

Concevoir une rue scolaire – Méthodologie et bonnes pratiques

Introduction.

Un nouveau concept

Méthodologie

Phase 1 : **Préliminaire.** Une rue scolaire est-elle envisageable ?

Phase 2 : **Préparation.** Tâches et planning

Phase 3 : **Test.** Tâches et planning

Phase 4 : **Evaluation**

Phase 5 : **Décision.** Pour une mise en œuvre définitive ?

Bonnes pratiques.

Premiers cas wallons





PRÉAMBULE

La mobilité scolaire constitue une véritable préoccupation dans les communes wallonnes, comme au sein des écoles même : tant en zone rurale qu'en ville. Les abords d'écoles sont la plupart du temps pris d'assaut par de nombreux parents cherchant un emplacement, au plus près, pour charger ou décharger leurs enfants, au plus vite. Cette situation génère de l'insécurité routière, du stress, parfois de l'agressivité, et sont le fait de comportements bien peu exemplaires. De ce fait, les abords d'écoles ne sont pas ces lieux de convivialité, de rencontres et de sociabilité auxquels ils devraient prétendre.

En 2004, une obligation généralisée de créer des zones 30 aux abords de toutes les écoles du pays visait à améliorer la sécurité des enfants et la convivialité de tous, tout en contribuant à l'apaisement de ces périmètres. Cette mesure a permis des avancées en matière de vitesses pratiquées aux abords des écoles, mais n'a pas permis d'y diminuer la pression du trafic automobile.

C'est pourquoi, des communes flamandes, puis bruxelloises, ont initié des expériences de « rue scolaire ». Ce concept vise la fermeture de la (des) rue(s) d'accès à l'école aux heures d'arrivée et de départ des enfants. Il est entré dans le code de la route fin 2018, légalisant ainsi la mesure. Aujourd'hui les premières expériences apparaissent en Wallonie.

La rue scolaire ne constitue pas une réponse à la sécurisation de tous les abords d'écoles. Dans de nombreux cas, d'autres solutions sont plus pertinentes. Toutefois, dans certaines situations, elle est susceptible de contribuer à une mobilité plus durable, à d'autres comportements de déplacement, voire, d'améliorer la qualité de l'air. Le concept mérite donc d'être connu, décrit, afin d'en favoriser l'appropriation par les différentes parties prenantes : écoles et communes.

Après avoir consacré récemment un dossier à « La mobilité scolaire. Quoi de neuf ? », cette Cema-thèque propose un zoom sur ce nouvel outil et présente une méthodologie portant sur les différentes étapes de création d'une rue scolaire. Nous disposons encore de peu de recul. Néanmoins, il est préférable de ne pas attendre et d'accompagner, dès aujourd'hui, les projets qui vont se mettre en place, en mettant à la disposition des différents publics-cibles (communes et écoles en particulier) les outils disponibles ainsi que quelques bonnes pratiques.

 *La rédaction*





TABLE DES MATIÈRES

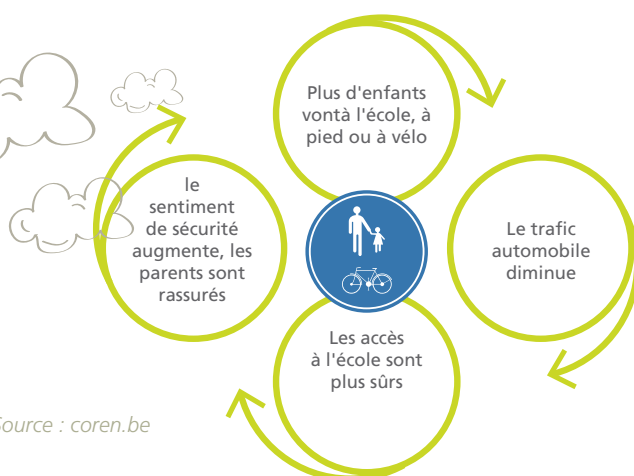
- 4 Introduction. Un nouveau concept
- 6 Partie 1 – Méthodologie
 - 7 Phase 1 : Préliminaire. Une rue scolaire est-elle envisageable ?
 - 10 Phase 2 : Préparation. Tâches et planning
 - 18 Phase 3 : Test. Tâches et planning
 - 20 Phase 4 : Evaluation
 - 24 Phase 5 : Décision. Pour une mise en œuvre définitive ?
- 26 Partie 2 – Bonnes pratiques. Premiers cas wallons
- 37 Conclusion
- 38 Bibliographie



AVANT LA RUE SCOLAIRE



Source : coren.be



PENDANT LA RUE SCOLAIRE

Des fermetures temporaires de voirie aux heures d'entrée et de sortie d'écoles ont, il y a quelques années déjà, été initiées dans plusieurs villes et communes de Flandre, ensuite à Bruxelles, sans que ce type de mesure bénéficie d'un statut officiel dans la réglementation. Cette initiative est apparue dans plusieurs grandes villes, mais aussi dans des petites communes.

Ainsi, la Ville de Gand a testé ce concept dès 2012, Anvers depuis 2014. Si la demande y est a priori le fait de l'école, les communes sont évidemment parties prenantes de la réflexion, puis de la mise en œuvre. Des évaluations sont effectuées au terme de chaque expérience menée, avant de pérenniser la situation, car tous les sites et contextes ne conviennent pas. Deux mots d'ordre : sécurité routière et qualité de l'air.

Certaines communes¹ ont ainsi mis à la disposition des écoles des documents, dépliants, notes méthodologiques, voire les accompagnent, afin de mettre en place des conditions optimales pour la réussite du projet. Un site internet² fournit de multiples informations et outils à l'intention des communes et des écoles flamandes.

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

¹ Cfr. À titre d'exemple : <https://www.kortrijk.be/schoolstraat>, <https://www.mechelen.be/schoolstraten>.

² Cfr. <https://www.paraatvoordeschoolstraat.be>



INTRODUCTION

Un nouveau concept

À Bruxelles, plusieurs écoles ont adopté le concept, d'autres sont en phase test. Une importante mobilisation citoyenne – Filter Café Filtre – a joué un rôle de premier plan dans la dynamique, organisant des actions de protestation pour une meilleure qualité de l'air, avec l'objectif de ne plus autoriser l'accès aux voitures aux rues où se trouvent des écoles. Chacun est invité à boire un café pendant que les enfants jouent, en sécurité, dans la rue sans voiture.

En septembre 2018, la rue scolaire est entrée dans le code de la route qui a défini le concept et les règles de circulation.

Fin 2019, la Région de Bruxelles-Capitale comptait une vingtaine de rues scolaires définitives et près d'une trentaine en test.

Le Gouvernement bruxellois met à disposition un fonds d'un million d'euros dédié à la création de rues scolaires en Région de Bruxelles-Capitale, ce qui représente un subside pour une cinquantaine d'écoles, soit en moyenne 20 000 euros par école.

En Wallonie, la première rue scolaire en test pour une période d'un an est apparue à Nivelles au printemps 2019. Ensuite, la Semaine de la Mobilité a servi de tremplin pour le démarrage de tests très courts : d'une semaine dans cinq communes à Braine-le-Comte, Couvin, Seneffe, Walcourt, et de six semaines à Mont-Saint-Guibert. Un nouveau test a commencé à Grâce-Hollogne en janvier dernier. Ces premières expériences sont présentées dans la deuxième partie – Bonnes pratiques en Wallonie – de cette Cemathèque.



Source : Filter Café Filtré

ARTICLE 2.68

Le terme « rue scolaire » désigne une voie publique située à proximité d'un établissement scolaire où, temporairement et à certaines heures, l'accès de véhicules à moteur est interdit par un signal C3 complété par un panneau additionnel portant la mention "rue scolaire", sauf si ce panneau additionnel prévoit une dérogation pour certains véhicules à moteur.

ARTICLE 22undecies. Circulation dans les rues scolaires

Dans les rues scolaires, la voie publique est réservée aux piétons et aux cycles ainsi qu'aux vélos électriques speed pedelec. Seuls les véhicules prioritaires¹ visés à l'article 37, lorsque la nature de leur mission le justifie, ainsi que les véhicules en possession d'une autorisation délivrée par le gestionnaire de voirie, ont accès à la rue scolaire.

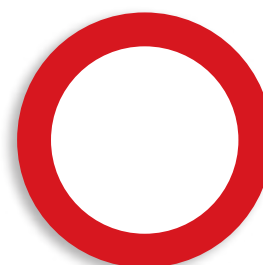
Les conducteurs qui circulent dans la rue scolaire le font au pas ; ils cèdent le passage aux piétons et aux cyclistes, leur cèdent la priorité et, au besoin, s'arrêtent. Les conducteurs ne mettent en danger ni les piétons, ni les cyclistes et ne les gênent pas.

Source : Loi du 2 septembre 2018 (MB du 10 octobre 2018) / Loi du 13 avril 2019 (MB du 1er juillet 2019) / Loi du 22 juin 2020 (M.B. du 21 septembre 2020).
www.code-de-la-route.be/textes-legaux/sections/ar/code-de-la-route.

¹ Le Code de la route n'a pas défini ou énuméré les véhicules d'intervention urgente prioritaires. Sur base de l'article 37, on déduit que la notion de véhicule prioritaire est liée à l'autorisation d'être équipé (et d'utiliser) un ou des gyrophares bleus et un avertisseur sonore spécial. Il s'agit principalement des véhicules des services de police (banalisés ou non), des véhicules de lutte contre l'incendie et des ambulances.

EN RÉSUMÉ

En pratique, une rue scolaire c'est : un ensemble de rues, ou une seule rue, ou un tronçon de rue, fermé(s) au trafic lors de l'entrée et/ou à la sortie des enfants de l'école.



RUE SCOLAIRE

Signalisation C3 + additionnel

Wij doen mee!



Source : paraatvoordeschoolstraat.be



PHASE 1 : PRÉLIMINAIRE

Une rue scolaire est-elle envisageable ?

La méthodologie s'inspire de divers documents flamands et bruxellois et de la feuille de route de la Région de Bruxelles-Capitale. Elle a été complétée et illustrée par différentes bonnes pratiques, notamment wallonnes.

Plusieurs communes, intéressées par le concept de rue scolaire, proposent sur leur site Internet des informations utiles : particulièrement en termes de marche à suivre et de communication. Une fiche synthétique est par ailleurs publiée sur le site securotheque.be du SPW MI.

On trouvera, en fin de publication, une liste de documents de référence.

 *Déroulement de la procédure d'élaboration d'une rue scolaire.
Source : securotheque.be*



Avant tout, il faut bien analyser le problème ! Différents points doivent être vérifiés dans un certain ordre avant de lancer le processus. Ainsi, il faut d'abord savoir de quoi on parle, définir les objectifs et évaluer la faisabilité humaine et technique du projet.

Point de départ

Les objectifs

Pourquoi vouloir mettre en place une rue scolaire sur ce site en particulier ? Bien lister les objectifs poursuivis dans le cas précis est un point essentiel !

