



FICHE BONNE PRATIQUE POLLEC

La mobilité douce

Rangs scolaires à vélo et rues scolaires

Dans cette fiche vous trouverez :

- ✓ Les moyens techniques et financiers à prévoir
- ✓ Les partenaires potentiels à mobiliser
- ✓ Des recommandations juridiques, techniques
- ✓ Les noms des communes qui ont tenté l'expérience



REFERENCES PAEDC :

- ⚙ **Technologie** : Mobilité douce
- ⚙ **Action** : Mise en place de rangs vélo – rues scolaires
- ⚙ **Secteur(s) ciblé(s)** : Transport
- ⚙ **Objectif ciblé** : Diminution de la demande de transport motorisé
- ⚙ **Domaines d'interventions** : Transport - Transfert modal vers la mobilité douce – optimisation du réseau routier
- ⚙ **Moyens utilisés** : Sensibilisation/information - Implication de partenariats locaux – planification de la mobilité



CONTEXTE ET ENJEUX

Les abords des écoles reflètent la place prise par les voitures dans nos déplacements journaliers. Rares sont les établissements scolaires qui ne sont pas encombrés par des véhicules au début et à la fin des classes. En Belgique, 35% des déplacements sont inférieurs ou égaux à 5 km. Se rendre à l'école représente 10% des motifs de déplacement¹. Un volume élevé de trafic aux portes des écoles peut entraîner des situations dangereuses et une concentration des polluants dans l'air, au moment précis où un grand nombre d'enfants s'y trouvent. Un rapport de Greenpeace sur la qualité de l'air dans les écoles² montre que, dans la rue à l'entrée de l'école, seulement 3% des écoles testées ont un niveau de NO₂³ inférieur à 10 µg/m³ (correspondant à une bonne qualité de l'air). Pour 59% des écoles testées, l'air est de qualité mauvaise ou médiocre. En termes de sécurité, un cercle vicieux pousse les parents à conduire leur enfant en voiture en raison du sentiment d'insécurité générée par le chaos routier.

¹ « [Enquête Monitor sur la Mobilité des Belges](#) », Service public fédéral Mobilité et Transports, décembre 2019.

² « [Mon air, mon école. Etude sur la pollution de l'air dans 222 écoles belges. Résumé](#) », Greenpeace Belgique, mars 2018.

³ Le dioxyde d'azote a été choisi car il s'agit d'un gaz polluant essentiellement issu du trafic.

Cette fiche bonne pratique synthétise les retours d'expériences concrètes menées par des communes dans le domaine de la mobilité vers et à proximité des écoles : les rangs scolaires à vélo et les rues scolaires.

Les projets mis en place visent une **mobilité mieux maîtrisée**, une **meilleure sécurité routière** et une amélioration de la **qualité de l'air**. La **convivialité** sur le trajet ou aux portes de l'école favorise la réussite de ces expériences.



RETOURS D'EXPÉRIENCE DES COMMUNES

Rangs scolaires à vélo à Perwez⁴

L'organisation de rangs vélos est née du souhait exprimé par le Conseil communal des enfants de Perwez. C'est en avril 2008 déjà qu'a été lancée la première opération de « rangs scolaires à vélo » avec le soutien du Service Communal d'Aide aux Jeunes. Après plus d'une décennie, le succès rencontré par cette initiative se maintient dans cette commune rurale de 9000 habitants à l'est du Brabant wallon

Identification des itinéraires et organisation des circuits

Au démarrage du projet, une enquête mobilité avait été lancée auprès des élèves afin d'identifier ceux.celles qui souhaitaient participer aux rangs scolaires à vélo. Sur base des résultats, les agents communaux coordinateurs du projet ont représenté par un point, sur une carte de la région, chaque élève intéressé. Dès lors, des nuages de points ont permis de former des itinéraires. Six mois se sont écoulés entre la demande au Conseil communal des jeunes et le démarrage des rangs. Cette période avait été consacrée à la préparation de l'action : envoi et traitements des questionnaires, recherche et formation des accompagnateurs, mise en œuvre pratique.

⁴ Cette section actualise la bonne pratique rédigée par Marianne Duquesne [« Perwez – Succès pour les rangs vélos lancés avec l'aide de l'animateur du Service communal d'Aide aux jeunes et du conseiller en énergie »](#), mai 2009

Depuis 2008, chaque année avant les congés de printemps, un passage dans les classes permet d'informer les élèves et de recueillir les inscriptions aux rangs vélo.

