessibles et plus conviviaux. Depuis, les matins sont plus sereins à l'école Catteau...

1. Le « Kiss & Ride » a pour objet d'organiser la dépose des enfants en voiture aux abords de l'école. Il s'agit d'une zone de stationnement (en voirie ou hors voirie) pour trois ou quatre voitures où seul l'arrêt est autorisé. En général, le conducteur ne descend pas du véhicule. Une (ou deux) personne(s) de l'école guide(nt) les conducteurs et ouvre(nt) les portes des véhicules aux élèves (qui sont déjà munis de leur cartable).

Il est important de mentionner que l'aménagement d'une zone de « Kiss & Ride » ne doit jamais être **la seule mesure** prise par une école dans le cadre d'un plan de déplacements scolaires.

Les premières mesures à prendre sont celles en faveur du vélo (brevet cycliste, parkings, etc.), de la marche et des transports publics.

2. Les trois principales motivations pour organiser un « Kiss & Ride » sont :

A. d'augmenter la sécurité des enfants qui descendent de voiture ou qui arrivent à pied ou à vélo à l'école;

- B. de fluidifier le trafic (en évitant le stationnement en double file); et
- C. d'instaurer un peu plus de convivialité aux abords de l'école au profit des riverains (en évitant qu'il y ait des voitures stationnées devant leurs garages), des parents et des élèves qui organisent et utilisent l'infrastructure.

Le contexte et la situation de l'école en images...



3. Le « Kiss & Ride » est plutôt utilisé par des parents d'enfants de primaire (ceux de maternelles sont souvent conduits par leurs parents jusqu'à l'intérieur de l'école), le matin (c'est à ce mo-

ment que la concentration d'élèves est la plus forte) et dans des quartiers résidentiels dans lesquels les problèmes de stationnement sont aigus.

4. Lorsque la zone de « Kiss & Ride » est installée en voirie, elle l'est généralement soit sur un emplacement de stationnement réservé aux bus, soit sur un emplacement délimité par un panneau E1 (stationnement interdit) sur lequel on appose la durée durant laquelle le stationnement est interdit (de 7h30 à 8h30 par exemple). Une collaboration entre l'école et le gestionnaire de la voirie (la Commune ou la Région) est indispensable pour l'installation de la zone.



5. Pour que l'organisation d'un « Kiss & Ride » soit un succès, les mesures d'accompagnement suivantes sont souhaitables :

- A. une collaboration avec la zone de police en ce qui concerne le respect de la zone par l'ensemble des parents (utilisateurs ou non du « Kiss & Ride ») et par les riverains;
- B. une bonne communication auprès des parents, des élèves et des riverains (enquête préalable, présentation de la mesure, charte parents/enfants);
- C. la présence de deux personnes volontaires sur la zone: une chargée de la circulation et l'autre de l'ouverture des portes des voitures ; au moins une de ces personnes étant un adulte. Les parents et les enfants volontaires s'engagent soit pour une à deux semaines entières par an, soit pour un jour par mois. L'école se charge d'organiser et de rappeler les tournantes;



- D. le placement d'un panneau et/ou de cônes sur le trottoir durant les heures de fonctionnement du « Kiss & Ride » et le port de chasubles de sécurité par les volontaires;
- E. l'installation d'emplacements de stationnement (au moins deux) limités dans le temps (par exemple 10 minutes) à proximité de la zone de « Kiss & Ride » pour les personnes qui doivent déposer leur enfant à l'intérieur de l'école;

- F. l'évaluation régulière du système afin de souligner les points faibles et d'y remédier.

Contact : Mme Joëlle Van den Bergh
prim.catteau.aurore@brunette.brucity.be

C. Les rangs à vélos à toutes les sauces (Angelusinstituut)

Expérience présentée lors de l'atelier Éducation et rangs à vélos en janvier 2008.

L'expérience de l'Angelusinstituut (Woluwe-Saint-Lambert) avec les rangs à vélos n'en est encore qu'à ses débuts, mais elle est intéressante à répercuter car plutôt que d'initier les rangs à vélos du domicile à l'école, c'est en son sein que l'expérience se réalise.

Pratiquement comment cela s'organise-t-il ?

L'école s'est inscrite dans la démarche PDS en 2007 avec le désir de faire prendre conscience aux jeunes de l'intérêt d'exercer une activité physique régulière. Le vélo permet une telle activité et il est important d'amener l'élève à utiliser ce moyen de locomotion.

Or, dans cet institut, la plupart des élèves viennent de loin et sont conduits en voiture par leurs parents.

L'école a donc décidé de dévelop-

per cette activité dans le cadre des excursions scolaires qu'elle organise (par ex. le déplacement jusqu'à la piscine une fois par semaine).

Au fur et à mesure des actions mises en oeuvre au sein de l'école, les parents se sont montrés de plus en plus motivés et coopérants.

L'école souhaite aujourd'hui franchir un pas supplémentaire dans les modes de déplacements doux et débiter ses activités de rangs à pied et à vélos. Elle espère pouvoir compter sur la bonne collaboration de la zone de police.

Une réflexion en cours

Parmi les remarques abordées lors de l'atelier, de nombreuses questions relatives à la responsabilité des accompagnateurs et des élèves se sont posées dans le cadre des déplacements à vélo.

Christophe Winkel (Provélo) rappelle que la question est complexe et qu'une étude sur le sujet a été réalisée par Provélo. Elle sera d'ailleurs bientôt disponible sous forme d'une fiche dans la farde PDS.

L'opportunité de réaliser une pause dans l'organisation des rangs à vélos lors des mois d'hiver a également été abordée.

Enfin, des remarques pertinentes relatives au grand nombre d'interlocuteurs (agents ALE, APS, parents volontaires, police, etc.) ont permis de constater qu'il n'était pas toujours évident pour une école d'entrer directement en contact avec la bonne personne ou le bon service.

Contact : M. Stefan Pasture -
angelusnl@scarlet.be

D. L'école Scheut (Anderlecht) : un bon exemple de continuité



L'école s'est inscrite dans la démarche PDS dès la première année de son lancement avec pour objectif, de développer chaque année, lors de la semaine de la mobilité, un aspect particulier lié à la mobilité. Expérience présentée lors de l'atelier Éducation et Communication en mobilité en janvier 2007

Le principe propre à l'école est la mise en place d'une formation continue des enfants impliquant les professeurs, les éducateurs et la direction.

Conscients d'être des acteurs de la mobilité, les enseignants et la direction développent cette structure pédagogique de la première année des maternelles jusqu'à la dernière année des primaires.

De l'apprentissage de l'équilibre à vélo à la formation à la sécurité routière tout en passant par les cours pratiques, les enfants de l'école apprennent par étape durant leurs années maternelles et primaires à être des acteurs de leur mobilité.