Des objectifs (sans hiérarchie)

- Une rue plus sûre ;
- Un air plus sain ;
- Un changement de comportement pour une mobilité plus durable ;
- Une meilleure convivialité ;
- Une valorisation de ceux qui utilisent des modes de déplacement plus durables ;
- Une plus grande autonomie des élèves ;
- Davantage d'exercice physique et de bien-être pour les enfants ;
- Moins de stationnement anarchique et dangereux ;
- Moins de bruit dû aux moteurs
- ...



Q Seneffe, action de sensibilisation des automobilistes. Source : wallonie.mobilite.be

Les critères / les conditions

Plusieurs critères doivent être satisfaits avant même d'entamer le projet. Certains de ces critères sont indispensables, sinon le projet ne pourra être mené à bien.

Des critères à examiner :

- L'école doit être demandeuse, motivée et marquer une forme d'engagement ;
- La rue a un caractère principalement résidentiel (peu ou pas de commerces) ;
- L'entrée de l'école se trouve dans une rue locale, qui n'est pas empruntée par du trafic de transit, sauf itinéraire alternatif possible ;
- Le report de trafic sur les rues voisines est gérable ;
- Des possibilités de parking/dépose-minute sont disponibles ou pourront être créées à une distance raisonnable¹ de l'école ;
- L'impact sur la circulation des riverains est acceptable ;
- Idéalement, la rue n'est pas traversée par un itinéraire régulier des transports en commun.

¹ Qu'entend-on par distance raisonnable? En Flandre, on considère une distance qui peut être parcourue en une dizaine de minutes. Néanmoins, il faut considérer chaque contexte et la qualité des cheminements piétons qui conduisent à l'école (largeur et état des trottoirs, grands axes à traverser...). Dans certains cas, ce temps de parcours sera plus court.

La question du passage des transports en commun peut s'avérer délicate et, le cas échéant, les TEC seront utilement associés à la démarche dès le début du processus afin de décider si le bus pourra ou non emprunter la rue scolaire, à faible vitesse, durant la période de fermeture des barrières.

Les acteurs

Dans tout projet de rue scolaire, l'école (la direction, les enseignants, les élèves et leurs parents), la commune, sans oublier la police, sont au centre du processus. Il faut alors s'interroger. Se trouve-t-on dans un contexte favorable, avec une bonne compréhension des enjeux et une véritable motivation de tous ?

L'école et la commune vont convenir ensemble si elles sont intéressées par la création d'une rue scolaire, car cette décision aura un impact important pour les deux parties. Un engagement de l'école et de la commune est indispensable. L'école et le CeM et/ou l'échevin doivent se rencontrer, entamer un dialogue. À défaut, l'école peut adresser un courrier à la commune.

Plusieurs cas de figure :

- L'école s'adresse à la commune.
- La commune s'adresse à l'école.
- L'école et la commune avancent de concert.



Les implications humaines de la rue scolaire

L'instauration de la rue scolaire a des conséquences sur l'accès motorisé à l'école, qu'il faudra gérer. Les conséquences sur le trafic vont générer des changements d'habitude et, pour certains usagers, de nouveaux itinéraires. Des réactions positives, mais aussi négatives, des usagers concernés vont s'exprimer.

Le placement des barrières devra être pris en charge tous les jours, matin et soir, sauf si un système automatique est mis en place. Cette tâche nécessite, comme on le verra plus loin, d'être parfaitement organisée, afin de garantir la fiabilité et la qualité de la mise en œuvre ainsi que la sécurité des enfants.

Lorsqu'aucune concertation n'a commencé entre l'école et la commune, l'école peut adresser un courrier à la commune

MODÈLE DE COURRIER DE L'ÉCOLE À LA COMMUNE

À l'attention du Collège des Bourgmestre et Echevins

À l'attention de l'Echevin.e de la Mobilité

Concerne : test de rue scolaire [nom de la rue + nom de l'école]

Mesdames et Messieurs les membres du Collège,

Madame l'Echevine, Monsieur l'Echevin,

Notre école est préoccupée par la sécurité aux abords de l'école et par la santé des élèves, des parents et des enseignants. C'est pourquoi nous souhaiterions tester une rue scolaire. Des exemples en Flandre, à Bruxelles et en Wallonie montrent que ce dispositif peut constituer une solution intéressante.

Par la présente, nous introduisons une demande, pour l'aménagement d'une rue scolaire temporaire à la/au [nom de l'école] dans la [nom de la rue] à [commune], durant une période à déterminer.

Au terme de la période d'essai, une évaluation précise devra être réalisée avec la collaboration des parents, des élèves et des enseignants, ainsi qu'avec les riverains, qui auront été impliqués et informés tout au long du processus.

Si le test se révèle positif, nous souhaiterions réfléchir avec vous à une mise en place définitive.

Pourrions-nous vous rencontrer pour discuter de cette proposition et des modalités pratiques de ce test ?

En vous remerciant déjà pour l'attention que vous porterez à la présente.

Cordialement,

Directeur/trice de la/du [nom de l'école]

[+ e-mail - numéro de téléphone du/de la directeur/trice].

Courrier inspiré par : mobilite-mobiliteit.brussels/fr/diy-rue-scolaire.





Source : wallonie.mobilite.be

En pratique... vérifier la faisabilité technique

Le site

L'accès à l'école doit se trouver à l'intérieur du périmètre à définir. Une (ou des) rue(s) ou portion(s) de rue(s) du périmètre envisagé est a priori principalement à caractère résidentiel.

Il s'agit d'identifier, dès le départ, qui sont les riverains, s'il y a des lieux d'emploi à l'intérieur du périmètre, des professions libérales, un commerce de proximité, un accès à un parking d'entreprise, le passage d'agriculteurs qui doivent accéder à leurs champs... qui pourraient compliquer, voire réellement mettre à mal, la mise en œuvre du projet.

La circulation

Véhicules motorisés

La ou les rues concernées ne couperont pas un itinéraire de transit incontournable. L'impact de la circulation sur les itinéraires alternatifs sera évalué.

Si nécessaire, on réalisera une petite enquête de trafic dans la rue de l'école durant 1 à 2 semaines, en dehors des congés scolaires bien sûr :

- nombre de véhicules qui déposent les enfants devant l'école
- nombre de véhicules qui empruntent la rue sans s'arrêter
- nombre de camions qui empruntent la rue sans s'arrêter

- nombre de cyclistes qui empruntent la rue
- nombre de cyclistes qui se rendent à l'école
- nombre de piétons qui empruntent la rue
- nombre de piétons qui se rendent à l'école
- comportements de stationnement : où se garent les voitures ? Dans des zones autorisées ou non ?
- potentiel de stationnement dans les rues ou places proches à distance de marche (distance maximum à déterminer en fonction du contexte)

Chaque commune interprétera les données recueillies en fonction du contexte local. Il faut également évaluer l'impact d'un report de trafic sur les voiries proches.

La rue scolaire pourra être envisagée dans une rue de desserte locale, mais bien plus difficilement si la voirie joue un rôle de liaison à moins qu'une alternative crédible soit disponible.

Modes doux

Analyser les accès en mode doux pour rejoindre la rue scolaire :

- rechercher les éventuels sentiers piétons/cyclistes aux alentours
- examiner la qualité des trottoirs (entretien, nettoyage...)
- vérifier les marquages routiers (interdisant le stationnement à certains endroits, passages piétons...)

Le stationnement

Les emplacements de stationnement, hors périmètre de la rue scolaire et situés à une distance raisonnable de l'école, doivent permettre de faire face aux besoins des enseignants et des parents. Selon les contextes, cette distance variera, mais une distance de 300 mètres peut aisément être parcourue par des petits.

Différentes formules peuvent être envisagées telles qu'un dépose-minute le matin et l'organisation d'un rang à pied l'après-midi.

Les transports en commun

Idéalement, le périmètre envisagé ne se trouve pas sur un itinéraire de transport en commun régulier. Le bus scolaire peut être autorisé à y accéder, mais ce n'est pas l'idéal.

LA HIÉRARCHISATION DU RÉSEAU ROUTIER. QU'EST-CE QUE C'EST ?

Chaque rue joue un rôle dans le réseau routier. La catégorisation et la hiérarchisation du réseau routier résultent du croisement des fonctions de circulation et des fonctions de séjour. Dans certains cas, la fonction de circulation domine, dans d'autres c'est la fonction de séjour, dans d'autres encore, un équilibre doit être atteint entre les deux fonctions.





Préparation. Tâches et planning

Cette phase est cruciale, car il convient d'être parfaitement prêt avec les différentes décisions à prendre et tâches à réaliser pour s'assurer que le dispositif à mettre en place, en termes d'organisation et de communication, est parfaitement au point.

Organisation

Un accord de principe constitue un préalable utile. À Mont-Saint-Guibert par exemple, le projet est passé au Collège environ 4 mois avant la mise en place de la rue scolaire. À partir de ce moment, les différentes démarches ont démarré : discussions avec les intervenants, décisions et choix du périmètre et mesures annexes, préparation de la communication dans l'info communale, courrier aux habitants, aux parents, aux entreprises, commande et pose des panneaux de signalisation...

Ainsi, un délai de 6 mois pour l'organisation de ce type de projet semble à la fois raisonnable et utile, car au fur et à mesure de l'avancement, de nouvelles questions se posent.

Déterminer une période test et fixer la date de démarrage.

La mise en place d'une rue scolaire passe par une période test dont la durée varie selon les cas.

On estime que 14 semaines – 3 mois hors vacances scolaires – permettent aux différents publics concernés de s'approprier le projet et de conduire à une évaluation pertinente. Six mois ou un an peuvent aussi être envisagés. Le choix de la saison a également son importance.

Plusieurs communes wallonnes ont profité du contexte de la Semaine de la Mobilité pour tester le concept. À priori, une semaine, c'est trop peu pour prendre une décision quant à la pérennisation ou non du concept, mais cela donne un premier aperçu de l'impact, à répéter et à consolider ensuite.

Délimiter définitivement le périmètre

Comment définir précisément la partie de rue qui sera fermée ? L'idéal est de procéder de carrefour à carrefour afin d'éviter des manœuvres de demi-tour dangereuses. Une zone comportant plusieurs rues peut également être définie. Chaque cas est spécifique.

Définir les horaires de fermeture

Dans un premier temps, en Wallonie, des périodes assez longues – trop longues – ont été testées. En pratique, des fermetures de 30 à 45 minutes, matin et soir, semblent suffisantes.

Le matin, fermer la rue 20 à 25 minutes avant, jusqu'à 10-15 minutes après le début des cours. Le soir fermer la rue 10-15 minutes avant, jusqu'à 20-25 minutes après la fin des cours. L'objectif est notamment d'éviter les arrivées tardives planifiées le matin, de manière à déposer l'enfant juste devant l'école.

Déterminer les conditions d'accès

La rue scolaire fonctionne mieux sans circulation entrante ou sortante, ce qui évite des manipulations de barrière, du contrôle et des questions aux personnes non autorisées. La situation est plus claire pour tout le monde. Néanmoins, cette position peut se décider au cas par cas, en fonction des circonstances et du contexte.

Lorsqu'un parking se trouve à l'intérieur de la rue scolaire, il est préférable de ne pas accorder de dérogation et donc d'y garer et d'y reprendre les véhicules en dehors des horaires de fermeture de la rue.

