

Rue de l'Avenir



Plans de mobilité - pour les écoles aussi

*Reflets de la Journée Rue de l'Avenir 2012
28 septembre à Nyon*

Si on connaît désormais bien en Suisse les plans de mobilité d'entreprise, on connaît encore peu la démarche analogue développée pour les écoles. Un thème qui a manifestement suscité l'intérêt des acteurs concernés, scolaires, politiques, associatifs et professionnels du territoire.

La journée a permis d'aborder une problématique riche et complexe. On y a découvert les réflexions et les solutions mises en place par trois établissements de Nyon et sa région, et des démarches innovantes développées en Suisse et à l'étranger. Des bonnes pratiques, parmi d'autres, dont on peut s'inspirer et qui méritent d'être connues. Le site Internet que vient de créer l'ATE devrait y contribuer.

Beaucoup d'éléments intéressants sont ressortis de la journée. Une évidence peut-être, pourtant souvent sous-estimée: tout changement commence par la connaissance de la situation, d'où l'importance d'un état des lieux préalable. Pour cela, autre évidence: rien de tel qu'impliquer les principaux concernés - les acteurs scolaires, les parents, mais aussi les enfants eux-mêmes. Un apport essentiel pour qui veut planifier des espaces vraiment adaptés aux enfants.

L'articulation nécessaire entre mesures d'infrastructures et sensibilisation a été soulignée à plusieurs reprises. Les deux sont indispensables: les améliorations au niveau des infrastructures ne suffisent pas à elles seules à faire évoluer les comportements, et sans un réseau et des aménagements confortables et sûrs, il ne sert à rien d'inciter les enfants à se déplacer à pied ou à vélo.

Beaucoup des mesures ne sont pas lourdes et coûteuses, elles peuvent être très simples. Il faut surtout en amont la conviction de l'importance de la problématique, la volonté politique de la traiter et un ingrédient présent dans tous les exemples présentés: de l'imagination!

RdA

Et le Prix spécial est...

Le 3 octobre 1981, se crée à Lausanne un groupe de travail dont les objectifs sont de faire connaître en Suisse romande les premières expériences de rues résidentielles et de modération de la circulation. Alain Rouiller fait partie des fondateurs de ce qui devient le GCR - Groupe conseil romand.

30 ans plus tard, le GCR devenu Rue de l'Avenir en 2000 est toujours là. Alain Rouiller aussi!

Alain a pris sa retraite au mois de juin 2012. Le thème de la journée était un moment particulièrement approprié pour rendre hommage à celui qui s'engage depuis de nombreuses années pour la sécurité des enfants. La journée était aussi une occasion de souligner l'apport déterminant d'Alain à Rue de l'Avenir. Entre autres contributions, il est la mémoire vivante de 30 ans d'histoire de reconquête de la rue, qui permet une in-

dispensable mise en perspective. Alain est aussi toujours au courant de l'actualité, et il a acquis de son activité politique et associative le réflexe de l'information et de la collaboration en réseau. Restant actif à Rue de l'Avenir, il va continuer d'y apporter ses compétences. Après, en arrêt sur image, un Prix spécial bien mérité!



- **Place de la Gare nord.** L'accueil du matin avait lieu sur la zone de rencontre réaménagée à l'amont des voies, dans un secteur qui a connu et va encore connaître des changements importants. Plus d'informations et photos sur: www.zonederencontre.ch
- **Petites annonces.** Mobilité piétonne recherche un-e chef-fe de projet et responsable pour la Suisse romande à 60%: www.mobilitepietonne.ch
L'ATE recherche un-e assistant-e web à 50%: www.ate.ch
- **Présentations de la journée.** Toutes les présentations peuvent être téléchargées sur le site Internet de Rue de l'Avenir: www.rue-avenir.ch > Dernière journée.

Impressum

Rue de l'Avenir

Organismes membres de l'association: ATE - Association transports et environnement

Mobilité piétonne - Association suisse des piétons

PRO VELO Suisse - Association pour les intérêts des cyclistes

Association Transports
et Environnement

ATE

Fussverkehr Schweiz
Mobilité piétonne
Mobilità pedonale

Organismes associés: La Rue - groupe de travail de l'EPFL, Ligues de la santé VD, Pro Juventute, Pro Senectute.