Le nombre d'itinéraires couvert et la fréquence des rangs varient selon les années, suivant les inscriptions et les disponibilités horaires des adultes pour accompagner les rangs. En 2019, 5 itinéraires étaient proposés. Ils sont choisis en privilégiant la sécurité : sentiers, routes peu fréquentées, chemins de remembrement, RAVeL,... Une validation des itinéraires par les services de Police est intéressante.

Organisation pratique

Les rangs vélos sont organisés uniquement pendant la bonne saison (de la reprise des cours après les congés de printemps à la fin juin et pendant le mois de septembre) principalement pour des raisons de sécurité et de confort. Les jeunes cyclistes et leurs accompagnateurs espèrent ainsi ne circuler qu'à la lumière du jour et avec une probabilité d'avoir des conditions climatiques favorables plus grandes.

Selon les années, les rangs rassemblent entre 50 et 75 inscrits, à partir de la 4^{ème} primaire. Des enfants plus jeunes d'une même fratrie peuvent accompagner, à condition de savoir bien rouler. L'idée étant d'éviter de devoir sortir la voiture pour conduire l'un de ses enfants à l'école alors que le.s aîné.s s'y rendent à vélo.

En 2019, deux des itinéraires étaient organisés le mercredi (avec retour le midi) et trois le jeudi. L'horaire de démarrage de chaque itinéraire est fonction du temps nécessaire pour rejoindre les écoles situées dans le centre de Perwez. Les itinéraires desservent toutes les écoles de l'entité, tous réseaux confondus.

Deux accompagnateurs adultes encadrent chacun des rangs. L'équipe d'accompagnateurs se composait en 2019 de 11 personnes : les employés communaux du Service Communal d'Aide aux Jeunes, le conseiller en mobilité, le gestionnaire du centre sportif, les gardiens de la Paix et des bénévoles. Ils ont tous suivi deux jours de formation dispensés par Pro Velo. Il est nécessaire de prévoir des accompagnateurs de « réserve » en cas d'empêchement (maladie, vacances...).

Le temps consacré par le personnel communal lors de l'accompagnement des rangs et lors de la promotion annuelle des rangs vélo est le seul coût identifié pour cette action.

Vu qu'ils sont sur le chemin de l'école, les élèves sont couverts par l'assurance scolaire.

Un gilet fluo et un casque sont requis pour l'ensemble des participant.e.s.

Les crevaisons et autres pépins techniques sont rares. S'ils surviennent, l'un des adultes accompagne l'enfant avec son vélo à l'école ou son domicile pour la réparation.

Facteurs de succès

Au départ, le fait que la demande a émané du Conseil communal des enfants a constitué le premier facteur de réussite du projet : il s'agissait d'un projet par les enfants pour les enfants. Ensuite, le fait que le Collège ait donné l'autorisation aux agents communaux participants d'encadrer les rangs durant leurs heures de travail et leur couverture par une assurance de la commune a fortement facilité la mise en place concrète du projet.

Dans sa phase de pérennisation les facteurs de réussite identifiés sont :

- le suivi du projet par une personne de référence présente et motivée (le conseiller en mobilité) ;
- la constitution d'une équipe de « référents vélo » pour la commune, formée et qui encadre aussi les brevets Pro Velo ;
- la présence de bénévoles pour l'accompagnement ;
- l'intégration dans une dynamique vélo plus large (passage des brevets Pro Velo dans les écoles en 5^{ème}-6^{ème} primaire, participation à l'action annuelle « Clap au Vélo », contacts avec le relais local du GRACQ,...) ;
- les autres actions du Service Communal d'Aide aux Jeunes (ateliers, projets,...) pour établir un contact avec le public et motiver les enfants à participer ;
- l'implication lors d'une initiation Pro Velo dans l'école secondaire locale touche des jeunes qui pourraient être motivés à faire du bénévolat ;
- le faible coût de l'opération, qui se limite au temps presté lors de l'accompagnement des rangs par les agents communaux et à un petit cadeau pour les bénévoles par an ;
- la convivialité de l'action, qui garantit de bons ambassadeurs pour la saison suivante !

La commune a établi une charte pour les participants à l'action. Cette charte signée par les élèves, les parents et les accompagnateurs engage moralement la personne (l'engagement porte notamment sur une participation régulière, le respect du Code de la route, des consignes de sécurité et de l'horaire). De plus, elle permet d'induire une discipline parmi les usagers (par exemple, en cas d'absence, la personne prévient la veille par téléphone).

D'autre part, comme chaque participant reçoit une feuille de route avec des horaires de passage, peu de place est laissée à l'improvisation.