Informers les usagers dont les activités seront impactées

Les services de secours (pompiers, ambulances), la police, le ramassage des déchets, la poste, les livraisons destinées à l'école, le bus pour la piscine... doivent être informés avant le démarrage du test afin qu'ils puissent organiser au mieux leurs activités. Le passage des véhicules d'urgence doit toujours être possible.

Organiser la gestion des barrières

De nombreuses questions doivent trouver une réponse.

- Qui est responsable et va établir le planning ? La police ? L'école ? La commune ?
- Qui va placer / enlever les barrières ? Des gardiens de la Paix ? Des surveillants habilités ? Des bénévoles (enseignants, parents, grands-parents, riverains...) ?
- Combien de personnes sont nécessaires ? Comment organiser une tournante entre différentes personnes chargées d'assurer à tour de rôle la gestion de la barrière et de gérer des imprévus de dernière minute ?
- Comment préparer les gestionnaires des barrières à faire face aux questions voire à une certaine agressivité de la part de quelques conducteurs ? À cet égard, la présence de la police les premiers jours calme les esprits !
- Quel type de barrière choisir, qui ne soit pas trop lourde à déplacer ?

- Où ranger les barrières aux heures d'ouverture de la rue (à Nivelles la barrière est enchaînée à un poteau) ? De préférence, on la rangera sur le côté tout en la laissant visible afin de signaler l'existence de la rue scolaire et d'éviter qu'on y stationne.

Il faut toujours au minimum une personne sur place par accès durant toute la période de fermeture et idéalement une personne « en réserve » en cas de maladie et d'absence de la première. C'est indispensable. Bien vérifier que tous les accès sont pris en charge !

Les personnes chargées des barrières devront recevoir une formation, organisée par la commune et la police. À Gand, les bénévoles qui sont chargés des barrières, sont formés. Ils reçoivent un cours théorique dans lequel le cadre juridique (ce qui est autorisé et ce qui ne l'est pas) est expliqué. En outre, idéalement, la prévention des conflits, des exercices pratiques et un suivi sur le terrain devraient compléter la formation.

QUEL TYPE DE FERMETURE...

Pour la période d'essai, la barrière Nadar semble la plus adéquate, éventuellement placée sur des roulettes.

S'il s'agit de pérenniser la mesure, d'autres dispositifs seront préférables, mais le choix n'est pas aisé car, parmi les alternatives suivantes, chaque système a ses avantages et ses inconvénients.

Des informations quant à des variantes possibles sont présentées plus loin :

- Potelets rétractables ;
- Barrière levante ;
- Barrière escamotable ;
- Panneau à message variable.





Source : Réseau CeM

Prendre les mesures de circulation et de stationnement nécessaires

Il s'agit de bien évaluer l'impact de la fermeture de la rue sur la circulation dans le quartier afin de ne pas créer de problèmes ingérables en périphérie. La création d'une rue scolaire peut conduire à repenser la circulation au sein du quartier (par exemple en transformant un double sens en sens unique, en modifiant le sens de circulation...).

Par ailleurs, les réserves de stationnement aux abords de la rue scolaire devront être identifiées, renseignées sur le site et placées sur une carte afin d'aiguiller les parents. Une zone de dépose-minute pourra également être envisagée avec un accompagnateur qui conduit les enfants à l'école ou les dépose en fin de journée de classe.

Faire fabriquer et modifier les panneaux de signalisation routière

Le code de la route prévoit que, sur la barrière, sera placé un signal C3 accompagné d'un panneau portant la mention rue scolaire, précisant entre autres les horaires de fermeture et autres mentions utiles.

Il s'agira donc de passer un marché public pour les signaux (rue scolaire, horaires et divers panneaux annexes tels que : limitation tonnage, limitation de

vitesse, interdiction de stationner, excepté bus, excepté pass... à placer dans les rues en amont).

Il faut en outre prévoir la pose des poteaux (bétonnage des poteaux dans le sol par les ouvriers communaux) sur lesquels seront posés les signaux routiers avec panneaux additionnels.

C'est aussi le moment de faire réaliser des grands panneaux annonçant et expliquant le concept de la rue scolaire, avec un plan schématique.

Collecter les données qui seront utiles lors de l'évaluation

Pour qu'une évaluation du test a posteriori soit correcte, il faut rassembler au préalable quelques données et documents pour constituer un dossier.

Des photos et/ou vidéos montreront les différentes catégories d'usagers, la place qu'ils occupent dans l'espace public et les éventuelles difficultés qu'ils rencontrent.

Quelques données seront recueillies. Elles auront peut-être été collectées lors de la phase 1 qui examine la faisabilité du test :

- Nombre de véhicules qui déposent / reprennent les enfants devant l'école ;
- Nombre de véhicules qui empruntent la rue sans s'arrêter ;
- Nombre de piétons ;

- Nombre de places de stationnement dans un rayon de 5 à 10 minutes à pied (+/- : à voir en fonction de chaque contexte) et leur occupation.

En zone urbaine, des capteurs de qualité de l'air pourront effectuer un relevé avant le test.

Une enquête pourra être réalisée en classe, de manière très simple, en relevant pour chaque enfant comment il s'est rendu à l'école : en voiture, à vélo, en trottinette, à pied... Un enseignant motivé par ce type de projet pourra faire des sondages en classe, avant, pendant et après le test pour connaître la part modale, c'est-à-dire la part des enfants qui se rendent à l'école à pied, à vélo, en transport en commun ou en voiture.

Des activités du type « Emile, le serpent mobile » pourront être organisées dans ce cadre.

Estimer le budget nécessaire

La commune de Mont-Saint-Guibert estime la dépense pour une phase test de 6 semaines à environ 5 000 euros (conception et réalisation de panneaux spécifiques et de dépliants) et environ 1100 heures de prestations (école, commune, police), y compris la préparation de la phase test et l'enquête au terme de celle-ci).

Rédiger l'ordonnance de police temporaire (OPT)

Cette obligation revient à la commune. L'ordonnance de police temporaire concerne des mesures de police administrative générale prises dans le cadre de circonstances à caractère momentané ou d'une situation transitoire ayant une portée générale. Le Collège des bourgmestre et échevins est compétent. Un arrêté de police signé du bourgmestre peut également être envisagé.

Les services techniques communaux préparent le dossier mobilité qui accompagne l'ordonnance de police à soumettre au Collège à temps et à heure.



MODÈLE D'ORDONNANCE DE POLICE TEMPORAIRE (OPT) – VOIRIE COMMUNALE

Extrait du registre des délibérations du collège communal du

Présents :

Objet : Ordonnance de police temporaire – Rue – Rue scolaire – à titre d'essai

Le Collège communal,

Vu.....

Vu que l'école est implantée rue, dont l'accès principal se situe

Attendu que la sécurité des enfants se rendant à l'école doit être assurée ;

Attendu que la rue

Considérant que les mesures prévues ci-après concernent une voirie communale ;

Considérant qu'il y a lieu de prendre des mesures propres à assurer la circulation, la commodité de passage, la sûreté et la sécurité publiques ;

Considérant que seul le Collège communal est compétent pour adopter une telle ordonnance ;

Article 1er

A partir du, à titre d'essai pour une période de, la rue est instaurée en rue scolaire, les jours d'ouverture d'école, et aux heures suivantes :

Les lundi, mardi, jeudi et vendredi : de à et de à

Le mercredi : de à et de à

Cette mesure sera matérialisée et portée à la connaissance des usagers par le placement d'une barrière déplaçable sur laquelle sont apposés les signaux suivants tel que prévu dans le code de la route, article 2.68 :

C3

Panneau additionnel portant la mention « rue scolaire ».

Article 2

Le placement de la barrière durant les jours et heures mentionnés à l'article 1 est géré par

Article 3

Les infractions aux dispositions du présent arrêté seront punies des peines prévues par la loi.

Article 4

Le présent arrêté est d'application dès sa publication par affichage aux valves habituelles prévues pour les annonces officielles.

Article 5

Copie de la présente ordonnance temporaire de police sera transmise à :

M. le Président du Tribunal de 1ère instance

M. le Président du Tribunal de police

M. le Commissaire divisionnaire, chef de corps de la police locale de

M. le Commandant de la zone de secours

Le service mobile d'urgence

.....

.....

.....

Engagement, concertation, communication

La création d'une rue scolaire bouscule les habitudes et va demander un petit, voire un gros, effort à certains. De la bonne volonté et de la patience seront nécessaires avant d'en mesurer l'impact réel. Un plan de communication permettra de s'assurer que personne n'aura été oublié et que l'information aura été communiquée au moment opportun.

Engager les principaux acteurs

Cela concerne d'abord l'école, la commune et la police. Il est important de constituer un petit groupe de travail au sein de l'école – ou comité de suivi – et si possible d'y associer les parents (association de parents ou...)

Les rôles de chacun seront utilement définis dans un document et idéalement un calendrier des réunions sera fixé, prévoyant des moments de rencontre rapprochés dès le début afin de permettre, le cas échéant, des réajustements en fonction de la réalité du terrain.

Organiser la communication ciblée

Cela concerne tous les acteurs : école (dont direction, enseignants, enfants, parents), commune (Collège, service mobilité, service travaux et service communication), dont l'adhésion au projet est indispensable, police (rôle important à jouer), mais aussi les riverains directs, les pompiers et différents usagers dont les activités pourront être impactées :



Source : Portal

livraisons, collecte des immondices, poste, transport scolaire, transports en commun, riverains des rues avoisinantes.

La communication portera sur le concept de la rue scolaire et ses objectifs, présentera tous les avantages de la mesure, insistera sur le fait qu'il s'agit d'une phase test et qu'elle fera l'objet d'une évaluation, enfin reprendra toutes les informations pratiques utiles aux différentes parties prenantes. Ce sera aussi l'occasion de communiquer sur les différents modes de déplacement permettant de se rendre à l'école.

Utiliser les mêmes visuels pour tous ces messages permet de créer une image « rue scolaire » que chacun va mémoriser dans son subconscient. Il ne faut pas oublier de communiquer avec la presse en préparant – en amont – les messages. Ensuite, il s'agira d'entretenir

un sentiment positif autour de l'action, surtout durant les premières semaines. Enfin, il faudra répondre à tous les messages et interpellations, même (et surtout) ceux qui sont négatifs ! On utilisera les témoignages positifs pour mettre en évidence ce qui fonctionne.

On peut estimer que la communication représente... 50 % de la réussite du projet !

Les enseignants / le personnel de l'école

Un courrier et/ou une réunion d'information seront prévus. C'est le moment de savoir si des enseignants sont prêts à s'impliquer dans le projet et à soutenir l'expérience. C'est aussi le moment de les informer quant à l'impact de la mesure sur leurs propres déplacements.



Les parents

Toutes les informations pratiques devront être communiquées aux parents via un courrier. Une réunion d'information pourra être prévue. L'association de parents constituera sans doute un bon relais. Comme avec les enseignants, ce sera le moment de voir si des parents ou des grands-parents sont motivés pour collaborer au test.