Secrétariat, rédaction, abonnements et changements d'adresses:

Marie-Claire Pétremand, 2322 Le Crêt-du-Loche • 032 724 32 82 • secretariat@rue-avenir.ch

Contact correspondants régionaux et prestations Rue de l'Avenir:

Alain Rouiller • 022 777 10 02 • communication@rue-avenir.ch

PAO: Ecodev Sàrl, Neuchâtel

Impression: Pressor, Delémont

Coordination du numéro: Dominique von der Mühl

N.B: certain-es rédacteurs/trices appliquent les rectifications orthographiques de 1990 (par ex. suppression du circonflexe et des traits d'union)

CCP: 20-7856-6

www.rue-avenir.ch

Une démarche pour repenser le chemin de l'école

Les déplacements générés par un établissement scolaire ont un impact à la fois sur la sécurité autour de l'établissement, sur la qualité de vie du quartier et sur la santé des enfants et des adultes qui le fréquentent. Partout se développe l'idée qu'il faut mener une réflexion sur ces déplacements, leurs causes et leurs impacts.

Un «plan de mobilité scolaire» (PMS) est une démarche globale qui permet de repenser les déplacements entre le domicile et l'école, en privilégiant les modes de transport durables.

Un PMS recouvre tous les modes de déplacements (marche, vélo, voiture, transports publics), et implique tous les acteurs de la communauté scolaire - enfants, jeunes, enseignants, parents. Il est généralement le fruit de la volonté d'un établissement scolaire, d'une commune ou d'une association de parents, mais peut aussi être initié par des autorités cantonales, régionales ou nationales, avec des mesures incitatives et des aides financières de l'Etat - c'est le cas des pays anglo-saxons. C'est une démarche participative qui, pour réussir, doit impliquer tous les acteurs concernés.

Sensibilisation, sécurisation, incitation

Un plan de mobilité scolaire se développe autour de trois volets:

- sensibilisation des acteurs aux impacts des déplacements sur la santé, la qualité de l'air et l'environnement (elle peut aussi se faire auprès des élèves, dans le cadre scolaire);
- sécurisation des trajets des écoliers;

- incitation, pour encourager élèves, parents et enseignants à faire évoluer leurs habitudes.

Approche volontariste ou pragmatique

On peut constater deux stratégies en matière de plans de mobilité scolaire: l'approche anglo-saxonne, volontariste et systématique, et celle des pays et régions francophones, plus pragmatique et empirique.

Dans les années 1990, les «School Travel Plans» anglais, disposant de budgets conséquents, ont permis à près de 90% des écoles britanniques de disposer d'un plan de mobilité en 2012. D'autres pays se sont engagés dans une politique volontariste, comme la Nouvelle Zélande, qui veut couvrir 500 écoles de la région d'Auckland à l'horizon 2016 et a élargi cette stratégie à tout le pays depuis 2006. Le Canada a lancé en 2009 un programme national du même type.

En France, comme en Suisse, les initiatives partent du terrain et l'accent est mis sur le partage de l'information. Le Grand Lyon organise trois journées de formation chaque année, qui ont permis à 37 communes de lancer des démarches. A Bruxelles, un Salon annuel des plans de déplacements scolaires est organisé pour partager actions et expériences.

Il manque des évaluations à large échelle permettant d'avoir une meilleure idée des avantages de chaque méthode pour pouvoir adapter les bonnes pratiques avec plus d'efficacité.

Sensibiliser les adultes de demain

Travailler sur la mobilité scolaire est un pari sur l'avenir: sensibiliser les enfants et les jeunes autour de leur mobilité et de ses conséquences les incite à se déplacer de manière plus durable, leur donne l'occasion d'expérimenter les modes alternatifs à la voiture, et permet à plus long terme d'espérer un impact sur la mobilité des adultes de demain.



Préalable: l'état des lieux

Pas de plan de mobilité sans un état des lieux des déplacements des élèves et des enseignants, comme l'a souligné Paola Nagel-Petrucci, chargée de projet à l'ATE. A cette fin, l'association a créé trois questionnaires, destinés aux enfants, aux parents et aux enseignants. Le premier fournit la vision qu'a l'enfant de ses déplacements, celui des parents les invite à tracer le chemin parcouru par leur enfant, en identifiant les endroits dangereux.