Le plan éducatif s'articule autour de 8 axes

1. Faire des mouvements sécurisés dans un espace fermé.
2. Le piéton et ses risques. L'élève évalue son comportement et les risques qu'il court en étant

piéton pour pouvoir devenir critique et adapter son comportement sur la voie publique.

3. Les règles de sécurité routière pour les piétons abordées dès la maternelle pour permettre la continuité.

4. Des piétons autonomes.

5. Les règles de sécurité routière pour les cyclistes, pouvoir transposer les règles dans la réalité.

6. Habiletés du cycliste :

- Équilibre
- Habileté
- Préparation d'une sortie en rue

- Sortie en rue

7. Les cyclistes dans la circulation – sortie à vélo

8. Mobilité

- Étudier son itinéraire
- Choisir son mode de transport

Contact: M. Jean-Claude Mertens -
jc_mertens@yahoo.fr



En 2006, l'école organisait une opération de sensibilisation à l'attention des parents et des riverains. Cela s'était traduit par la réalisation de dessins durant la journée du 20 septembre, sur le parvis à l'entrée de l'école. Un parcours vélo et un apprentissage à la sécurité routière avait aussi été mis en place. La journée a remporté un franc succès et les objectifs ont été atteints.



E. « Train de vie » en ville

Durant toute la semaine de la mobilité de septembre 2007, le projet « Train de vie », a fonctionné devant les établissements scolaires, à l'entrée et à la sortie des classes.

Il avait pour objectif d'attirer l'attention des usagers sur le comportement approprié à avoir aux abords des écoles en mettant en parallèle la prudence qu'il faut avoir à proximité du chemin de fer et celle à avoir à proximité d'une école.

Quelques mots d'explication... et règles de vie édictées par le service prévention de la zone de police, qui a réalisé ce projet.

- « Train de vie » est un projet de sécurité routière qui renforce le rôle des patrouilleurs scolaires. Au lieu de faire traverser les plus petits en utilisant le panneau C3, les enfants utilisent la bâche.
- « S'il est convenu qu'il est interdit de stationner sur les rails du train, il doit être convenu



qu'il est interdit de stationner sur un passage pour piétons ».

- « S'il est convenu qu'il est interdit de stationner sur le quai d'une gare, il doit être convenu qu'il est interdit de stationner sur un trottoir ».
- « S'il est convenu que l'on ne prend pas le TGV pour effectuer un trajet de 10 minutes, il doit être convenu que l'on ne prend pas la voiture pour 5 minutes ».

Si l'on ne respecte pas ces règles et qu'on blesse ou tue un enfant, on touche à son « Train de vie » ou à celui de sa famille.

Outre la bâche, des folders ont été distribués aux parents, riverains, passants, avec quelques règles et conseils de sécurité : respectez la vitesse, levez le pied à l'approche de l'école, partez 5 minutes plus tôt, utilisez le Kiss and Ride.

Contact : Vanessa Poncelet (nessie_chasta@hotmail.com)

F. Ganshoren se lance

Avec 2 projets organisés durant la semaine de la mobilité, comptabilisant 4 écoles et 2 services communaux, Ganshoren commence bien la rentrée...

Les écoles Notre-Dame de la Sagesse, le Collège du Sacré-Cœur et l'Athénée royal de Ganshoren ont proposé aux élèves, durant la semaine de la mobilité de 2007, un circuit sécurité en collaboration avec la police locale, un parcours mobilité à vélo avec Pro Velo et des animations festives autour de la sécurité routière. Des tracts ont aussi été rédigés pour sensibiliser les parents sur les alternatives à la voiture.

Les enfants ont partagé leurs temps entre apprentissage à vélo en collaboration avec Pro Velo et découverte du code de la route sur la piste cuistax encadré par la police locale. Inutile de dire que le cuistax et M. le Policier (qui est un vrai policier) ont remporté un vrai succès.

Les enfants heureux de leurs découvertes ne cessaient d'étonner sur leurs connaissances plus ou moins correctes du code de la route.

Les feux oranges, si t'es grouillé, tu passes, dixit un petit garçon.

L'apprentissage se fait toujours plus facilement en jouant à rouler comme des "grands".

L'athénée royal de Ganshoren, section secondaire, s'est lancé dans l'aventure des PDS, dès 2006. Son objectif, construire la mobilité de tous au niveau local, en mettant l'accent sur la citoyenneté active et responsable.

Ce projet avait déjà été initié durant la semaine de la mobilité 2006.

L'athénée a remis ça pour la semaine de la mobilité 2007, avec au programme, animations diverses à l'école autour des modes alternatifs à la voiture, placement d'affiches STIB aux endroits stratégiques de l'école, visite d'un centre de formation de la STIB, réalisation d'un reportage mis sur CD-ROM et distribué à tous les élèves de l'école.

Contact : Bénédicte Guilloux
bguilloux@ganshoren.irisnet.be





G. Ensemble à l'école, ça marche ou ça roule ! (École Sainte-Famille)

Suite à l'appel lancé par la Région en 2006, un groupe de parents, soutenu par la direction, initie leur PDS. Ils lancent une enquête auprès de l'ensemble des parents de l'établissement et déterminent 5 trajets qui seront empruntés par des pédibus, dans le cadre de la semaine de la mobilité.

L'initiative s'accompagne d'un concours entre les classes qui consiste à calculer le gain d'air pur économisé en se déplaçant à pied ou à vélo vers l'école.

Le succès recueilli par l'action a encouragé les parents à poursuivre cette initiative. Aujourd'hui, 3 rangs fonctionnent avec 50 enfants inscrits et 25 parents accompagnateurs...

Contact : Mme Decamps (Directrice) - ste.famille@skynet.be

H. Parents, enseignants, enfants, ils apportent leur témoignage...

Que vous apporte le PDS, en terme de structure, supports, moyens, etc ?

« Tout d'abord le souffle du mouvement, le petit coup de pouce qui donne l'élan. Un point de repère aussi, permettant de comprendre ce qui se passe ailleurs, d'établir des contacts et d'espérer des synergies. Le coup de pouce, toujours, dans les actions auprès de certaines autorités. Les fiches-mobilité fournies n'auraient pu être faites dans le seul cadre de l'école ».

Serge Colin, parent à l'école Decroly

« Tout d'abord, c'était un fil conducteur à travers toute l'année scolaire 2006-2007. La classe "pionnière" a coordonné l'ensemble. On a essayé d'aborder le thème de la circulation et de la mobilité le plus souvent possible dans toutes les classes. A la fin de l'année scolaire, tout de monde devait déposer un inventaire de ce qui avait été fait dans la classe.

Ainsi, on a constaté que chaque classe a consacré suffisamment de temps à l'éducation à la sécurité routière et à la mobilité, mais que l'ensemble manquait de structure, ce qui a créé des doublons. On a également remarqué que certains points n'étaient pas abordés du tout.