Les riverains

Ils peuvent être avertis via un toutes-boîtes. Celui-ci sera adressé aux riverains situés à l'intérieur du périmètre, voire aussi à ceux qui sont situés un peu plus loin, parfois dans la commune voisine, et qui seront impactés par la mesure. Une collaboration avec le service communication de la commune contiguë utile. Le courrier mettra bien en valeur les avantages du test pour les riverains eux-mêmes car ceux-ci sont souvent réticents au départ, voire opposés. Une réunion d'information peut aussi être organisée à leur intention. Dans ce cas, le courrier toutes-boîtes reprendra toutes les informations utiles y relatives. Il est très important de co-signer les messages afin de rassurer sur le fait que le projet est commun et porté par différentes compétences.

Les expériences ont montré que certaines communes ont averti les riverains 1 à 2 mois à l'avance, d'autres seulement 1 semaine. Chaque méthode comporte ses avantages et inconvénients. Avertir trop longtemps d'avance peut générer un stress non justifié chez les riverains mais leur permet de bien s'organiser, à l'inverse d'un délai court.

MODÈLE DE COURRIER AUX PARENTS ET AUX RIVERAINS

Concerne : Test d'une rue scolaire dans la rue
durant semaines (ou mois ou)

Chers parents, chers riverains,

En étroite collaboration avec la police et l'école,
il a été décidé de réaliser un test de rue scolaire durant une période
de semaines (ou mois ou)
rue

Cette mesure concerne élèves.

Les objectifs principaux d'une rue scolaire sont :

d'accroître la sécurité des enfants et la qualité de l'air aux abords des écoles ;

d'encourager la mobilité douce, comme alternative à la voiture ;

de favoriser les échanges entre parents, élèves et enseignants.

de diminuer les nuisances sonores

Concrètement, une rue scolaire, c'est une voie publique dans laquelle se situent les entrées principales d'une ou de plusieurs écoles, temporairement fermée à la circulation automobile. À cet effet, une barrière sera placée à chaque extrémité de la rue scolaire aux jours et heures fixés. Des adultes accompagneront la démarche et seront présents sur place. Des panneaux signaleront les voies à emprunter, les parkings (signaler toutes les autres mesures mises en place : zones de dépose-minute, rangs à vélo ou à pied...).

À l'issue du test, un questionnaire d'évaluation permettra de récolter les avis de chacun et d'en tirer tous les enseignements utiles.

Convaincus de l'intérêt de cette mesure pour les enfants, nous espérons que vous en découvrirez rapidement les bénéfices et vous remercions déjà pour votre collaboration dans la réussite de ce test.

Signature : le bourgmestre / la direction de l'école / le chef de corps



RUE
SCOLAIRE

Ecole communale de
Petigny

Les commerçants

Les commerçants sont des riverains particuliers. Si un commerçant est présent à l'intérieur du périmètre, quelle conséquence aura la fermeture de la rue ? Les contraintes d'accessibilité au commerce devront donc être examinées avec attention.

Les livraisons / la poste / les immondices...

Les fournisseurs et autres devront être identifiés et informés afin qu'ils puissent adapter leurs horaires.

Communication générale

Le Bulletin communal a une portée étendue et est bien visible de tous les habitants.

Les usagers qui fréquentent la rue : piétons, cyclistes, automobilistes... devront aussi être informés via des canaux moins ciblés comme la presse, les réseaux sociaux, le site web de la commune, des affichettes...

Un jour ou deux avant le démarrage du test, il peut être utile de fermer partiellement la rue, de manière à obliger les conducteurs à s'arrêter et à les informer des aspects pratiques.

Le premier jour du test, il est essentiel d'inviter la presse, les élus ainsi que les directions des écoles.

Le port de la chasuble donne du crédit aux porte-paroles et augmente le respect vis-à-vis d'eux. Il est donc utile de prévoir quelques chasubles floquées « rue scolaire ».

Décliner en projet pédagogique

Travailler le projet en classe constitue un début d'appropriation du projet par l'école et les élèves. C'est aussi un moment privilégié pour mettre ce projet en relation avec différentes notions et concepts qui s'inscriront dans l'apprentissage de l'enfant.





BIEN COMMUNIQUER...

Seule une réflexion préalable permet de mettre en place un dispositif de communication pertinent. Pourquoi communiquer ? À qui s'adresser ? Avec quel message ? Ce n'est que lorsque ces éléments ont été clarifiés que se pose, naturellement, la question des canaux à privilégier et de la fréquence.

- 1. Définissez vos objectifs de communication : celle-ci ne pourra qu'aider à mieux faire accepter les changements ;
- 2. Identifiez les acteurs et adoptez leur point de vue : quels sont leurs besoins, leurs craintes, leurs motivations ?
- 3. Choisissez les bons leviers pour vos messages : difficile de parler à tout le monde de la même façon, il faut adapter ses argumentaires sans se contredire, ni dévier de ses objectifs de base ;
- 4. Examinez vos moyens : bulletin communal (très large), facebook (très réactif), newsletter, site Web, Intranet, affichage, marché, sans oublier la presse, les télévisions locales,...
- 5. Pensez « dispositif » : la communication est l'art de la répétition ! Il faut donc multiplier les occasions de parler de la rue scolaire, à travers des médias et des supports variés. Et la « qualité perçue », c'est-à-dire le soin apporté au graphisme par exemple, va soutenir ou – au contraire – desservir le projet ;
- 6. Évaluez ! Eventuellement rectifiez le tir, revenez à la charge et, sans cesse, améliorez l'efficacité de vos actions de communication.

🔗 En savoir plus : Communication et mobilité, Quelle stratégie adopter ?
Le Cematiel n°6, 2018. http://mobilité.wallonie.be/files/eDocs/Mobilité/Conseiller%20en%20mobilité/c3%a9/cematiel/Communication_et_mobilité.pdf.

PHASE 3

Test. Tâches et planning



Source : bruzz.be

C'est parti! Lors de la phase de test, a priori tout est prêt ! Il s'agira essentiellement de gérer au quotidien les barrières et, le cas échéant, les mesures d'accompagnement, voire de procéder à des mesures d'ajustement. En outre, il est crucial de se préparer à l'évaluation, qui portera sur les changements de comportement et sur la perception du test par toutes les parties prenantes.

Organisation

Activer le comité de suivi

Des réunions d'échange, de surveillance et de mise au point éventuelle du test sont nécessaires. Le comité de suivi est constitué de la commune, de la police et de l'école.

- Quelle perception de l'expérience ont les parties prenantes ?
- Qu'est-ce qui semble bien fonctionner et qu'est-ce qui pose problème ?
- Comment réagir et établir une situation satisfaisante ?

Assurer la communication

Le premier jour, il s'agira de marquer le coup, avec la présence de la presse, des élus et des directions d'écoles, dans une ambiance festive, détendue, pour l'inauguration de la rue scolaire.

En outre, les principaux publics concernés peuvent être invités à faire preuve de créativité et associer à l'évènement d'autres activités de promotion de la mobilité douce par exemple ou d'utilisation ludique de l'espace public.

Durant toute la période de test, mais surtout les premiers jours, il s'agira d'expliquer le projet et de guider les conducteurs.

Ajuster, adapter si besoin

Cela concerne la gestion des barrières par exemple.

Il faut être vigilant et sur la balle, c'est-à-dire réagir immédiatement pour corriger tout dysfonctionnement.

C'est pourquoi la présence de la police est souvent recommandée les premiers jours pour faire respecter les règles.

Observation

Entendre et consigner les plaintes

Il faut être capable de gérer les comportements et revendications agressifs des conducteurs essentiellement, mais parfois aussi des riverains. Mais il s'agit tout autant d'être à l'écoute.

Les personnes chargées de la gestion des barrières auront certainement des observations à partager. Il faut donc les entendre durant les premiers débriefings car elles sont aux premières loges des doléances citoyennes et ensuite épauler au mieux ces équipes de terrain pour qu'elles ne se découragent pas.



Observer, enregistrer, collationner

Photographier, filmer, en se positionnant aux mêmes endroits que lors des prises de vue avant le test.

Observer, noter l'évolution des comportements entre les premiers jours et après quelques semaines, le climat ambiant, l'utilisation de l'espace public...

Une enquête pourra être réalisée en classe, de manière très simple, en relevant pour chaque enfant comment il s'est rendu à l'école : en voiture, à vélo, en trottinette, à pied...

À noter que l'on constate que pendant la fermeture de la rue, parents et enfants, la plupart du temps, continuent à se déplacer sur le trottoir alors qu'ils sont invités à utiliser toute la largeur de l'espace public, mais lorsque la rue est ouverte au trafic, il s'agit de reprendre l'habitude de se déplacer sur le trottoir.

Exploiter dans le cadre d'activités pédagogiques

Le test pourra être exploité avec les enfants dans le cadre d'une activité de classe par exemple. Quelle est l'occupation de l'espace public ? Comment circule-t-on dans la rue lorsque celle-ci est fermée ? Quelle cohabitation des piétons et des cyclistes ? Quel usage est fait des trottoirs et des passages piétons... De nombreux sujets peuvent être débattus.



Source : ICEDD



PHASE 4

Evaluation

Le processus d'évaluation démarre avec la période de test, voire même avant celle-ci, puisqu'il est nécessaire de disposer de données préalables.

Deux types d'informations sont utiles :

- Des chiffres et des données objectives des comportements (voir phases précédentes) ;
- Une enquête auprès des différents publics-cibles.

Il s'agit de s'interroger sur l'impact du projet sur la mobilité des enfants et sur leur sécurité. Qu'est-ce qu'on a gagné, et qu'est-ce qu'on a... peut-être... perdu ?

Changements de comportements

Quelques comptages auront permis de prendre note des parts modales (proportion de chaque mode de déplacement).

Compréhension, acceptation, respect du projet

Toutes les parties prenantes sont concernées. C'est à partir d'un formulaire d'enquête, que diverses questions peuvent être posées. Il s'agit de préciser différentes informations qui ne pourront être obtenues à travers des chiffres seuls. Par ailleurs, libérer les impressions et perceptions des uns et des autres contribue à l'appropriation du projet.

Les publics-cibles sont les suivants :

- Ecole : direction / enseignants / élèves
- Parents
- Riverains
- Commune
- Police
- Gestionnaires des barrières

Il est possible de s'inspirer de formulaires existants et de les adapter à son propre cas de figure.

Bruxelles Mobilité recommande d'effectuer l'évaluation par formulaire 1 mois avant la fin du test.

Caractéristiques d'un bon formulaire

- Se référer aux objectifs annoncés dans la communication de départ : être cohérent à travers toute la communication ;
- Formuler chaque question de manière objective : pas de question qui oriente déjà la réponse...
- Pas trop long : bien cibler ce que l'on veut savoir ;
- Peu de questions ouvertes : elles sont parfois difficiles à analyser, à synthétiser et à restituer.

Le mode de diffusion du formulaire varie selon le public-cible. Idéalement on utilisera un formulaire électronique (exemple : google forms¹) . On pourra y accéder via le site web de la commune par exemple. Des interviews sont aussi possibles ou des formulaires papier peuvent être transmis par courrier aux riverains. Il ne faut pas oublier de fixer une date ultime pour le retour des formulaires, pas trop lointaine de préférence.