Ces informations rassemblées donnent une image de la manière dont se déplacent les écoliers, s'ils vont seuls à l'école ou accompagnés, quelles en sont les raisons et quelle est leur appréciation de la sécurité des trajets. Puis vient le diagnostic du chemin de l'école, socle de tout plan de mobilité scolaire.

La démarche a notamment été effectuée à Nyon, une action expliquée par Corine Kym Fahle, de l'Association des parents d'élèves de Nyon et Prangins. Des résultats attendus pour la fin de l'année, qui permettront à l'APEN et aux partenaires concernés de cibler leurs priorités et décider des actions futures. (PNP / FLM)



www.mobilitescolaire.ch

Forte d'une expérience de plus de 20 ans dans le domaine des déplacements des écoliers, l'ATE vient de créer un site Internet sur les plans de mobilité scolaire. On y trouvera des informations détaillées sur les étapes d'un PMS, des outils pratiques pour le réaliser, et des exemples d'initiatives et expériences intéressantes d'ici et d'ailleurs. Un site orienté sur la pratique, destiné à tous les acteurs concernés. (FLM)

Françoise Lanci-Montant ■

Nyon - des visites riches d'enseignements!

Traiter du chemin de l'école dans l'un des districts les plus motorisés de Suisse peut surprendre. Pourtant les visites du matin ont permis de découvrir les réflexions et les solutions concrètes mises en place dans trois collèges, confrontés notamment au problème des parents-taxis. Mais pas seulement.

Les visites ont conduit les participants successivement dans trois collèges, présentant des situations et des problématiques diverses - celle du stationnement étant omniprésente.

Le collège des neuf villages

Première étape de la visite, le collège Elisabeth de Portes. L'établissement regroupe 415 élèves des niveaux primaire et secondaire, en provenance des neuf communes de l'Asse-Boiron, d'où des enjeux à la fois régionaux et de proximité.

Au vu du périmètre concerné, les élèves habitant dans un rayon pédestre ou cyclable ne sont pas majoritaires. Ils n'ont cependant pas été oubliés, avec l'aménagement d'un cheminement le long de la route de Crassier, l'utilisation possible des chemins fonciers pour venir à vélo, et l'installation de supports vélos.

Beaucoup d'élèves sont encore acheminés à l'école en voiture, mais un service privé de bus scolaires a été mis en place de longue date, garantissant une place à chaque écolier. Comme l'a relevé Pierre-Etienne Gschwind, directeur de l'établissement, ce système a aussi ses faiblesses, en particulier il ne couvre pas les déplacements non scolaires, le mercredi après-midi ou le samedi. La réorganisation des transports publics régionaux offrira sur ce point une amélioration.

L'offre parascolaire a un rôle à jouer: la cantine scolaire projetée devrait permettre de limiter les déplacements, et diversifier la vie de l'établissement. En partie induits par le concordat HarmoS, ces changements seront peut-être l'occasion de repenser les déplacements des élèves, mais aussi du corps enseignant, encore très motorisé aujourd'hui.

Un collège privé qui s'engage

Le collège privé de Champittet, dans les hauts de Nyon, doit gérer les problèmes générés par une localisation en périphérie de ville, pensée à l'origine pour son accessibilité



Stationnement vélo à Borex-Crassier. Confrontée aux problèmes de vandalisme, la direction d'Elisabeth-de-Portes a choisi de déplacer le parc à vélo dans un espace bien visible (et plus pratique), tout proche des entrées. (Photo Gaël Cochand)

A l'école à vélo: des craintes... et des solutions

Selon une étude publiée par la SVI, les enfants seraient plus enclins à utiliser des modes actifs comme le vélo ou la trottinette pour se rendre à l'école que le bus ou la voiture des parents; alors que du côté des parents, des autorités communales ou scolaires, la peur des dangers prévaut souvent, en particulier concernant le vélo. Ces craintes ont trouvé leurs reflets lors de la journée, et l'interdiction d'aller à vélo - voire à trottinette - à l'école a été citée plusieurs fois. Les raisons avancées sont de divers ordres: vols et déprédations, concurrence avec le bus scolaire et, partout, problèmes de sécurité routière et image du vélo comme engin dangereux. Au plan des statistiques, le dernier Microrecensement sur les transports (2010) constate que l'utilisation du vélo continue de reculer chez les 6 à 17 ans. Des actions concrètes peuvent faire évoluer la situation. A Vuisternens-dvt-Romont, exemple présenté par Bibiane Bugnon, enseignante, l'action bike2school a été un déclencheur pour lever durant quelques semaines par année l'interdiction de venir à vélo depuis les communes voisines. Plusieurs actions ont permis d'aborder le sujet de manière concrète: ateliers théoriques et pratiques, sortie d'automne à bicyclette ou encore course d'orientation à vélo. Et au final un bilan positif.