Le travail a continué et on a dégagé un terrain d'entente avec les classes maternelles. Pour le primaire par contre, il est moins aisé de débroussailler le terrain. C'est pourquoi on a choisi d'utiliser la méthode "Knipperlicht".

Des efforts ont aussi été consentis dans la communication avec les parents. Ainsi, on a mis sur pied une deuxième pétition en vue de l'amélioration de la sécurité routière aux abords de l'école et on a enfin obtenu le renouvellement des croix de Saint-André à l'entrée de l'école. Ensuite, des mesures ont été prises contre le stationnement sauvage devant l'école, à la demande de quelques parents.

Les rangs accompagnés constituent toujours un problème, mais l'association des parents a promis de s'y atteler.

Grâce à l'ancrage dans le plan de déplacements scolaires, on ne peut plus retourner en arrière. Il faut cependant veiller à faire une évaluation continue du projet et l'adapter si nécessaire.

Nous avons fort apprécié les moyens qui nous ont été attribués, si ce n'est que l'abri pour vélos est relativement encombrant et peu convivial ».

Jean-Claude Mertens, Directeur à l'école Scheut

Quelle(s) est (ou sont) la/les principale(s) difficulté(s) que vous rencontrez pour la mise en place du PDS ?

« Difficulté de motiver en particulier les enseignants. Difficulté d'avoir une personne relais au sein de l'école. Difficulté de maintenir le processus dans une dynamique (lenteur pour faire prendre une mesure où plusieurs acteurs sont concernés). Difficulté car on est confronté à des acteurs qui changent chaque année (enseignants, nouveaux parents, nouveaux élèves...). Enseignants déjà beaucoup sollicités ».

Benoit Velghe, parent à l'école Tenbosch

« Il fallait laisser tomber les rêves utopiques et cesser de rêver de pouvoir tout réaliser à court terme, pour passer à des projets réalistes, à la mesure du personnel de l'école, des élèves et de leurs parents. Une autre difficulté était de trouver des collaborateurs parmi le personnel et les parents, qui étaient prêts à s'engager pendant une période plus longue. Et enfin, trouver les personnes ou les instances de contact qui puissent aider à la réalisation de tous nos projets sur le plan financier et infrastructurel ».

Han Vanackere, Werkgroep « Veilig Fietsen » Kristus Koning Assumpta



« Trouver des moments de réunion adéquats pour tous et impliquer les professeurs dans un long cheminement ».

Hélène Gutt, Directrice à l'école Decroly

Depuis l'inscription au PDS, qu'êtes-vous prêts à faire ?

« Mener des actions de sensibilisation. Je pense qu'il y aurait un travail spécifique à faire avec les enseignants et arriver à mieux coordonner les actions avec les autres acteurs de terrain (zone de police, APS, animateurs de garderie) ».

Benoit Velghe, parent à l'école Tenbosch

« Aujourd'hui, j'intègre le projet au moment de l'inscription, les nouveaux parents sont sensibilisés de ce fait-là. Par contre, les anciens ne sont pas touchés de la même façon. Depuis septembre 2007, une zone de dépose-minute qui tourne assez bien, est prise en charge par une éducatrice. Point de vue mobilité alternative à la voiture, il y a de plus en plus d'enfants qui viennent à vélo. La sensibilisation commence à bien fonctionner.

Une idée qu'il serait intéressant de creuser pour seconder les écoles PDS et leur faciliter la tâche, est la réalisation d'une farde contenant tous les documents « modèles ».

Christiane Limon, Directrice à l'école 13 (Schaerbeek)

« Intensifier les efforts mis en place avec les diverses autorités :

- aménager les abords du Centre Scolaire et mener une réflexion à long terme sur la circulation autos, vélos et piétons dans le quartier;
- soutenir la formation des patrouilleurs scolaires en primaire;
- intensifier l'usage des transports en commun pour les activités de classe (piscine, expos, visites);
- soutenir des initiatives plus globales comme l'empreinte écologique ou le projet d'une journée sans voiture en semaine.

...A quand, une journée à l'école « sans » voiture ? »

Raphaël Bonaert, parent au Centre Scolaire Sacré-Cœur de Linthout

Témoins privilégiés... les enfants !

Lysiane

- M'aime bien la mobilité de notre école, je trouve que c'est vraiment génial, mais il faut arrêter de se moquer de ceux qui prennent le pédibus.



Allez à l'école en bus, ça ne prend pas plus de temps qu'en voiture.

Moi, je préfère le bus :

ça pollue moins et je peux y aller sans mes parents

Alice

V. LE PDS SOUS L'ANGLE DES ASSOCIATIONS

La mise en place concrète des PDS et le soutien de GREEN Belgium et de Coren aux écoles



Patricia Deuse (GREEN Belgium) et Amélie Grégoire (Coren ASBL, Coordination Environnement)

Le principe du plan de déplacements scolaires est de travailler en collaboration étroite avec les différents acteurs de la communauté scolaire à savoir la direction, les enseignants, et surtout les parents et les élèves. Ce projet se construit pas à pas avec la participation de tous les acteurs de l'école.

Concrètement, un **groupe de travail** est mis sur pied et constitue le moteur, le cerveau et la cheville ouvrière du PDS tout au long du processus. Les associations GREEN Belgium et Coren coordonnent les réunions, encouragent et stimulent les écoles. Elles créent également un lien entre les différents partenaires, la Région, les communes.

Dans un premier temps, les associations réalisent,

avec l'école, les communes et la police, un **diagnostic** : c'est une description de la situation existante et du contexte de mobilité des établissements scolaires. Des enquêtes peuvent être menées auprès des élèves, des enseignants et des parents pour évaluer les comportements de mobilité des familles et par la même occasion sonder leur disponibilité à changer de comportement ou à participer à des actions de mobilité.

Un état des lieux de la qualité de l'infrastructure aux abords de l'école et de l'accessibilité est également réalisé afin d'encourager d'autres modes de déplacement que la voiture et de sécuriser les déplacements des élèves vers l'école.

Ce projet se doit de s'intégrer au maximum dans des initiatives précédemment prises par l'école ou dans les plans de mobilité ou d'aménagements préexistants communaux et régionaux.

La deuxième phase consiste en l'élaboration d'un **plan d'actions**.

Le groupe de travail se réunit afin de choisir les actions les mieux adaptées aux objectifs préalablement définis.

Une fois que les différents acteurs de l'école se sont mis d'accord sur des actions à mettre en place, le plan d'actions est soumis pour avis à la Région ainsi qu'aux autorités communales.

Ces mesures, adaptées aux besoins de l'école sont planifiées et mises en place par le groupe de travail, avec l'aide d'associations, des services de la commune et de la police si nécessaire.