¹ Exemple de formulaire utilisé à Mont-Saint-Guibert https://www.mont-saint-guibert.be/ma-commune/services-communaux/travaux_mobilite/rue-scolaire-1/rue-scolaire-questionnaire-citoyens.

In een
SCHOOLSTRAAT
kom je niet met de auto



À GAND...

il faut au minimum 60 % d'avis positifs des répondants pour pérenniser une rue scolaire.

Riche de l'expérience de plusieurs rues scolaires depuis quelques années déjà, la Ville de Gand a fait réaliser une évaluation plus globale portant sur 5 écoles et 5 années de fonctionnement¹, ce qui a eu le mérite de mettre à plat la perception des acteurs, d'objectiver l'impact du concept en termes de parts modales et de permettre de prendre du recul.

¹ Cfr. Schoolstraten als ondersteuning van een veilige schoolomgeving. Evaluatie 5 jaar schoolstraten te Gent, Tractebel pour la Ville de Gand, juin 2018



QUESTIONNAIRE POUR LES RIVERAINS

Que pensez-vous de la rue scolaire à lalau [nom école] ?

[nom école] teste actuellement une rue scolaire. Les voitures et les cyclomoteurs ne sont pas autorisés à y circuler entre et et entre et Ce test de semaines / mois est bientôt terminé.

La commune et l'école souhaitent connaître votre avis. Pourriez-vous compléter ce petit questionnaire ?

Cela ne prendra que 2 minutes ! L'enquête sera clôturée le

Vous pouvez compléter l'enquête de manière numérique via ou via le questionnaire papier que vous déposerez au secrétariat ou dans la boîte aux lettres de l'école, ou à la commune.

Dans quelle rue habitez-vous ?

📍 [nom rue 1]

Pensez-vous que les environs de l'école sont plus sécurisés depuis la mise en place de la rue scolaire ?

- ☐ complètement d'accord
- ☐ d'accord
- ☐ neutre
- ☐ pas d'accord
- ☐ pas du tout d'accord

Pensez-vous que le trafic est plus apaisé dans les environs de l'école depuis la mise en place de la rue scolaire ?

- ☐ complètement d'accord
- ☐ d'accord
- ☐ neutre
- ☐ pas d'accord
- ☐ pas du tout d'accord

Pensez-vous que les environs de l'école sont plus agréables depuis la mise en place de la rue scolaire ?

- ☐ complètement d'accord
- ☐ d'accord
- ☐ neutre
- ☐ pas d'accord
- ☐ pas du tout d'accord

Subissez-vous personnellement des conséquences de la fermeture de la rue à certaines heures ?

- ☐ je ne suis pas impacté(e) par la rue scolaire
- ☐ je suis impacté(e) par la rue scolaire :
 - garage ou allée bloquée
 - manœuvres contraignantes : où exactement ?
 - nuisances comme par exemple des déchets non ramassés, des nuisances sonores (plus qu'avant)
 - autre :

Souhaitez-vous contribuer à la rue scolaire si le projet est maintenu ? Par exemple en installant les barrières avant et après les heures de pointe de l'école ou en surveillant la fermeture ?

- ☐ non
- ☐ oui, mes coordonnées sont les suivantes :

Nom :

Adresse e-mail :

Numéro de téléphone :

(ces informations seront uniquement utilisées dans le cadre de la rue scolaire)

Avez-vous des suggestions pour sécuriser davantage les environs de l'école ou des remarques sur le projet ?

.....

Merci beaucoup pour votre collaboration ! En fonction de l'évaluation (par les riverains, les parents, le personnel, les élèves, la direction de l'école et la commune), il sera décidé si la rue scolaire est introduite définitivement ou pas. Vous recevrez de plus amples informations à ce sujet dans le courant du mois de



QUESTIONNAIRE POUR LES ÉLÈVES, LES PARENTS ET LE PERSONNEL DE L'ÉCOLE

Que pensez-vous de la rue scolaire à l'au [nom école] ?

Notre école teste actuellement une rue scolaire : les voitures et les cyclomoteurs ne peuvent pas y circuler entre et et entre et Ce test de semaines ou mois est bientôt terminé.

La commune et l'école souhaitent connaître votre avis. Pourriez-vous compléter ce petit questionnaire ?

Cela ne vous prendra que 2 minutes ! L'enquête sera clôturée le

Vous pouvez compléter l'enquête de manière numérique via ou via le questionnaire papier que vous déposerez au secrétariat ou dans la boîte aux lettres de l'école, ou à la commune.

Je complète cette enquête en tant que ?

- ☐ parent
- ☐ élève
- ☐ enseignant
- ☐ autre membre du personnel de l'école

À quelle distance de l'école habitez-vous ?

..... km

Pensez-vous que les environs de l'école sont plus sécurisés depuis la mise en place de la rue scolaire ?

- ☐ complètement d'accord
- ☐ d'accord
- ☐ neutre
- ☐ pas d'accord
- ☐ pas du tout d'accord

Pensez-vous que le trafic est plus apaisé dans les environs de l'école depuis la mise en place de la rue scolaire ?

- ☐ complètement d'accord
- ☐ d'accord
- ☐ neutre
- ☐ pas d'accord
- ☐ pas du tout d'accord

Pensez-vous que les environs de l'école sont plus agréables depuis la mise en place de la rue scolaire ?

- ☐ complètement d'accord
- ☐ d'accord
- ☐ neutre
- ☐ pas d'accord
- ☐ pas du tout d'accord

Comment vous rendez-vous généralement à l'école depuis la mise en place de la rue scolaire ?

- ☐ à pied
- ☐ à vélo ou à trottinette
- ☐ en tram ou en bus
- ☐ [en train]
- ☐ en voiture (covoiturage)
- ☐ en voiture (voiture individuelle)

Comment vous rendiez-vous généralement à l'école avant la mise en place de la rue scolaire ?

- ☐ à pied
- ☐ à vélo
- ☐ en tram ou en bus



- ☐ en train
- ☐ en voiture

Prenez-vous davantage, maintenant, le vélo pour aller à l'école ?

- ☐ oui
- ☐ non, je prenais déjà régulièrement le vélo
- ☐ non, je trouve que le chemin pour aller à l'école n'est pas sécurisé à vélo
- ☐ non, je trouve que l'école est trop loin pour prendre le vélo
- ☐ non, ce n'est pas possible vu notre situation familiale
- ☐ non, car :

Prenez-vous moins la voiture pour aller à l'école ?

- ☐ oui, je prends moins souvent la voiture pour aller à l'école
- ☐ non, déjà avant la mise en place de la rue scolaire, j'allais à l'école à pied, à vélo, en bus ou en train
- ☐ non, je prends toujours autant la voiture car :

Envisagez-vous à l'avenir d'aller davantage à l'école à pied, à vélo, en tram, en bus ou en train ?

- ☐ non, je vais déjà à l'école à pied, à vélo, en bus ou en train
- ☐ non, je continuerai à prendre la voiture pour aller à l'école
- ☐ non, j'envisage de prendre davantage la voiture pour aller à l'école
- ☐ oui, j'envisage d'aller davantage à l'école
- ☐ à pied
- ☐ à vélo
- ☐ en tram, bus ou train

Si vous prenez la voiture pour aller à l'école, où vous gardez-vous depuis la mise en place de la rue scolaire ?

- ☐ dans la [nom de rue première possibilité]
- ☐ dans la [nom de rue deuxième possibilité]
- ☐ sur la [nom place]
- ☐ autre :

Je ne me gare pas, je dépose mes enfants :

- ☐ au début de la rue scolaire
- ☐ ailleurs :

Souhaitez-vous contribuer à la rue scolaire si le projet est maintenu ? Par exemple en installant les barrières avant et après les heures de pointe de l'école, ou en surveillant la fermeture, certains jours de la semaine ?

- ☐ non
- ☐ oui, mes coordonnées sont les suivantes :

Nom :

Adresse e-mail :

Numéro de téléphone :

(ces informations seront uniquement utilisées dans le cadre de la rue scolaire)

Avez-vous des suggestions pour sécuriser davantage les environs de l'école ou avez-vous des remarques concernant le projet ?

Merci beaucoup pour votre collaboration ! En fonction de l'évaluation (par les riverains, les parents, le personnel, les élèves, la direction de l'école et la commune), il sera décidé si la rue scolaire est mise en place définitivement ou pas. Vous recevrez de plus amples informations à ce sujet dans le courant du mois de



PHASE 5

Décision. Pour une mise en œuvre définitive ?

Tirer toutes les conclusions du test

Il est important de publier les résultats de l'évaluation, et de le faire en toute transparence.

Si le test est négatif, c'est-à-dire si la rue scolaire ne permet pas d'atteindre les objectifs fixés au départ, il est important de s'interroger, si cela n'a pas encore été fait, sur la pertinence éventuelle d'autres solutions : modification du plan de circulation, mise en rue piétonne, création d'une zone résidentielle, réalisation de nouveaux aménagements...

Les résultats seront analysés et discutés en interne, avec toutes les personnes ayant participé au projet : une belle occasion d'enrichir les résultats avec des exemples concrets.

Si cela n'a pas été fait en préalable au test et que celui-ci apparaît comme concluant, il est recommandé de contacter la Direction des Déplacements doux et de la Sécurité des Aménagements de Voirie du Service public de Wallonie (DDDSAV) pour demander un avis préalable.

Communiquer

Il est important de partager avec les différents publics-cibles les résultats des différentes évaluations réalisées lors de

la phase précédente : données chiffrées et perception, dans une perspective – avant – après, en faisant état du nombre et du taux de participation.

Pour cela, on pourra recourir au journal communal, aux réseaux sociaux, aux canaux d'information de l'école... Il est utile de garder le contact, de poursuivre l'information, au moins une fois par an sur la thématique de la mobilité aux abords de l'école, voire de l'exploiter dans le cadre d'activités de classe.

Si l'école dispose d'un Référent en éducation à la mobilité et sécurité routière (formation dispensée par le SPW, via l'Institut de formation en cours de carrière¹), celui-ci portera le projet et contribuera à sa dynamique.

Pérenniser la rue scolaire

Préciser

- Les horaires ;
- L'organisation de la gestion des barrières ;
- Qui sera responsable ;
- Certains éléments du projet de nature à optimiser son fonctionnement.

¹ mobilite.wallonie.be/home/je-suis/un-etablissement-scolaire/education-mobilite-et-securite-routiere-emsr/se-former-en-emsr.html

Prendre un règlement complémentaire de circulation routière

L'adoption d'un règlement complémentaire est obligatoire pour attribuer à une rue, de manière permanente, le statut de rue scolaire.

Comme toujours pour cette étape, il est vivement recommandé de demander l'avis préalable de la tutelle wallonne (DDDSAV du Service public de Wallonie).

Installer des barrières mobiles mais permanentes

Aucune exception n'est permise : pendant la fermeture de la rue, personne ne peut entrer ou en sortir, sauf autorisation.