Manon Giger ■

Pour en savoir plus

La circulation du point de vue des enfants, Les trajets scolaires des élèves du primaire en Suisse, rapport SVI 2004/006, Berne 2010 (en allemand avec résumé en français). Plusieurs liens utiles mentionnés dans la présentation de Bibiane Bugnon (voir site Internet de RdA). Pour découvrir d'autres actions visant à encourager la bicyclette auprès des enfants et des jeunes: www.defi-velo.ch (ateliers sur le voyage à vélo, sécurité routière, et aspects ludiques), www.coursvelo.ch (cours de conduite cycliste pour familles), www.bike2school.ch (concours pour les écoliers-ères), www.velobus.ch (comme le Pédi-bus, mais pour les plus grands et à vélo!)

automobile. Le collège accueille 200 élèves de 3 à 12 ans, domiciliés dans un périmètre régional large et dont «aucun ne vient seul». Les problèmes de parcage et de sécurité des enfants ont amené la direction de l'école à chercher des solutions.

Une réorganisation du stationnement, et un arrangement avec le Brico-Loisirs proche pour le stationnement de courte durée (avec liaison Pedibus) ont été suivis d'une démarche de sensibilisation et de communication auprès des parents d'élèves, concrétisée par une charte. Autre voie de solution, la mise en place d'un ramassage scolaire par petit bus porte ses fruits, il est apprécié des parents et de plus en plus utilisé. Par ailleurs les demandes d'instauration d'une zone 30 km/h et de mise en place d'un sens unique sont en discussion avec la Ville, pour améliorer les problèmes de circulation devant l'école.

Anne Gudon-Recoing et Patrick Mossu, directrice et directeur suisse, ont souligné la difficulté d'intervenir après coup, pour résoudre des problèmes que l'on n'avait pas imaginés au moment de l'installation. Une situation qui est désormais anticipée dans les nouveaux projets, qui font l'objet d'études préalables concernant la mobilité future des élèves.

La problématique des petits

Dernière étape de la visite, l'école primaire du Couchant fait partie d'un établissement regroupant plusieurs écoles de quartier en Ville de Nyon. Comme expliqué par Pascale Mauron, directrice de l'établissement, le défi principal du chemin de l'école est ici lié à l'âge des enfants (4 à 10 ans), qui rend délicate leur possible autonomie. Malgré une scolarisation de proximité, les problèmes de trafic ne disparaissent pas pour autant, ce qui a poussé la direction à prendre des mesures pour gérer le stationnement des parents-taxis.

Une collaboration fructueuse autour de la sensibilisation des parents a pu être mise en place entre la direction de l'école, la police, l'Office de la mobilité et l'association des parents d'élèves, comme l'a expliqué Christophe Greffier, policier spécialisé dans les questions de prévention, convaincu des bénéfices de ce travail commun entre direction scolaire et police de proximité.



Devant Champittet (le jour de la visite). Avec la réorganisation du stationnement, les voitures parkées sur le trottoir sont moins nombreuses. Mais la circulation et le stationnement restent problématiques, des discussions sont en cours avec la Ville, et avec les commerces voisins. (Photo Gaël Cochand)



Sortie des classes au chemin du Couchant. Le report de l'offre en stationnement sur une rue à l'arrière des bâtiments et une démarche de sensibilisation des parents ont permis d'améliorer la situation devant l'école. (Photo Gaël Cochand)

L'école du Couchant a été la première des trois écoles qui ont bénéficié d'un projet pilote sur les économies d'énergie (voir site Internet de la ville). Sarah Huber, déléguée à l'énergie de la Ville, a décrit les résultats impressionnants de ce projet, associant les élèves, le corps enseignant et jusqu'au concierge. Une démarche sur le long terme,

qui montre l'importance de la sensibilisation et de la communication, à côté des mesures techniques ou d'aménagement. Un volet mobilité, prévu dans un premier temps, a malheureusement été interrompu - on ne peut que rêver des effets qu'il aurait pu avoir...