Les actions sont classées en 4 types: des actions de communication, de sensibilisation et d'éducation, d'organisation des transports et d'aménagements d'infrastructure.

Quelques **exemples d'actions** concrètes à réaliser dans les écoles :

1. **Actions de communication** : fiche d'accessibilité, panneau d'information, journal de l'école, lettres aux parents, concours sur le thème de la mobilité, site Internet, stand aux fêtes de l'école.
2. **Actions de sensibilisation et d'éducation à la mobilité** : participer à la semaine de la mobilité, promotion et éducation à l'utilisation des transports publics, campagne de citoyenneté, actions d'épar-

gne de CO₂, brevet cycliste, apprendre à marcher en rue, route éducative.

3. **Organisation des transports** : la mise en place d'un ramassage scolaire à vélo ou de rangs à pied, covoiturage, patrouilleurs, voyage groupé en transport public.
4. **Aménagement - infrastructure** : demande aux autorités compétentes de mettre en place des passages piétons, des aménagements divers pour une amélioration de la visibilité de l'école, des trottoirs, des pistes cyclables, des panneaux de signalisation, des balisages, etc.

Ces exemples ne sont pas exhaustifs et le groupe de travail pourra faire preuve d'imagination et de créativité afin que la mobilité devienne une réflexion pour tous et un réel projet de citoyenneté qui implique toute l'école.

A plus long terme, après la mise en place des premières actions concrètes, une **évaluation** aura lieu afin d'améliorer et d'adapter les actions de manière à les rendre plus efficaces.

Un plan de déplacements scolaires perdure dans le temps et évolue en fonction des besoins.

Contacts:

ameliegregoire@coren.be

patricia@greenbelgium.org

o.dubrulle@greenbelgium.org

L'avis des animateurs associatifs

La méthodologie permet-elle de répondre aux besoins ?

« La mobilité est un thème complexe. La circulation entre la maison et l'école fait partie de cet ensemble complexe. Par exemple beaucoup de parents conduisent leurs enfants à l'école en voiture, pour ensuite prendre le chemin du travail (déplacements domicile-travail). L'encombrement des rues dans les environs de Paloke (chaussé de Ninove) n'est pas uniquement causé par les déplacements domicile-école, mais également par les navetteurs, les transports en commun, les poids lourds, etc. Si on veut modifier l'un, on doit tenir compte de l'autre.

C'est pourquoi, il est très important d'avoir une méthodologie claire avec des objectifs clairs. La méthodologie permet de faire des liens avec d'autres thèmes concernant la mobilité et d'autres domaines politiques (comme la santé et l'infrastructure). Une méthodologie offre également une structure dans cet ensemble complexe.

En outre, il faut disposer de partenaires forts (comme la Région, la Commune, la STIB, De Lijn et les asbl mandatées comme GREEN) ».

Jeroen Vanhoorne & Olivier Dubrulle, Green Belgium

« Le soutien apporté aux écoles est indispensable car nous proposons une démarche particulière pour les écoles et il faut les aider à la comprendre, leur expliquer les objectifs et surtout former le groupe de travail à réfléchir 'mobilité'. Les écoles sont parfois démunies face à cette thématique tellement vaste.

(...) La méthodologie a un raisonnement logique de déroulement de projet, et constitue un cadre ou un fil rouge clair et crédible pour les écoles. Les écoles sont aussi intéressées par ce projet car il est bien structuré. Cependant, la méthode n'est pas toujours facile à intégrer dans les écoles car celles-ci ont un fonctionnement bien établi. Les projets fonctionnent souvent par classe ou par cycle. Ici, nous proposons une autre structure. C'est un projet transversal, un projet pédagogique que l'école doit construire et s'approprier. Nous tentons également de créer des collaborations entre l'école (direction, enseignants) et les parents ».

Amélie Grégoire, COREN

Les étapes de mise en place d'un PDS sont-elles pertinentes ?

« Les différentes étapes sont parfois contraignantes tant pour les écoles que pour nous, associations, mais elles sont importantes car elles jalonnent le déroulement du projet sur l'année. Il est indispensable de prendre le temps d'expliquer aux écoles les objectifs de chaque étape et de la méthodologie afin qu'elles s'y insèrent ».

Amélie Grégoire, COREN

Les outils proposés sont-ils pertinents ?

« La plupart des écoles ne savent pas bien comment intervenir dans la mobilité des élèves et des enseignants. C'est pourquoi, il est très utile de disposer de bons outils, bien que ceci ne soit pas toujours nécessaire. Les écoles peuvent souvent se baser sur leurs propres canaux de communication (valves, contacts à la porte de l'école, contacts avec les parents, e-mail, agenda de classe, site web ou blog, etc.) et sur leurs expériences en matière de mise en œuvre de projets de classe ou d'école. Les outils donnent un coup de pouce ou remplissent un vide ».

Jeroen Vanhoorne & Olivier Dubrulle, Green Belgium

« Enquête classes : TB, très utile et de plus, rapide. C'est une bonne manière de faire intervenir les professeurs dans le projet ».

Patricia Deuse, Green Belgium

« Les outils proposés sont intéressants pour les écoles. Je crois néanmoins qu'il faut leur apprendre à intégrer leurs utilisations dans l'école. Dans le cadre de ce projet, on demande aux écoles d'intégrer l'impact de leur mobilité dans leur gestion courante et dans le projet pédagogique mais gardons toujours à l'esprit qu'elles ne sont pas formées pour et que cela n'entre pas directement dans les objectifs des écoles ».

Amélie Grégoire, COREN

Les délais sont-ils raisonnables ?

« Le planning est très strict. On ne peut pas mettre sur pied un plan de déplacements scolaires en une année scolaire. On peut donner une première impulsion vers une mobilité durable dans et autour de l'école. Après notre aide, à la Direction, aux parents et aux enseignants à passer à l'action.

La plupart du temps, la mobilité n'est pas prioritaire pour les écoles. C'est pourquoi elles demandent souvent plus de temps pour rédiger leur plan de déplacements scolaires. C'est pourquoi la proposition d'ordonnance avance dans la bonne direction, étant donné qu'elle offre aux écoles la possibilité de travailler sur le long terme. Et ça c'est le but: on ne change pas les habitudes en matière de déplacements à court terme, mais bien à long terme ».

Jeroen Vanhoorne & Olivier Dubrulle, Green Belgium

Comment améliorer la formule ?

« Une meilleure stratégie de communication relative au plan de déplacements scolaires envers le grand public (parents) et les autorités ».

Jeroen Vanhoorne & Olivier Dubrulle, Green Belgium

« Il faut continuer à construire des outils éducatifs et de communication que les écoles puissent s'approprier rapidement. Si on leur demande de travailler sur cette thématique, il faut leur montrer comment et avec quoi ».