Potelets rétractables

Une solution très efficace. Attention, les potelets doivent être suffisamment visibles des véhicules motorisés ! S'ils sont rétractables manuellement : le système n'est pas trop cher et facile à utiliser, mais il faudra toujours quelqu'un en début et en fin de période pour les actionner. Le système auto-rétractable est cher mais pratique. Les horaires étant prédéfinis, les potelets sont télécommandés.



Barrières levantes

Cette solution prend peu de place et est assez pratique. La barrière doit être suffisamment visible lorsqu'elle est levée. Il faut bien réfléchir à l'endroit où la placer.

Barrières escamotables

Lorsque la barrière est « pliée », elle prend un espace raisonnable. Bien réfléchir à l'endroit où la placer afin de ne pas masquer la visibilité.

Panneaux à message variable (PMV)

L'expérience a montré que ce système ne fonctionne pas à Bruxelles. Il n'est pas respecté car il n'y a pas de barrière physique. Les automobilistes passent, ce qui le rend extrêmement dangereux.

Barrières tournantes

Elles tournent autour de leur axe et sont parallèles à la rue lorsqu'elles sont ouvertes, perpendiculaires à la rue lorsqu'elles ferment l'accès. C'est une solution intéressante. Il faut bien réfléchir à l'endroit où les placer.

Il faudra s'assurer que les cyclistes/vélos cargo ne seront pas gênés dans leur déplacement.

À l'avenir...

La rue scolaire peut s'inscrire dans une dynamique que l'école poursuit déjà depuis un certain temps et constituer un maillon important d'une politique de mobilité durable. Parfois il pourra s'agir du point de départ.



À BRUXELLES, L'EXEMPLE DE LA RUE DE LA BRAIE

... a préfiguré le concept de la rue scolaire. Ce qui est particulièrement intéressant dans ce cas de figure c'est, d'une part, la participation qui a conduit aux mesures prises et, d'autre part, l'évolution du projet.

En effet, cette petite rue, accueillant trois écoles et plusieurs centres d'activités et de loisirs, était traversée par un trafic de transit et de desserte, et par ailleurs fréquentée par de nombreux enfants et jeunes se rendant à l'école. Dès 2007, une collaboration avec les écoles, a finalement abouti à la création d'une zone de rencontre en 2014. À la suite d'une pétition et à la demande du conseil des écoliers, la rue est devenue exclusivement piétonne en 2015 entre 7h30 et 17h30.

🔗 En savoir plus : www.publicspace.brussels





BRAINE-LE-COMTE - ÉCOLE NOTRE-DAME PÈRE DAMIEN

Du 16 au 20 septembre 2019 – 1 semaine

Enseignement maternel et primaire

 500 élèves

 Rue Père Damien et rue Haute

🕒 Fermeture de 8H à 9H / de 15H à 16H – le mercredi de 11H30 à 12H30

Contexte et objectif

L'école travaille régulièrement avec la ville pour améliorer la sécurité à ses accès : plan de déplacement scolaire, quatre pédibus, parking obligatoire pour les enseignants, constitution d'une commission mobilité composée du directeur, d'enseignants et de parents (elle se réunit quatre fois par an), réaménagement de voirie... Il s'agissait aussi de montrer que l'école est actrice de sa mobilité.

La rue scolaire a principalement permis de proposer une solution aux arrivées du matin, mais aussi de promouvoir le changement des mentalités et un gain pour la santé des enfants avec la diminution de la pollution due aux gaz d'échappement des véhicules. Un test de la qualité de l'air a été réalisé.

Quelles mesures d'accompagnement ?

La présence de la zone de police aux endroits les plus dangereux (fermeture de la rue à hauteur de la rue Mayeur Etienne : route régionale) et une présence humaine à chaque barrière ont permis d'expliquer le projet mais aussi de s'assurer que personne ne force le passage, ce qui est le vrai danger et décrédibiliserait le concept car les piétons s'estiment en sécurité.

*pour plus de sécurité et une
meilleure qualité de l'air dans
mon environnement scolaire, ma
rue est fermée à la circulation du
16 au 20 septembre 2019*



Quelle concertation, quelle information ?

Une communication importante a été mise en place par l'école à l'intention des parents. La commune a organisé avec l'école la communication aux riverains et de façon générale à tous les Brainois, avec courriers, toutes-boîtes, presse locale, site Internet de la ville et de l'école, événement facebook, couverture radio et presse de la Semaine de la Mobilité...

Quelles conséquences sur le plan de circulation ?

Des parkings sont disponibles à proximité. La fermeture a peu d'influence sur la circulation dans la rue car le quartier est majoritairement constitué de riverains.

Quelle implication des enfants ?

Les enfants de cinquième primaire ont accompagné les plus petits en classe pour ceux qui utilisaient le dépôt minute maintenu sur l'entrée n°2 de l'école.

Quelle évaluation ?

Une heure de fermeture c'est trop long. 3/4h serait idéal. Ces horaires ont été retenus entre autres pour ne pas favoriser un retard systématique lors de la dépose des enfants mais aussi en fonction des mesures de qualité de l'air.

Contact : Anne Salmon,
anne.salmon@7090.be



Source : mobilité.wallonie.be



COUVIN – ÉCOLE COMMUNALE DE PÉTIGNY

📅 Du 16 au 20 septembre 2019 – 1 semaine

🎓 Enseignement maternel et primaire

👥 73 élèves

📍 Rue Chéroulle à Pétigny

🕒 Fermeture de 7H30 à 8H30 / de 15H45 à 16H45 – le mercredi de 11H30 à 12H30

Contexte et objectif

La Ville a répondu à un appel du Gracq SUD ESEM qui a sollicité chacune des 12 communes du sud de l'Entre-Sambre-et-Meuse à initier une expérience pilote de rue scolaire dans le cadre de la Semaine de la Mobilité. Les différents acteurs de la mobilité de l'entité couvinoise se sont alors réunis pour cibler une école. Afin de donner toutes les chances de réussite au projet, il a été décidé de privilégier un cas présentant un contexte très favorable. Le choix s'est porté sur l'école de Pétigny. Celle-ci est desservie par une voirie communale à sens unique dans un quartier où le trafic est assez calme.

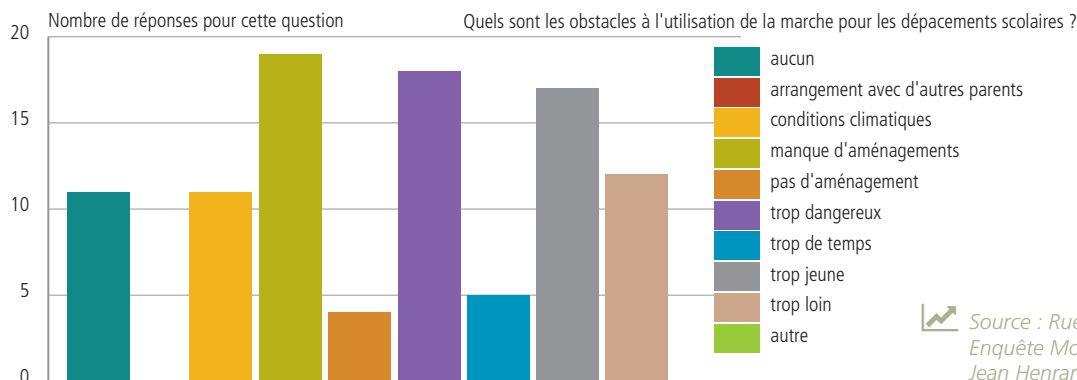
Quelles mesures d'accompagnement ?

Le placement quotidien des barrières était de la responsabilité du cantonnier communal. Des responsables du Gracq, de la centrale de mobilité MOBILESEM et de la Ville étaient présents aux heures de fermeture de la rue pour expliquer le concept et répondre aux questions posées.

Quelle concertation, quelle information ?

Les CEM de la Ville, MOBILESEM, le GRACQ, l'Echevine de la Mobilité, le Service Travaux et la Direction d'école ont travaillé de concert.

La direction d'école a informé les enseignants avant la rentrée scolaire. Elle a insufflé la motivation nécessaire et ils ont joué le jeu. La semaine précédant le test, un dépliant explicatif a été inséré dans le journal de classe des élèves afin de faire remonter l'information à leurs



parents. Les riverains ont été prévenus également. L'information était disponible sur le site internet de la Ville et un communiqué de presse a été diffusé aux médias.

Le quatrième jour du test, un petit-déjeuner a été organisé avec les différents acteurs (enseignant et élèves de sixième, direction d'école, commune, Gracq, MOBILESEM et presse) où chacun a pu partager sa perception.

le cheminement piéton des élèves et de mieux organiser le parking à distance.

L'opération sera renouvelée pour une plus longue période de test en tenant compte des remarques émises. La pérennité est en effet envisagée.

Contact : Jean Henrard et Régis Marée – jean.henrard@couvin.be, regis.maree@couvin.be.

Quelles conséquences sur le plan de circulation ?

Elles sont minimales car le village peut facilement être contourné et un parking, situé à 150 m de l'école, permet l'arrêt des voitures. En heure de pointe le matin, la circulation est relativement fluide. Le soir, la situation est plus compliquée et les parents se garent un peu n'importe où aux abords de l'école. Une grande partie des enfants habitent à proximité, mais environ 65% des élèves viennent en voiture et les 35 % restants à pied.

Quelle implication des enfants ?

Les enfants ont clairement joué le jeu et ont adoré ce test, qui fut bien encadré par les enseignants.

Quelle évaluation ?

Un questionnaire a été remis aux élèves et à leurs parents pour recueillir leur avis. Le retour est très positif, avec des remarques intéressantes. Quelques-uns ont exprimé leurs craintes face au mauvais temps ou à l'utilisation du parking sur la Place. Il est nécessaire de sécuriser



MONT-SAINT-GUIBERT – ÉCOLE DES HAYEFFES

📅 Du 16 septembre au 25 octobre 2019 – 6 semaines

🎓 Enseignement maternel, primaire et secondaire

👥 1500 élèves

📍 Rue des Hayeffes à Mont-Saint-Guibert

🕒 Fermeture de 7H45 à 8H45 / 15H à 16H30 – mercredi de 11H à 12H30



Contexte et objectif

Il s'agissait de sécuriser un tronçon de rue où sont situées deux grandes implantations scolaires avec beaucoup d'élèves. L'objectif était également de favoriser la mobilité douce en l'encourageant sur des voiries sécurisées.

Quelles mesures d'accompagnement ?

Renforcement des dépose-minutes (2 nouveaux installés), parking enseignants organisé, tronçon parallèle à la rue scolaire sécurisé pour la mobilité douce afin que les cyclistes et les piétons puissent l'emprunter, renforcement des parkings vélos dans les deux écoles.

Quelle concertation, quelle information ?

Une étude préalable a été réalisée par un bureau externe et a fait l'objet de discussions entre les directions des deux écoles, la police et la commune. Il faut noter en outre une implication importante des associations locales de mobilité douce : le Gracq, les Débrouillards...

Divers documents ont été distribués dans les écoles à tous les enfants. La communication a été répétée lors des réunions de la rentrée des classes et mise à jour sur le site et sur la page Facebook de la commune. Des courriers ont été envoyés aux riverains. L'information a aussi été transmise aux fournisseurs (poste, collecte des poubelles...) et aux communes voisines afin qu'ils la répercutent sur leur site et leur page Facebook, sans oublier une conférence de presse qui a réuni de nombreux journalistes.