Mathieu Pochon / Laurent Bonnard ■

Mobilité en mutation, à l'échelle locale et régionale

Nyon et sa région multiplient les projets pour faire évoluer l'offre et les pratiques vers une mobilité plus durable. A Nyon, un Office de la mobilité a été créé il y a six ans, sous l'impulsion d'Elisabeth Ruey-Ray, municipale. Celle-ci a souligné l'importance d'agir, dans ce domaine, à la fois sur les infrastructures, la sensibilisation et l'incitation aux changements de comportement. Le récent Concept de mobilité urbaine, présenté par Naima Mameri, déléguée à la mobilité, poursuit des objectifs ambitieux: diminution de 61% à 49% de l'usage de la voiture d'ici à 2030, au profit des transports publics et des modes doux (+30%). Des actions sont régulièrement entreprises, une page du site Internet de la Ville est consacrée à cette thématique.

La mobilité est aussi un thème prioritaire pour la région, qui se prépare notamment à la mise en œuvre de la toute prochaine réorganisation du réseau des transports publics. Celle-ci comporte une réforme de fond du système de transport scolaire, détaillée par Joël Vetter, de Regionyon. Des changements qui devront être intégrés dans le quotidien des élèves, et des parents. (DvdM)

Pour en savoir plus

www.nyon.ch/fr/vivre/mobilite-transport > Concept de mobilité urbaine
Lettre d'info de septembre 2010 consacrée au CMU: www.nyon.ch/fr/actualite/lettres
Rapport région: www.regionyon.ch/mobilite > Transports publics.

Bâle - la ville du point de vue des enfants

Suite à une démarche originale menée à St-Johann, un quartier pratiqué au quotidien par un demi-millier d'enfants, le Service du développement territorial (BS) a élaboré un guide pratique à l'usage des services concernés, destiné à promouvoir un développement urbain adapté aux enfants. Un projet innovant, récompensé par une distinction du concours Flâneur d'Or 2011.



La réalisation de l'autoroute souterraine favorise les améliorations urbaines dans le Nord de Bâle. Comme l'a souligné Peter Gautschi lors de sa présentation, le défi pour les villes est de développer des solutions durables, indissociables des processus de densification urbaine. La préservation de la qualité de vie constitue un enjeu majeur. L'enfant peut en être la mesure: une ville « amie des enfants » l'est aussi largement pour tous.

Des enfants analysent leur quartier

Entre 2006 et 2008, le Service du développement territorial bâlois et le «Kinderbüro Basel» ont réalisé le projet «Jo! St. Johann». Celui-ci consistait à faire une analyse socio-spatiale du quartier dans le but de réaliser des mesures concrètes d'amélioration. L'originalité de la démarche est qu'elle a été réalisée avec les enfants. Une trentaine de visites d'investigation du quartier ont été menées avec les enfants. Puis leurs préoccupations et leurs réflexions ont été consignées sur une carte selon trois types de lieux: les lieux présentant des risques, les lieux à potentiel d'amélioration et les lieux de référence pour les enfants, catégorisés en fonction des pratiques sociales qui y sont rattachées.

Der Weg ist das Spiel

Dans ses déplacements, l'adulte est généralement concentré sur sa destination («der Weg ist das Ziel»). Pour l'enfant, déplacement et jeu sont étroitement liés («der Weg ist das Spiel»). Les enfants ont des chemins informels, ils n'hésitent pas à jouer les explorateurs là où l'adulte suit le chemin officiel. Ils aiment les activités à plusieurs, mais ont aussi besoin d'être seuls. Ils sont sensibles à la sécurité et à la propreté, et ont besoin d'éléments qui les aident à se situer, s'orienter et interagir avec leur environnement. La démarche postule qu'il s'agit de bien comprendre ces spécificités pour planifier des aménagements adaptés aux besoins des enfants. C'est l'objectif du guide.