Amélie Grégoire, COREN

« Comme point de départ, avoir une approche plus concrète avec des animations pour débiter le thème, ça permettrait aux professeurs de travailler sur la mobilité et de les impliquer plus dans le projet. De plus, dans les écoles, le côté éducatif est primordial ».

Patricia Deuse, Green Belgium

Quelles difficultés faut-il surmonter ?

« Quand certains acteurs ne viennent pas ou refusent d'aider. Ainsi, il est difficile de sensibiliser les parents quand l'initiative n'est pas portée par les parents. Quand la commune ou la police ne soutient pas le projet (par exemple le Kiss & Ride), il est souvent difficile de passer à des réalisations concrètes. Certains problèmes sont également très complexes (circulation difficile dans les environs de l'école) et demandent une expertise supplémentaire et souvent beaucoup de temps ».

Jeroen Vanhoorne & Olivier Dubrulle, Green Belgium

« C'est plus difficile quand il n'y a pas d'Association des Parents où que celle-ci n'est pas intéressée par le projet. C'est difficile également quand les parents sont motivés mais pas la direction ou l'inverse. Quand les actions se mettent en place, des difficultés apparaissent quand l'école manque de matériel ou d'aide en personnel (APS, police, etc). L'école compte sur nous pour résoudre le problème mais nous n'avons aucun pouvoir décisionnel sur l'infrastructure ou les APS, etc. L'école est parfois déçue du résultat ».

Patricia Deuse, Green Belgium



« L'ambition du projet est disproportionnée par rapport aux compétences des écoles et au temps qu'il faut y consacrer pour mener ce projet à bien. Pour les parents, l'indisponibilité et la crainte pour la sécurité de leurs enfants constituent les deux freins majeurs au projet. S'occuper d'organiser la mobilité des élèves entre le domicile et l'école ne relève pas des objectifs de l'école, donc ce n'est pas considéré comme une priorité ».

Amélie Grégoire, COREN

Comment réagissent les écoles ?

« Les écoles avec qui on a obtenu certains résultats, réagissent de façon très positive. Souvent, quelques personnes individuelles forment le "moteur" au sein de l'école pour établir un plan de déplacements scolaires. C'est gai de collaborer avec eux. Chaque aide est la bienvenue (aussi bien sur le plan de la méthodologie, les outils, l'accompagnement personnel, ...). Les écoles qui restent en peu en arrière, sont aussi favorables vis-à-vis du plan de déplacements scolaires mais elles ont plutôt une vision à long terme. La plupart des écoles veulent continuer après 1 an d'accompagnement ».

Jeroen Vanhoorne & Olivier Dubrulle, Green Belgium



« Le projet donne aux écoles la possibilité de créer un groupe de travail efficace c'est-à-dire qui se réunit. Sans une structure d'encadrement, même si des gens sont motivés, ils ne se mettent pas autour d'une table et ne se connaissent pas toujours. Et surtout, ils ne prennent pas le temps de se réunir. Le processus permet aussi un apport d'idées et des prises de contact (zones de police, communes, associations, etc.). Pour une école qui débute, la mobilité c'est quelque chose de rebutant et de très abstrait ».

Patricia Deuse, Green Belgium

« On apporte aux écoles une structure dans la mise en place du projet, un soutien méthodologique, de l'information et de la sensibilisation au groupe de travail, des réponses à leurs questions sur le fonctionnement du monde de la mobilité qu'ils ne comprennent pas toujours. On les dynamise, on les conseille, on les coache en quelque sorte.

(...) Les écoles sont reconnaissantes aussi du soutien et du matériel fourni. Au départ, elles sont un peu perdues. Le projet est vaste et englobe toute l'école. Et elles ne sont pas toujours suffisamment compétentes pour cette thématique.

(...) Leurs attentes se situent dans la recherche d'un point d'appui, d'un moyen, d'un levier pour gérer cette thématique et voir comment commencer à sensibiliser élèves et parents de leur école ».

Amélie Grégoire, COREN

VI. AUTRES ACTEURS

A. La ligue des Familles

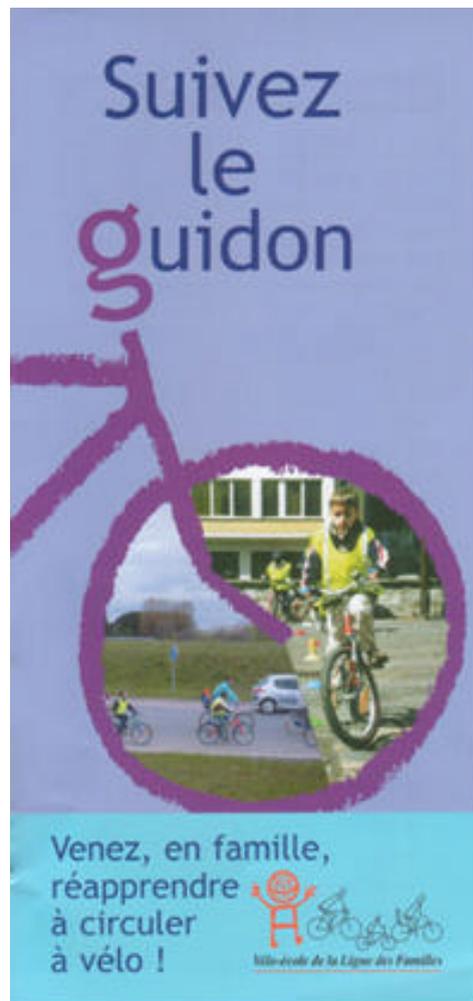
La Ligue des Familles est un mouvement d'éducation permanente notamment actif dans le domaine de la mobilité. Elle est aussi le syndicat des familles, et soutient plus de 70 000 familles membres réparties sur les Régions wallonne et bruxelloise.



Les déplacements occupent une part importante de la vie des familles aujourd'hui : par le temps qu'ils accaparent, les coûts qu'ils représentent et le stress qu'ils engendrent trop souvent. Les trajets domicile-école font partie du quotidien de nombreux parents, avec leur lot de désagréments et d'opportunités. Aussi était-il nécessaire pour notre mouvement d'accompagner les familles dans une démarche de réflexion sur leur mobilité.

Jusqu'ici, il s'agissait tantôt d'organiser des actions concrètes comme les séances de vélo-école des familles, tantôt de soutenir des initiatives locales à l'intérieur de la semaine de la mobilité, des plans communaux de mobilité (PCM) ou des plans de déplacements scolaires (PDS). Il s'agit également d'opérer une sensibilisation à large spectre via notre organe de presse, le Liguier, ou de stimuler l'action de nos volontaires grâce à notre valise pédagogique.