Quelles conséquences sur le plan de circulation ?

L'étude de circulation, réalisée dans le cadre de l'élaboration du Plan communal de mobilité, a envisagé trois scénarios et évalué la faisabilité de la mesure. Le scénario retenu a eu pour conséquence une modification de la circulation dans certaines rues et des déviations.

Quelle implication des élèves ?

Une importante sensibilisation par les enseignants et la direction, dès la rentrée scolaire, a accompagné le processus, à la fois dans les cartables, dans les classes, à l'occasion de réunions de parents. Certains jours des bracelets lumineux et des vestes fluo ont été distribués aux enfants de primaire pour les remercier et les encourager à continuer.

Quelle évaluation ?

Le scénario testé a coupé une bonne partie du trafic de transit et modifié le mode de déplacement d'une partie des élèves.

Contact : Vanessa Dumont et Natalie Slegers,
vanessa.dumont@mont-saint-guibert.be,
natalie.slegers@mont-saint-guibert.be.

LA FERMETURE TOTALE DE LA RUE AUX VOITURES ENTRE LES DEUX RONDS-POINTS

- Permettant l'accès en venant de Court St-Etienne ;
- Facilitant les demi-tours ;
- Mise en circulation locale d'une petite voie étroite pour y privilégier les modes doux et y éviter le report du trafic ;
- Limitation de la vitesse à 30km/h, interdiction de stationner et limitation de tonnages, excepté bus, dans certaines voiries en amont du projet ;
- Organisation de l'utilisation des parkings existants, aménagement d'un des parkings en dépose-minute le matin uniquement ;
- Parcours piétons : parents accompagnent les enfants.

AVANTAGES :

- Rue devant le collège complètement réservée aux modes doux ;
- Les itinéraires entre les parkings et l'école sont exclusivement réservés aux modes doux (hors accès parking) ;
- Peu de riverains concernés (seulement 2 maisons) ;
- Solution idéale pour 85% des origines, alternative via rue A. Lannoye pour les autres ;
- Parking à proximité, celui du centre sportif et de l'école primaire restent accessibles.

INCONVENIENTS :

- Risque avéré de dépose minute sur les ronds-points ;
- Utilisation des places de parking des enseignants et de l'administration, risque qu'ils n'aient pas de place en arrivant > sensibilisation des enseignants aux autres modes et possibilité de réserver quelques places.



NIVELLES – ÉCOLE FONDAMENTALE SAINT-MICHEL

📅 Démarrage le 18 mars 2019

🎓 Enseignement : maternel et primaire

👥 Environ 250 élèves

📍 Rue de la Religion 1 - Nivelles

🕒 Fermeture de 8H à 8H40 / de 15H20 à 15H45 – le mercredi de 12H à 12H40



Contexte et objectif

Il s'agit d'une demande de la direction de l'école qui se plaignait de l'insécurité des enfants dans la rue qui conduit à l'école. Celle-ci est étroite et dispose seulement de quelques places de stationnement. Il n'y a pas de trottoir, la chaussée a été aménagée au même niveau que celui-ci. La configuration se prête bien à la mise en place d'une rue scolaire.

Quelles mesures d'accompagnement ?

La direction de l'école a décidé de prendre en charge le placement/déplacement et le contrôle de la barrière (professeur ou adulte responsable). Celle-ci a été attachée à un poteau par une chaîne métallique, pour éviter qu'elle ne disparaisse. Aujourd'hui, la barrière est placée correctement et quotidiennement par un membre du personnel de l'école ou par la police présente sur place le cas échéant. Les gardiens de la paix assurent encore régulièrement la sécurité et la traversée des piétons aux abords de la voirie, comme c'est le cas aux autres abords d'écoles de Nivelles également.

Quelle concertation, quelle information ?

A la demande de la direction de l'école, la Ville de Nivelles, en concertation avec le groupe circulation (autorités, police, service travaux, prévention et mobilité), a étudié et mis en place le test. Des réunions préalables ont eu lieu avec la direction de l'école.

Un courrier, co-signé par l'école, la Ville et la police, a été adressé aux riverains et aux parents de l'école, expliquant le concept de rue scolaire, les objectifs, les règles...

L'intercommunale InBW étant implantée dans cette voirie et disposant d'un accès à un parking, une rencontre a été organisée afin de leur présenter le caractère sécuritaire de la mesure. Une sensibilisation des employés a été effectuée en interne pour leur suggérer d'utiliser d'autres accès aux parkings de l'InBW, également à leur disposition.

Enfin, des articles de presse et les réseaux sociaux ont joué leur rôle et ont bien relayé l'information.



Quelles conséquences sur le plan de circulation ?

La rue de la Religion est étroite et le passage simultané des piétons et des véhicules y est particulièrement difficile. Elle est à sens unique et compte peu de riverains. La fermeture temporaire de celle-ci a peu d'impact sur le reste de la circulation. Toutefois, dans ce quartier, le stationnement est fort problématique car le nombre d'emplacements est réduit. Toutefois la Ville n'a pas eu de plaintes à ce sujet.

Quelle implication des enfants ?

Ceux-ci ont été sensibilisés en classe et via les informations transmises à leurs parents.

Quelle évaluation ?

La mesure est concluante et assure une sécurité optimale pour l'ensemble des familles de l'école. L'expérience est très positive et à pérenniser pour le bien-être des enfants. Les parents sont satisfaits. Certains parents se plaignent de temps en temps, quelques personnes tentent de circuler dans la voirie, à contre-sens (lorsque la police n'est pas présente sur place), mais ces cas sont rares. Aucune plainte des riverains n'a été reçue au niveau de l'école. De manière générale, on respecte la rue scolaire. Le stationnement aux alentours de l'école est correct. Occasionnellement la police doit verbaliser certains véhicules stationnés illégalement sur la voirie. La circulation des piétons dans cette rue se fait actuellement en toute sécurité.

Contact : Valérie Heyvaert,
valerie.heyvaert@niveilles.be





SENEFFE – ÉCOLE COMMUNALE ET ÉCOLE LIBRE

- 📅 Du 16 au 21 septembre 2019 – 1 semaine
- 🎓 Enseignement : maternel et primaire – 2 écoles !
- 👥 100 élèves à l'école communale (1) / 300 élèves à l'école libre (2)
- 📍 rue de Buisseret (1) / rue du Miroir à Seneffe (2)
- 🕒 Fermeture de 7H30 à 9H / de 11H30 à 13H - le mercredi / de 15H à 16H les autres jours

Contexte et objectif

Malgré la zone 30, la vitesse est trop élevée rue de Buisseret et cette voirie est empruntée par du trafic de transit qui rejoint ensuite la route régionale. Cependant, la configuration des lieux permet sans grand détour une fermeture temporaire de la rue.

Quant à l'école située rue du Miroir, elle était demandeuse de tester une rue scolaire, en raison des mauvais comportements de parents en termes de stationnement et de manœuvres dangereuses pour les enfants.

Quelles mesures d'accompagnement ?

Deux ouvriers communaux ont pris en charge le déplacement des barrières pour l'école communale et deux surveillants habilités ont veillé au respect de celles-ci durant la fermeture de l'accès.

Le service mobilité a placé/enlevé les barrières pour fermer l'école libre et un surveillant habilité a surveillé la barrière. L'école a 2 sites et donc 2 accès : 1 voirie à sens unique (une barrière) et 1 voirie sans issue (qui conduit dans la cour de l'école (une barrière également).

Quelle concertation, quelle information ?

Des réunions préalables ont eu lieu avec les directions d'école pour préparer les projets. Une information a été transmise à tous les parents et riverains via une distribution toutes-boîtes et dans les journaux de classe.



Source : mobilite.wallonie.be

Quelles conséquences sur le plan de circulation ?

Le test a été très facile à organiser vu la configuration des lieux des deux sites concernés.

Quelle implication des enfants ?

L'information a été communiquée en classe. Chaque enseignant a été chargé de communiquer l'information aux élèves et d'expliquer l'intérêt de la rue scolaire.

Il reste encore des questions quant à la mise en place de tels projets sur le long terme, notamment en ce qui concerne la fermeture de la rue (mise en place et retrait des barrières, accès des riverains...). L'horaire de fermeture était trop large (7h30 c'est beaucoup trop tôt !).

Malheureusement, les mauvais comportements de certains parents sont réapparus dès la semaine suivante !

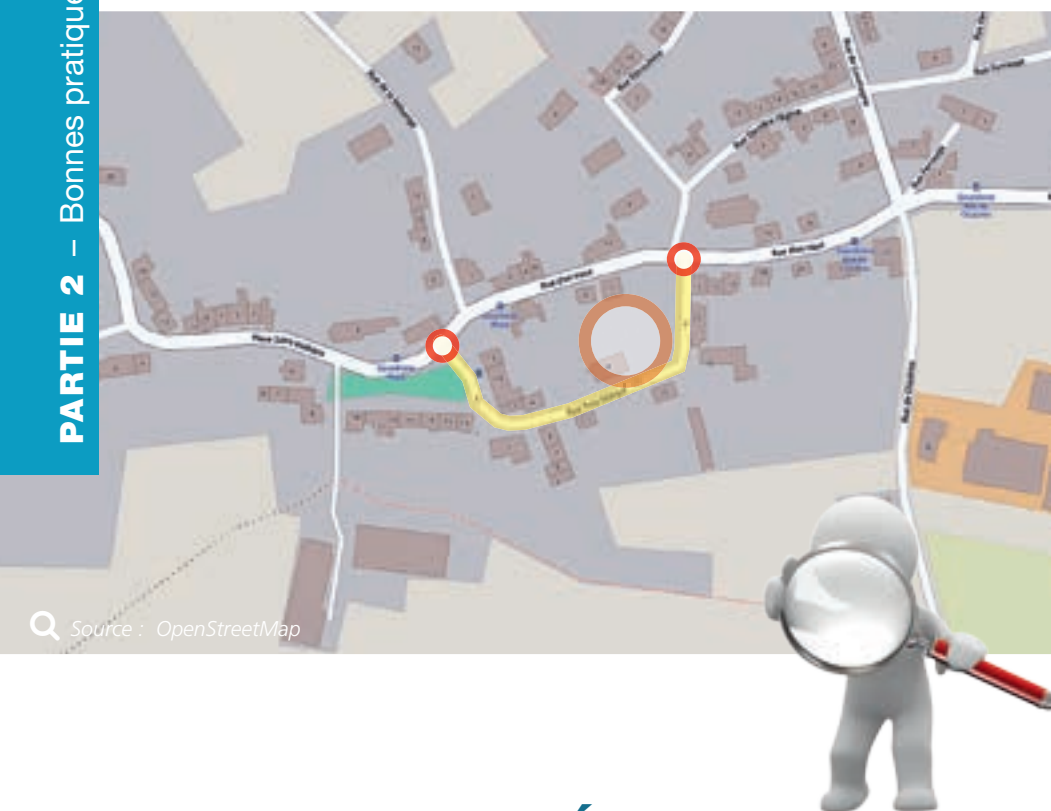
Contact : Marie Van Royen et Adrien Tricot, mobilite@seneffe.be

Quelle évaluation ?