Se mettre «à hauteur d'yeux d'enfant»

Le guide «Auf Augenhöhe 1,20 m» liste huit principes directeurs à suivre pour la planification. Les aménagements devraient: 1/ favoriser le mouvement spontané, sous toutes ses formes; 2/ être multifonctionnels et adaptables; 3/ offrir un contact avec la nature (environnement, matériaux); 4/ permettre les contacts avec d'autres enfants et les activités en solitaire; 5/ former un réseau interconnecté et sécurisé, favorisant l'autonomie des enfants; 6/ être entretenus et propres, ne pas présenter de risques; 7/ faciliter l'orientation et l'identification par l'aménagement; 8/ être conçus avec la participation des enfants eux-mêmes. De manière symbolique, il se présente sous forme de toise (voir illustration).

Un éventail de mesures concrètes

Dans le quartier de St-Johann, différentes mesures ont été réalisées, dont plusieurs ne sont ni lourdes ni coûteuses. On a par exemple prolongé une phase verte de feux à un carrefour pour faciliter la traversée, amélioré l'éclairage de la porte St-Johann, où les enfants redoutaient de passer de nuit, ou posé une série de potelets à la Vogenstrasse pour empêcher le parcage sauvage devant un passage très fréquenté par les enfants. L'exemple bâlois mérite d'être connu et communiqué plus largement. Il existe encore peu d'exemples où l'on se soit, en amont, intéressé spécifiquement à la question des enfants, avec une démarche globale, dont fait partie intégrante la communication à l'interne des services. Un outil pertinent, qui n'est pas pour autant une recette: il donne un état d'esprit, et propose une démarche. A chacun de l'adapter en fonction des contextes.

Gaël Cochand ■

Un guide visuel et pratique. La «toise» invite à se mettre à hauteur d'yeux d'un enfant (les deux trous): le recto rappelle les huit principes, le verso donne des détails. Elle s'accompagne d'un document de synthèse du projet St. Johann, avec checkliste et exemple de questionnaire. (Source: canton de Bâle).

Pour en savoir plus

www.flaneurdor.ch

> Flâneur d'Or 2011 > Distinctions

Bruxelles - progression rapide des PDS

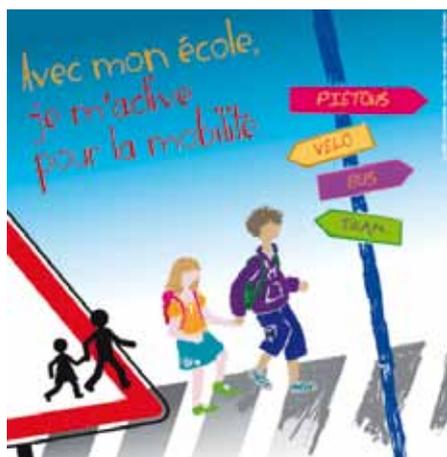
Depuis 2006, une méthodologie est développée à large échelle par la Région de Bruxelles-Capitale pour encourager les établissements scolaires à réaliser un Plan de Déplacements Scolaires (PDS). 200 écoles sur 650 ont déjà accepté d'entrer dans la démarche.

Chaque jour, dans cette Région qui compte 1,1 million d'habitants, ce sont 270'000 élèves qui se déplacent pour se rendre à l'école. Près de 40% des déplacements se font en voiture. Or les distances domicile-école sont souvent courtes et ce sont les premiers kilomètres qui sont particulièrement polluants. C'est pourquoi avec le soutien de quatre associations, dont l'Institut belge pour la sécurité routière (IBSR), la Région incite et aide les écoles à élaborer leur propre Plan de Déplacements Scolaires. Une ordonnance d'avril 2009 légalise cet outil, mais la démarche reste volontaire. Une démarche et des exemples présentés par Christine Heine, de la direction stratégie de Bruxelles-Mobilité.

Ces plans visent plusieurs objectifs: **sensibiliser** enfants, adolescents, parents et enseignants à la mobilité durable (20% du trafic aux heures de pointe sont liés aux déplacements domicile-école), à la sécurité routière et à l'environnement; améliorer la **sécurité** et la **qualité de vie** sur le chemin de l'école et aux abords de l'école; **changer les habitudes** et rationaliser l'usage de la voiture individuelle, pour diminuer le nombre de voitures à proximité des écoles et développer l'autonomie des enfants.