En 2007, nous avons voulu compléter notre approche. Nous avons donc offert une double occasion aux familles d'objectiver la perception de leurs déplacements pour les rendre acteurs de changements, à leur échelle. Comment ? Par une enquête quantitative sur les coûts de la mobilité d'abord. Mille nonante-huit familles ont ainsi pu s'interroger sur les habitudes de déplacement et les non-choix du quotidien. Les résultats, disponibles sur notre site¹, leur renvoient une photographie de ce qui, d'après eux, détermine leurs choix de déplacements. Le « Défi Mobilité », ensuite, a été un cran plus loin : pendant trois mois, dix-neuf familles des villes et des champs ont accepté de passer directement de la réflexion aux changements de comportement.



Dans le prolongement de ces projets, la Ligue des familles a voulu amplifier et systématiser son expertise grâce à un nouveau projet de service aux familles wallonnes et bruxelloises. Ce service sera incorporé au nouveau portail de la Ligue des familles dans le courant de mai 2008 (www.liguedesfamilles.be)

Son but est triple : informer et sensibiliser les familles sur les modes de transport durables, leur permettre d'analyser les alternatives pertinentes dans leur cas particulier, et enfin leur proposer des défis simples pour améliorer leur mobilité sans bouleverser leur mode de vie.

Concrètement, vous trouverez sur notre site un quiz, un inventaire de l'offre de transport dans votre région, des astuces pratiques pour bouger mieux, le tout agrémenté de témoignages de familles « autrement mobiles ». Vous aurez l'opportunité d'établir le profil de votre famille, et pourrez sélectionner les défis qui vous conviennent le mieux. Un Forum fera la part belle aux échanges de pratiques et aux revendications des familles en termes de mobilité.

Par ailleurs, une valise pédagogique sur la mobilité est disponible au sein de chaque secteur régional de la Ligue des Familles, pour tous ceux qui désirent organiser des animations sur ce thème, par exemple lors d'un PDS.

La cellule mobilité de la Ligue organise des séances de présentation de l'outil et peut vous accompagner dans son utilisation. Pour emprunter la valise à Bruxelles, contactez la régionale au 02/508.76.11. Pour les séances de présentation, contactez la cellule mobilité de la Ligue des familles (02/507.72.57).

1. www.liguedesfamilles.be, onglet Refl'action, menu Mobilité, onglet Enquête.

B. Le Plan Octopus : pour des trajets à l'école plus sûrs !



Suite à la campagne de sensibilisation réussie de 2005, et en collaboration avec le ministre fédéral de la Mobilité, M. Landuyt, l'association de défense des piétons "Voetgangersbeweging" a lancé le Plan Octopus en mai 2006. Ce Plan veut encourager les écoles et les communes à prendre des initiatives pour sécuriser les trajets vers l'école. Les enfants, les parents, les riverains et les autres usagers sont impliqués. Entre-temps, plus de 500 écoles ont démarré un Plan Octopus, dont 18 écoles dans la Région de Bruxelles-Capitale.

Plus de possibilités

Il faut offrir plus de possibilités de mobilité aux enfants. Plus de la moitié des enfants de l'enseignement primaire sont déposés en voiture à l'école, tandis que beaucoup d'entre eux habitent dans un rayon d'un kilomètre autour de l'école. Les dangers de la circulation constituent souvent un obstacle pour aller à l'école à pied ou à vélo et leurs parents jugent la circulation trop dangereuse. Le nombre croissant de voitures rend la situation autour de l'école encore pire, ce qui crée un cercle vicieux.

Comment cela fonctionne-t-il ?

Le Plan Octopus est un concept unique qui permet aux écoles de travailler de façon autonome sur tous les aspects de la sécurité routière, et ceci à l'aide d'une application web moderne : www.octopusplan.be. Une application GIS (Geografisch Informatie-Systeem) permet d'encoder des trajets sur une carte des environs de l'école et de cartographier les points noirs. Chaque école qui s'inscrit, dispose gratuitement d'une page web Octopus et d'une carte GIS. Un plan en 8 étapes accompagne l'école du début à la fin. On trouve tous les manuels et les outils nécessaires en ligne.

Mais ce n'est pas tout. La collaboration entre les écoles et les communes occupe une place centrale dans le Plan Octopus. C'est pourquoi le site propose un volet de communication à toutes les communes qui soutiennent le Plan Octopus. Un module communal optionnel (attendu dans le courant de 2008) offre aux communes toute une gamme d'applications GIS en ligne, allant de la collecte des données relatives aux déplacements des élèves des différentes écoles Octopus situées sur leur territoire au rajout d'informations routières ou infrastructurelles utiles.

Les 8 étapes du Plan

1^{ère} étape

Pendant la première phase, l'école s'inscrit sur www.octopusplan.be. On désigne un responsable, qui coordonnera la suite du projet et l'encodage des résultats sur le site. Après l'inscription, chaque visiteur du site peut voir que l'école a démarré son Plan Octopus.

2^{ème} étape

La deuxième étape vise l'implication des acteurs concernés (parents, riverains, etc.) et de la commune. La commune peut montrer son engagement en signant la charte Octopus. Au cours de cette phase, un groupe de travail est constitué: l'équipe Octopus.

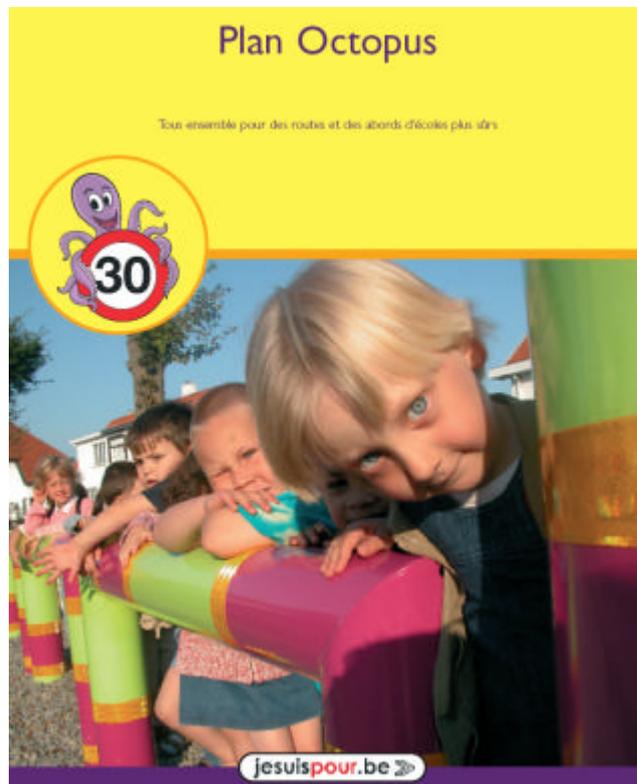
3^{ème} étape

Afin d'améliorer les trajets vers l'école, il faut avoir une vue claire sur la situation existante. Le Plan Octopus offre quelques méthodes utiles pour mettre le doigt sur les points noirs et les problèmes de circulation dans les environs d'écoles. Les données rassemblées par les écoles – comme les points noirs, les moyens de transport et leurs fréquences – sont encodées à l'aide d'un module spécialement conçu

sur une carte routière digitale.