Le test est globalement positif. Les parents étaient ravis.

Certains parents ont choisi un autre moyen de déplacement (notamment la marche) car il y avait beaucoup de moins de véhicules aux abords de l'école.





WALCOURT – ÉCOLE COMMUNALE DE GOURDINNE

📅 Du 16 au 20 septembre 2019 – 1 semaine

🎓 Enseignement maternel

👥 31 enfants

📍 Rue du Trou Margot

🕒 Fermeture de : 8H-8H45 / 14H45-15H45 – le mercredi 11H45-12H45

Contexte et objectif ?

L'enjeu était de sécuriser la rue qui est étroite afin de permettre aux parents d'accompagner leurs enfants à pied depuis la place Saint Walhère (possibilité de stationnement à 150 mètres) jusqu'à l'école et de promouvoir la mobilité douce.

Quelles mesures d'accompagnement ?

Vu la taille de l'école et les possibilités de stationnement plus que suffisantes sur la place toute proche, des mesures spécifiques n'ont pas dû être prises.

Quelle concertation, quelle information ?

Une concertation a eu lieu avec la direction de l'école et les enseignants. Ensuite, le projet a été annoncé aux parents et aux dix riverains qui habitent la rue. Il a été suivi de près par les deux Conseillers en mobilité, Serge Goffin, échevin de la Mobilité, et Matthieu Liessens, échevin de l'Enseignement, et initiateur du projet.

La gestion de la mise en place et de l'enlèvement des barrières devait être prise en charge par le cantonnier de Gourdinne et, plus largement, par le Service technique des Travaux de la Ville, sachant qu'il était difficile au cantonnier d'être présent sur place à chaque ouverture/fermeture de la rue.

Quelles conséquences sur le plan de circulation ?

La fermeture de la rue est sans réelle conséquence sur la circulation dans le village, mais a fait l'objet de réclamations de quelques riverains de la rue, pourtant peu nombreux.

Quelle évaluation ?

Le dispositif a été globalement bien respecté par les parents. Trois riverains sur les dix habitants de la rue se sont plaints de ne pouvoir circuler à leur aise. Des réponses leur ont été apportées en leur démontrant la qualité de vie améliorée par le calme de la rue aux heures habituelles de dépôt et de reprise des enfants.

📧 Contact : Fabian Delacourt et Olivier Losseau, mobilite@walcourt.be



CONCLUSION

Mettre en place une rue scolaire nécessite donc ordre et méthode, ainsi qu'une étroite collaboration entre les différents acteurs concernés.

Mais si la rue scolaire peut constituer une mesure intéressante pour sécuriser l'accès à l'école à pied ou à vélo, il est important de garder à l'esprit qu'elle ne peut fonctionner seule. Elle doit être intégrée dans un ensemble de mesures destinées à créer un environnement scolaire sûr et dans une politique de mobilité au niveau du quartier et de la commune.

Cela concerne l'infrastructure, mais également un soutien aux alternatives à la circulation motorisée, car elles contribuent à atténuer la pression de la voiture sur la sécurité et la convivialité de l'environnement scolaire.

Des mesures doivent également être prises à une échelle plus large pour accroître globalement la sécurité routière et réduire la présence de la circulation motorisée.

Dans ce cadre, l'école a un rôle essentiel à jouer, en encourageant les élèves et les enseignants à utiliser ces alternatives à la voiture et à respecter les règles de circulation, en plaçant des parkings supplémentaires pour les vélos, en organisant des activités en faveur de la mobilité douce et en proposant des cours sur la sécurité routière.

RÉFÉRENCES

Règlementation

Décret du 17 janvier 2019, Décret relatif à la lutte contre la pollution atmosphérique liée à la circulation des véhicules.

Article 22 undecies du code de la route. Circulation dans la rue scolaire.

Article 2.68 du code de la route. Définition de la rue scolaire.

Bibliographie générale

Cemathèque 50. Un règlement complémentaire de sécurité routière. Quand ? Comment ? ICEDD pour le compte du SPW, Namur, juin 2020. mobilite.wallonie.be/files/cematheque1/cematheque_0050.pdf.

Cemathèque 48. Mobilité scolaire. Quoi de neuf ? ICEDD pour le compte du SPW, n°48, avril 2019. mobilite.wallonie.be/files/eDocsMobilite/Centre de doc/CeMathèque/cematheque_0048.pdf.

Cematelier n°6. Communication et mobilité. Quelle stratégie adopter, ICEDD pour le compte du SPW, 2018. mobilite.wallonie.be/files/eDocsMobilite/Conseiller en mobilité/cematelier/Communication_et_mobilite.pdf.

Contacts utiles

SPW MI - EMSR - Education Mobilité et Sécurité routière. mobilite.wallonie.be/home/je-suis/un-etablissement-scolaire/education-mobilite-et-securite-routiere-emsr/se-former-en-emsr.html.

SPW MI - DDDSAV - Direction des Déplacements Doux et de la Sécurité des Aménagements de Voiries. www.wallonie.be/fr/demarches/demander-lapprobation-dun-reglement-complementaire-de-circulation-routiere-lautorite-de-tutelle.

Méthodologie et bonnes pratiques

La rue scolaire. www.securitheque.be/e-amenagements-usagers-et-vehicules/pietons-e-amenagements-usagers-et-vehicules/abords-d-ecoles/la-rue-scolaire.

Feuille de route de la rue scolaire à Bruxelles. mobilite-mobiliteit.brussels/fr/diy-rue-scolaire.

Feuille de route de la commune de Schaerbeek. www.1030.be/fr/rues-scolaires. www.1030.be/sites/default/files/files/Cadre-vie-Environnement/Mobilite-Voirie/2019_04_10_feuille_de_route_pour_la_creation_de_rues_scolaire_a_schaerbeek_fr.pdf.

Goede praktijk : Schoolstraat. Netwerk Duurzaam Mobiliteit. www.duurzame-mobiliteit.be/sites/default/files/inline-files/006_Schoolstraat_0.pdf.

Paraat voor de schoolstraat. www.paraatvoordeschoolstraat.be.

Draaiboek project schoolstraat. www.brugge.be/schoolstraat-draaiboek-pdf.

stad.gent/nl/mobiliteit-openbare-werken/mobiliteit/plannen-projecten-subsidies-cijfers-scholenwerking/scholenwerking/schoolstraten.

www.kortrijk.be/schoolstraat.

www.mechelen.be/schoolstraten.

Schoolstraten als ondersteuning van een veilige schoolomgeving. Evaluatie 5 jaar schoolstraten te Gent. stad.gent/sites/default/files/page/documents/20180608_DO_Def_eindrapport_Evaluatie_schoolstraten_Gent_0.pdf.



 Editeur :

SERVICE PUBLIC DE WALLONIE

Mobilité et Infrastructures

Boulevard du Nord 8, 5000 Namur

www.wallonie.be, mobilite.wallonie.be

Téléphone vert : 1718 (informations générales) – 1719 (allgemeine auskünfte)

Éditeur responsable : Ir Etienne WILLAME

ISSN : 2033-4680

 Contact :

SPW – DIRECTION DE LA PLANIFICATION DE LA MOBILITÉ

Boulevard du Nord, 8, 5000 Namur

Réseau des Conseillers en mobilité (CeM)

reseau-cem@spw.wallonie.be

 Conception, rédaction et coordination :

ICEDD asbl, Institut de Conseil et d'Etude en Développement Durable

Dossier réalisé par : Françoise BRADFER, Icedd

Comité de lecture :

Gaëlle CASSOTH – Tous à pied

Valérie DE BARBA – SPW MI

Vanessa DUMONT – Commune de Mont-Saint-Guibert

Bernadette GANY – SPW MI

Anne SALMON - Commune de Braine-le-Comte

Natalie SLEGGERS – Commune de Mont-Saint-Guibert

Brigitte VAN CAILLIE – SPW MI

Bénédicte VEREECKE – SPW MI

 Photo de couverture : Braine-le-Comte, rue scolaire. Source : mobilite.wallonie.be

Déjà parus dans cette collection

1. Le conseiller en mobilité : contexte, rôle et outils
2. Les pièges de la mise en œuvre des plans communaux de mobilité
3. La gestion de la demande de mobilité
4. La mobilité et l'aménagement du territoire
5. Mobilité, consommation d'énergie et pollution de l'air : quels enjeux pour demain ?
6. Tous en piste pour le vélo !
7. Une réunion ? Et si on en parlait ...
8. La signalisation, aussi une question de bon sens ...
9. Les CeM à la découverte de La Rochelle
10. Le charroi agricole
11. Le stationnement : encore et toujours au coeur de la mobilité – 1. Problématique générale
12. Le stationnement : encore et toujours au coeur de la mobilité – 2. Applications et effets
13. Mobilité scolaire
14. Mobilité en zone rurale
15. L'intermodalité dans le transport des personnes
16. Mobilité en Suisse romande
17. Le transport en commun
18. Nouvelles implantations commerciales et mobilité
19. Zone 30, zone résidentielle et zone de rencontre
20. L'aménagement du territoire et l'urbanisme face à la mobilité
21. Le stationnement – 3. Besoins spécifiques
22. Mobilité douce et déplacements quotidiens
23. Des comptages. Pourquoi ? Comment ?
24. Mobilité et environnemen
25. Le Plan Escargot. Un soutien financier aux communes pour favoriser les modes alternatifs de déplacement
26. Les systèmes de transport collectif structurants
27. Le Plan communal de mobilité : un état des lieux
28. Conseiller en mobilité : une formation, une fonction, un métier
29. Mobilité et déplacements domicile-travail
30. Le stationnement dépenalisé
31. Jeunes et mobilité
32. Déplacements en milieu rural. Quelles alternatives ?
33. Collaborations TEC – gestionnaires de voiries
34. Territoires, mobilité et aménagements en zone rurale.
35. Un règlement complémentaire de circulation routière. Quand ? Comment ?
36. Des Crédits d'impulsion pour la mise en oeuvre des Plans communaux de mobilité
37. Elaborer un Plan Commune cyclable : comment ?
38. Des indicateurs pour évaluer la mobilité communale
39. La marche, au coeur de la mobilité
40. Grandes villes wallonnes : quelle mobilité aujourd'hui et demain ?
41. Stationnement 4 – Besoins de stationnement de voitures et projets immobiliers : quelle stratégie ?
42. Une circulation apaisée dans les villes et les villages. Quelle stratégie ? Quels outils ?
43. Mobilité des seniors
44. La voiture en partage
45. Quelles motorisations demain ?
46. Stationnement vélo et projet immobilier. Bonnes pratiques
47. Voies lentes et déplacements quotidiens
48. Mobilité scolaire. Quoi de neuf ?
49. Bornes de rechargement de véhicules électriques. Quelle stratégie de déploiement ?
50. Règlement complémentaire de circulation routière. Quand ? Comment ?
51. Concevoir une rue scolaire – Méthodologie et bonnes pratiques