Soutien aux écoles

La mise en place du plan se déroule en quatre étapes successives sur une année: constitution d'un groupe de travail, diagnostic de la situation existante et plan d'actions, mise en œuvre, évaluation. Durant cette année, les écoles reçoivent un appui des associations Green et Coren, toutes deux actives dans le développement durable. Celles-ci organisent et coordonnent les réunions, réalisent le diagnostic en collaboration avec le groupe de travail créé, proposent des actions concrètes



Des mesures multiples et diverses sont préconisées pour favoriser la mobilité durable chez les adultes de demain: affiches et papillons, panneau d'affichage info mobilité, «rangs» piscine et bibliothèque, déplacements accompagnés à vélo, ateliers réparation... (Source: présentation Christine Heine)

et servent de relais vers les partenaires extérieurs. Après un an de soutien, les écoles sont considérées comme autonomes. Trois ans plus tard, elles sont recontactées pour une évaluation. 95% d'entre elles poursuivent leurs efforts. Elles actualisent alors leur PDS en relançant l'enquête auprès des élèves et en mettant le en place un nouveau plan d'actions qu'elles évaluent ensuite.

Communication et incitation

Un abondant matériel est à disposition des parents: fiches d'accessibilité multimodale des écoles par les transports en commun, cartes de localisation du domicile pour aider les parents à s'organiser entre eux, documents ludiques pour rappeler les règles d'or de la sécurité sur le chemin de l'école, etc. Le volet sensibilisation et éducation du plan d'actions comporte une multitude de mesures et d'actions possibles, la liberté étant laissée aux écoles de mettre en place celles qui répondent le mieux à leur situation particulière.

Certaines mesures peuvent être soutenues par la Région de Bruxelles-Capitale, comme aide à la concrétisation. Dans le futur, les écoles recevront une certification.

Marie-Claire Pétremand ■

Les exemples de deux écoles

L'école CATTEAU-AUORE est située au centre de Bruxelles, dans un secteur confronté à un gros problème de trafic. Une situation qui provoque beaucoup de tension du côté des parents, 80% des enfants sont conduits à l'école en voiture. Le PDS a permis de mettre en place diverses mesures pour encourager une autre mobilité: cours sur la mobilité donnés par une auxiliaire d'éducation lors des absences maladie des enseignants, installation d'un parking vélos, participation au brevet cycliste de toutes les 5èmes années, création de dépose-minute avec 40 parents qui se relaient pour assurer la sécurité des enfants et le bon fonctionnement du Kiss&Ride, action «A l'école/au travail sans voiture», et une action-phare par an. Le résultat est que 30% des enfants qui étaient conduits en voiture ne le sont plus.

A l'école SAINT-HENRI, située dans un quartier plus calme, les mesures choisies sont un peu différentes: abandon du bus scolaire pour aller à la piscine (les 700 mètres du trajet sont désormais effectués à pied), mise en place d'un pédibus, installation d'un parking à vélos, apprentissage du vélo en classe et en rue, apprentissage de la mécanique du vélo, organisation d'une journée visibilité, action «A l'école/au travail sans voiture». Il résulte de ce plan qu'entre 2008 et 2011, le pourcentage d'enfants conduits en voiture est passé d'un peu plus de 60% à environ 30% et le nombre d'enfants venant à pied accompagnés d'un peu plus de 20% à 50%. (MCP)

Pour en savoir plus

www.bruxelles.be/artdet.cfm/4851

www.bruxellesmobilitate.irisnet.be/partners/ecoles/plan-de-deplacement-des-ecoles

Au Tessin - mobilité et santé: même combat !

Les «Piani di mobilità scolastica» tessinois visent un double but: permettre de créer un réseau de mobilité douce accessible aux enfants, qui soit sûr, agréable et durable, et faire de la mobilité douce un principe prioritaire pour le chemin de l'école. Mais c'est sous l'angle de la promotion de la santé des enfants et de la lutte contre le surpoids que le canton du Tessin a véritablement donné l'impulsion aux plans de mobilité scolaire.



Une démarche d'ensemble cohérente, comportant état des lieux, aménagements, actions incitatives, relais d'acteurs locaux. Avec une communication visuelle et imaginative.