4^{ème} étape

Les parents, les communes et les riverains peuvent donner leur avis



concernant les problèmes répertoriés et on sélectionne les problèmes prioritaires et les points moins urgents.

5^{ème} étape

Cette étape permet de réfléchir aux solutions possibles aux problèmes constatés. Sur base des descriptions des points noirs, le site génère des suggestions de mesures et d'activités pour remédier aux problèmes et pour améliorer la sécurité routière autour de l'école. Ceci se fait sur 4 niveaux différents: sensibilisation, éducation, infrastructure et contrôle. Le groupe de travail analyse quelles mesures sont souhaitées et réalisables et propose un paquet concept-mesures.

6^{ème} étape

Une soirée Octopus permet aux parents et aux riverains de discuter avec le groupe de travail du paquet de mesures. On implique

également les enfants. Le but est que le groupe de travail Octopus discute de ces suggestions et en vérifie la faisabilité.

7^{ème} étape

Le groupe de travail approfondit le paquet de concept-mesures sur base des réactions récoltées dans la phase précédente. Ils font une distinction entre les actions qu'on peut entreprendre de façon autonome et les mesures qui nécessitent une collaboration entre les écoles et les communes. Ici aussi, l'implication de la commune est importante. En effet, la possibilité existe de donner un feedback à l'école concernant des plans ou des projets existants. Si nécessaire, des attentes irréalistes peuvent être corrigées et la commune a la possibilité d'argumenter sa vision de la situation.

8^{ème} étape

L'école et la commune signent la version définitive du Plan Octopus au cours d'une cérémonie spécialement organisée à cet effet. Par cette signature, elle promettent de mettre en œuvre le plan dans une bonne collaboration.

Comment participer ?

Les écoles peuvent demander leur nom d'utilisateur et leur mot de passe auprès du helpdesk Octopus: info@octopusplan.be – tél. 070-223-076.

Les communes peuvent également y demander la charte Octopus. En signant cette charte, elles montrent aux écoles qu'elles soutiennent le Plan Octopus et qu'elles sont prêtes à les aider dans ce cadre. Après la signature, les communes auront accès à leur propre page Octopus, qui constitue le volet de communication avec les écoles.

semaine de la mobilité

ALLEZY A PIED !

DEPOSE-MINUTE

Mode d'emploi

Chauffeur

SUIVEZ LES INSTRUCTIONS
DU GUIDE

DEBLOQUEZ LES OUVERTURES
DES PORTES

EMBRASSEZ VOS ENFANTS

**Restez
dans votre voiture**

Enfant

J'ai mon cartable
à côté de moi

Je défais ma ceinture

J'embrasse mes parents

Je sors rapidement
de la voiture
quand on m'ouvre la porte

Je monte le petit chemin

On a besoin de renfort ! Cadeau: une chasuble fluorescente !
CONTACT : S.Colin 0486.51.84.30



16>22/09/2007

dans le cadre de la Semaine de la Mobilité

<http://www.dimanchesansvoiture.irisnet.be/>

une initiative du Groupe pour la Mobilité et la Sécurité
aux Abords de l'Ecole Decroly

GMSAED - ecolefondamentale@ecoledecroly.be



ANNEXES

Liste des écoles engagées dans la démarche depuis 2006

Nom de l'école	Personne de contact	Adresse	Contact
Kristus Koning Assumpta	Christel Herbosch	P. Jansonstraat 57 1020 Brussel (Laken)	02/268.19.73
Parkschool	Stefan Dobbelaere	Brusselsesteenweg 217 1190 Vorst	02/344.54.49
Gesubsidieerde gemeentelijke Basis-school Scheut	Jean-Claude Mertens	Van Souststraat 80 1070 Anderlecht	02/522.95.11
GVB Boodschapinstituut	Nancy De Boey	Vandenbusschestraat 36 1030 Schaarbeek	02/241.73.87
GBS Vande Borne	Jacques Huyge	Dansettestraat 30 1090 Jette	02/426.41.51
Sint-Niklaasinstituut	Christian Wyns	Bergensesteenweg 1421 1070 Anderlecht	02/523.15.20
GVLS Sint-Jozefscollege	Ivo Deverse	Woluwelaan 18 1150 Sint-Pieters-Woluwe	02/761.03.90
Gesubsidieerde Vrije Lagere School Sint-Jan Berchmanscollege	Luc Deconinck	Nieuwland 75 1000 Brussel	02/512.32.81
School De Wimpel	Heidi Trappeniers	Cansstraat 14-18 1050 Elsene	02/511.52.30
Sint-Jorisbasisschool	Peter De Donder	Cellebroersstraat 16 1000 Brussel	02/511.96.73
École Catteau-Aurore	Madame Joannes	rue de l'Aurore 23-29 1000 Bruxelles	02/6261400
École Decroly	Hélène Gutt	Drève des Gendarmes, 45 1180 Uccle	02/3752696
École Longchamp	Madame Remy	29, rue Edith Cavell 1180 Uccle	02/3486522
École 13 de Schaerbeek	Madame Limon	av de Roodebeek 103 1030 Schaerbeek	02/7343463
Groupe Scolaire Tenbosch	Monsieur Borms	Rue Américaine 136 1050 Ixelles	02/5157511
École 17 de Schaerbeek	Madame Van Laethem	Av Raymond Foucart, 7 1030 Schaerbeek	02/216.01.84
École en couleurs	Isabelle Van Malder	rue Rodenbach, 37 1190 Forest	02/343.86.44
Athénée Royal de Ganshoren	Claude Dogot	rue A. de Cock, 1 1083 Ganshoren	02/426.83.00
International School of Brussels	Madame Lambert	19, rue Kattenberg 1170 Watermael-Boitsfort	02/661.42.31
Charles Janssens	Madame Kirt	Place de Londres, 5 1050 Ixelles	02/515.75.20
La source	Madame Lamsoul	6 rue du Doolegt 1140 Evere	02/247.63.72
Centre scolaire de Lindthout	Monsieur Gérard	2 av des 2 Tilleuls 1200 WSL	02/736.51.49
Collège Saint-Pierre	Monsieur Vanderijst	25, rue Verbeyst 1090 Jette	02.421.43.39
Dieleghem	Thérèse Hosdey	100 av du Laerbeek 1090 Jette	02/478.11.69
Aurore	Van Schepdael Sabine	4 rue Van Rollegem 1090 Jette	02/478.89.19
Clarté	Béatrice Ryckmans	80 av. Lecharlier 1090 Jette	02/425.30.12
La Sapinière	Madame Hanneuse	346 ch de la Hulpe 1170 WB	02/672.76.10
St-Famille	Madame Decamps	av Léopold Wiener 34 Watermael-Boitsfort	02/672.29.75
Intitut de l'Annonciation	Marie-Claire De Veuster	Rue Josse Impens 125 1030 Schaerbeek	02/216.35.57
Athénée Royal Jean Absil	Monsieur Capelle	Avenue Hansen Soulie, 27- 1040 Etterbeek	02/736.59.76