Avantages et conséquences

Outre l'impact énergétique, environnemental et d'amélioration de la qualité de l'air, les rangs vélos encadrés apportent de nombreux avantages à la collectivité :

- ils donnent le goût aux déplacements à vélo et éduquent à une mobilité moins énergivore et plus durable, avec relais vers les familles ;
- ils engendrent des besoins d'installation d'abris vélos,... qui rendent visibles la présence du vélo au quotidien à l'école ;
- ils favorisent l'exercice physique et contribuent à une meilleure condition physique des enfants ;
- ils permettent aux jeunes cyclistes d'apprendre à prendre leur place dans le trafic ;
- ils permettent des échanges intergénérationnels et améliorent la convivialité sur le chemin de l'école ;
- ils contribuent à donner à l'enfant une plus grande autonomie : certains rangs dits « pirates » sont observés avec des groupes d'enfants cyclistes en dehors des jours de rangs scolaires officiels sur des itinéraires sécurisés désormais connus.

Rues scolaires

De nouvelles possibilités réglementaires

Depuis octobre 2018, les communes sont autorisées à créer des rues scolaires⁵.

Les rues scolaires ouvrent de nouvelles possibilités d'aménagement pour les gestionnaires de voiries : la circulation y est réservée aux piétons et aux cyclistes de manière temporaire et à certaines heures, au vu de la présence d'une école dans la rue.

Il y est permis de circuler avec des véhicules à moteur uniquement pour :

- les habitants de la rue concernée ou ceux dont le garage se trouve dans ladite rue ;
- les véhicules prioritaires, lorsque la nature de leur mission le justifie ;
- les véhicules dont le conducteur est muni d'une autorisation du gestionnaire de la voirie.



L'article 22 undecies du code de la route prévoit une signalisation appropriée à savoir le signal C3 flanqué d'un additionnel spécifique "rue scolaire" qui **rue scolaire** seront apposés sur une barrière déplaçable aux périodes déterminées par le gestionnaire de la voirie.

Une ordonnance de police temporaire est à prévoir pour la mise en place de la rue scolaire.

Mise en place concrète

Pour que la rue scolaire soit un succès, il est important de soigneusement préparer le projet.

Les étapes suivantes sont recommandées :

- Vérifier que la rue se prête à une fermeture (peu de trafic de transit, pas de ligne régulière de transport en commun...) ;

⁵ Loi du 2 septembre 2018 modifiant l'arrêté royal du 1^{er} décembre 1975 portant règlement général sur la police de la circulation routière et de l'usage de la voie publique en ce qui concerne la création de rues scolaires est entrée en vigueur le 20 octobre 2018.

- Rassembler responsables communaux, parents, enseignants et riverains afin de mesurer l'intérêt et la motivation pour un tel projet ;
- Identifier plusieurs zones de délestage où les parents peuvent déposer leur enfant. Ceci est important pour éviter que le chaos routier ne soit transféré aux abords de la rue scolaire. Ces zones doivent être assez proches de l'école pour permettre à l'enfant de rejoindre l'école à pied, seul ou accompagné (l'école peut éventuellement organiser des rangs depuis ces zones avec l'aide des parents) ;
- Prévoir des infrastructures adéquates pour ranger les vélos, trottinettes, etc ;
- Rassembler les acteurs pour convenir des aspects pratiques (heures de fermeture, placement des barrières, etc.) ;
- Effectuer une phase test permettant à l'ensemble des acteurs d'évaluer l'efficacité du dispositif (pour une période de 3 mois par exemple, avec une barrière nadar) ;
- Evaluer la rue scolaire à l'issue de la phase de test ;
- Décider de procéder à un aménagement définitif en fonction de l'évaluation.



Conseil : Une évaluation de la qualité de l'air peut être mise en place avant, pendant et après la période de test de la rue scolaire. Privilégier alors des tests de concentration en dioxyde d'azote (NO₂).

Pérennisation

L'expérience de **Gand**⁶ a montré qu'une rue scolaire n'est durable dans le temps que si elle répond à une insécurité aux abords de l'école, reconnue par les différentes parties prenantes (parents, école, commune, résidents). Sa gestion quotidienne demande beaucoup d'implication et de bonne volonté de chacun. C'est l'école qui, dans les faits, gère au quotidien la barrière d'accès et doit trouver des personnes volontaires pour s'en occuper (une expérience en gestion de conflits est intéressante). La barrière peut aussi être gérée par des surveillants habilités. Le soutien de la commune dans la gestion quotidienne de la barrière est fortement souhaitable. Il permet d'assurer une continuité et de manifester l'engagement de la commune vis-à-vis des rues scolaires.