Les plans de mobilité tessinois, coordonnés dans un premier temps par le Gruppo per la Moderazione del Traffico della Svizzera italiana GMT-SI (voir encadré), qui a développé la démarche, le sont maintenant par le canton. Ils sont élaborés dans le cadre du programme «Meglio a Piedi sul percorso casa-scuola». Comme l'a expliqué Kurt Frei, du Département cantonal de la santé, la stratégie tessinoise se développe tant au niveau du canton, impliquant les décideurs au travers d'une concertation interdépartementale, qu'au niveau communal, où sont élaborées des solutions pratiques en collaboration avec les municipalités et les acteurs locaux. Au niveau cantonal, les plans de mobilité scolaire permettent d'inscrire les besoins des enfants dans les planifications, comme les plans directeurs cantonaux, et d'adapter les infrastructures en tenant compte de ces besoins.

Implication large et financement diversifié

L'impulsion est donnée par le Département de la santé, mais les Départements du ter-

ritoire, de l'éducation, des institutions sont également partenaires de la démarche. Si le projet est largement financé par le canton et Promotion Santé Suisse, il bénéficie aussi d'un soutien direct de la Loterie cantonale, qui finance pour moitié les plans de mobilité scolaire sur un crédit de 300'000 francs.

Chaque plan de mobilité scolaire est élaboré par un groupe de travail, conduit par un expert désigné par le groupe, réunissant tous les acteurs locaux concernés: autorités communales, responsables d'établissements, enseignants, parents, délégués du BPA, policiers et enfants. Les propositions sont élaborées sur la base d'une analyse détaillée de la situation et d'observations sur le terrain. Elles s'articulent autour de mesures d'aménagement, d'éducation routière et de sensibilisation.

Imagination et communication

Des idées innovantes ont été développées dans le cadre de ces plans de mobilité. C'est aussi la manière de communiquer qui fait l'originalité de la démarche, qui rend les mesures visibles et ludiques: concept de «Isola Felice» (île heureuse) qui propose d'interdire ou limiter la circulation dans un rayon de 300 à 500 mètres autour de l'école; les «Occhi Vigili»: des adultes formés pour surveiller les carrefours névralgiques ou encore le «Spazio Amico», un réseau de commerçants volontaires, disposés à aider les écoliers en difficulté.

Une démarche qui... fait école

Les plans en cours de réalisation concernent 20% des écoliers tessinois. Ils ont déjà permis d'apporter des solutions à des problèmes concrets et favorisent l'état des lieux des réseaux de mobilité douce à l'échelon

communal. Des bilans positifs qui confirment que les plans de mobilité scolaires tessinois sont sur la bonne route. Et une démarche qui a été récompensée par une distinction dans le cadre du concours Flâneur d'Or 2011.

Françoise Lanci-Montant ■

Prix Rue de l'Avenir 2012 au GMT-SI

Le Prix 2012 a été décerné au Gruppo per la moderazione del traffico nella Svizzera italiana - Groupe pour la modération de la circulation de Suisse italienne récompensant la démarche pilote de plans de mobilité scolaire tessinoise dont il est l'auteur. Créé en 1986, le GMT-SI assure une activité d'information et de conseil, et il a participé ces dernières années à plusieurs campagnes liées aux déplacements scolaires. Le projet de PMS développé pour le Tessin est exemplaire des différents volets de la démarche, avec un accent fort mis sur la communication. Il favorise l'implication des nombreux acteurs concernés, sous des formes souvent imaginatives et innovantes. Un guide pratique, concret et vivant, facilite la tâche aux acteurs intéressés et contribue à les motiver.

L'attribution du Prix au GMT-SI permet de souligner le rôle souvent essentiel joué par les associations dans l'impulsion des projets. Elles sont nombreuses aujourd'hui à apporter une expertise professionnelle précieuse et de grande qualité, comme le démontre tout particulièrement le projet tessinois.

Le Prix RdA 2012 a été remis à Christina Terrani, secrétaire du GMT-SI dès ses débuts et cheville ouvrière du projet. (MCP)

www.moderazionetraffico.ch

Pour en savoir plus

www.flaneurdor.ch > Flâneur d'Or 2011 > Distinctions
www.meglioapiedi.ch (site du canton)