Liste des écoles engagées dans la démarche depuis 2007

Écoles	Personne de contact	Adresse	Contact
Mariaschool	Guido D'haveloose	Rubensstraat 108 1030 Schaerbeek	02/216.10.61
School Van Asbroeck	Sonia De Cooman	Wilgstraat 1 1090 Jette	02/426.97.69
Kakelbontschool	An Ghys	Reper Vrevenstraat 100 1020 Laken	02/474.11.40
GBS Paloke	Eric De Kerf	Ninoofsesteenweg 1001 1080 Sint-Jans-Molenbeek	02/523.47.95
Everheide	Anneke Ramael	Windmolenstraat39 1140 Evere	02/247.63.63
Victor Hortaschool	Dhr. Ivo Broeckx	Oudstrijderslaan 200 1140 Evere	02/726.18.89
Basisschool 't Plant' Zoentje	Ingrid Clynhens	Karel Bogaerdstraat 4 1020 Laken	02/474.06.20
Unescoschool	Bénédicte Steiner	Kasteellaan 65 1081 Koekelberg	02 468 16 16
Angelusinstituut	Stefan Pasture	Roodebeeksesteenweg 586 1200 Sint-Lambrechts-Woluwe	02/770.28.40
Basisschool Sint-Jozef	Hans Van den Haesevelde	Kerkstraat 83 1082 Sint-Agatha-Berchem	02/465.86.71
Maris Stella St-Lambert	Monique Geens	101, rue Stevens Delannoy 1020 Laeken	02/478.50.51
Ecole N° 8	Monique Papy Pétron	124A, Rue Gaucheret 1030 Schaerbeek	02/201.16.76
Institut de la Vierge Fidèle	Monsieur. Hap	14, Place de Jamblinne de Meux 1030 Schaerbeek	02/736.26.19
Notre Dame du Sacré Cœur	Alain-Yves Lambert	35, Boulevard Lambermont 1030 Schaerbeek	02/241.84.16
Institut Sainte-Marie	Ariane Dewandeler	17, Rue Seutin 1030 Schaerbeek	02/216.22.81
Institut Champagnat	Hélène Haerten-Duelz	39, Square Riga 1030 Schaerbeek	02/241.30.68
Ecole maternelle N°13 Catteau-Victor Horta	Véronique Martin	40, rue Saint-Ghislain 1000 Bruxelles	02/508.14.20
Ecole Européenne	Monsieur Kivinen	48, avenue du Vert Chasseur 1180 Uccle	02/373.86.00
Ecole Arc-En-Ciel	Mme Masoin	40, avenue du Globe 1190 Forest	02/347 06 99
Ecole des 7 Bonniers	Mme Bourgois	210, avenue des 7 Bonniers 1190 Forest	02/343 55 53
Ecole n° 16 "du Petit Bois"	Mme. Dekra Ayari	20, avenue Carl Requette 1080 Molenbeek-Saint-Jean	02/465.11.73
Ecole n°11 "Aux Sources du Gai Savoir"	Mme Thirion	1001, Chaussée de Ninove 1080 Molenbeek-Saint-Jean	02/521.78.01
Ecole Communale du Centre	M. Minders	28, Avenue Charles Thielemans 1150 Woluwe-St-Pierre	02/733.06.40
Ecole Communale du Chant d'Oiseau	Mme. Monteville	62, Avenue des Eperviers 1150 Woluwe-St-Pierre	02/773.06.81
Ecole Communale de Stockel	Mme Bazso Dubois	61, rue Vandermaelen 1050 Woluwe-St-Pierre	02/773.18.51
Ecole Primaire Communale Joli-Bois	Mme Henriette De Gieter	3, Val des Epinettes 1150 Woluwe-St-Pierre	02/773.18.01
Institut de l'Angelus	Madame Bourlard	Chaussée de Roodebeek 586 1200 Woluwe-St-Lambert	02/771.91.29
Athénée Royal d'Auderghem	Mme Delbecq (primaire) et Mr Cazzaro (secondaire)	Av du Parc de Woluwé, 25-27 1160 Auderghem	02/663.17.04
Institut de la Providence	Mr. Vervacke	38-40, rue des Déportés 1200 Woluwe-St-Lambert	02/771.06.82
Centre Scolaire du Sacré-Cœur	Mr. Verstrepen	Av du Sacré-Cœur, 8 1090 Jette	02/478.71.90

Et pourquoi pas s'abonner au Moniteur de la Mobilité ?

C'est gratuit

Vous n'avez pas reçu personnellement le Moniteur de la Mobilité ? Un de vos collègues souhaiterait le recevoir, directement, lui aussi ? Pas de problème ! Renvoyez-nous ce bon complété, en n'oubliant pas de mentionner l'adresse e-mail à laquelle nous devons l'envoyer, ou envoyez-nous un e-mail à l'adresse suivante: erik.caelen@avcb-vsgb.be.

C'est écologique

Pour éviter les gaspillages, nous souhaiterions diffuser le Moniteur de la Mobilité en priorité par e-mail. Par conséquent, si vous avez reçu ce numéro sous format papier, alors que vous disposez d'une adresse e-mail, nous vous saurions gré de bien vouloir nous la communiquer à l'aide du bon ci-joint ou via un e-mail à l'adresse suivante: erik.caelen@avcb-vsgb.be

Bon à renvoyer à la cellule mobilité de l'Association de la Ville et des Communes de la Région de Bruxelles-Capitale

Rue d'Arlon 53
Boite 4
1040 Bruxelles

Tél: 02/238.51.65
Fax: 02/280.60.90
E-mail:
erik.caelen@avcb-vsgb.be

Oui, un collègue souhaiterait obtenir le Moniteur de la Mobilité. Voici ses coordonnées:

Nom _____

Prénom _____

Organisation _____

Fonction _____

Adresse _____

Téléphone _____

Fax _____

E-mail _____

Oui, je dispose d'une adresse e-mail et vous pouvez m'envoyer le Moniteur de la Mobilité à cette adresse:

Nom _____

Prénom _____

E-mail _____