⁶ Citée dans le dossier thématique « Mobilité scolaire, quoi de neuf ? », la CeMathèque, avril 2019, SPW éditions

En **Région Bruxelloise**, on est à la recherche de solutions structurelles (de type poteaux rétractables automatiques, barrières automatiques,...) pour éviter de devoir compter sur des personnes volontaires pour placer et enlever les barrières régulant l'accès aux rues scolaires. Des subventions existent pour la sécurisation des abords d'écoles et ont été élargies, depuis janvier 2019, pour l'aménagement de la pérennisation des rues scolaires. A partir de 2020, des subventions seront également accessibles aux communes pour financer des coûts de personnel pour gérer la barrière d'une rue scolaire.

Retours d'expérience des communes wallonnes

Plusieurs communes wallonnes ont fait le choix de tester la mise en place d'une rue scolaire dans le cadre de la semaine de la mobilité du 16 au 20 septembre 2019 : **Braine-le-Comte**, **Seneffe**, **Walcourt** et **Couvin**. A **Mont-Saint-Guibert**, un test d'une durée de 6 semaines a été mis en place (du 16/09/19 au 25/10/19).

Nivelles a quant à elle décidé de mettre en place une phase de test de 1 an à partir de mars 2019.

Chacune de ces communes avait identifié des enjeux de mobilité autour d'une école de son territoire et a souhaité tester la possibilité réglementaire de la rue scolaire. Ces communes vont maintenant décider de poursuivre des phases de tests plus longues ou éventuellement de mettre en place définitivement les rues scolaires.

Voici les premiers enseignements de ces phases de test :

- D'autres solutions que la rue scolaire peuvent être mises en place et doivent être envisagées : changement du plan de circulation (sens unique,...), apaisement du quartier (zone 30, zone résidentielle,...), piétonnisation, circulation globale du quartier, etc. Il est important d'étudier la mobilité scolaire dans le cadre large du plan communal de mobilité). Une analyse multicritère de différents scénarios permettra de poser un choix en toute connaissance de cause ;
- Les rues étroites où le passage simultané des piétons et véhicules est particulièrement difficile sont propices à la mise en œuvre des rues scolaires ;
- L'implication des directions d'école, du corps enseignant, de la Police, d'associations, de parents,... sont cruciales pour la réussite du projet ;

- La communication vers les parents, les riverains et les usagers en général est vitale pour le projet : concept, objectifs, règles. Des informations concrètes doivent être fournies (ex. : à partir de ce parking, x min à pied seront nécessaires pour accompagner à pied votre enfant de maternelle) ;
- Différents moyens de communication peuvent être utilisés, selon les publics cibles : info cartables, panneaux, toutes-boîtes, affichages dans les commerces de proximité, sites internet, réseaux sociaux,... De la disponibilité pour répondre aux questions des usagers doit être prévue ;
- Des solutions de parking, de dépose-minute,... doivent être réfléchies et communiquées aux usagers ;
- Si la rue scolaire concerne un axe de transit (évitement de grands axes congestionnés par ex), un contact avec les communes voisines pour communiquer sur le changement est à envisager ;
- La phase de test doit permettre de déterminer quels horaires seront optimaux pour la rue scolaire ;
- La mise en place de rangs pour accéder au bus scolaire qui se gare en dehors de la rue scolaire sont à envisager ;
- Une évaluation (via questionnaire) de la période de test est à anticiper, pour décider de la pérennisation ou non de la mesure. Un événement peut être organisé à cette occasion (ex. de Couvin : un petit déjeuner à l'école avec les parents, le corps enseignant et la presse) ;
- Ne pas négliger le travail que représente une communication optimale et la logistique de gestion quotidienne de la rue scolaire (ex. : sur 6 semaines à Mont-St-Guibert, cela a représenté environ 1000 h de travail -étude, préparation, communication, Police, personnel communal, école,...- La commune conclut qu'un aménagement pérenne pour la barrière à l'entrée de la rue scolaire faciliterait la logistique) ;
- Une évaluation de la qualité de l'air peut être menée (ex. : Braine-le-Comte qui a fait appel à Hainaut Vigilance Sanitaire pour effectuer des tests comparatifs, sur 2 périodes : durant la semaine de la mobilité et quelques semaines après dans des conditions météo similaires) ;
- La mise en place d'une période de test de plus d'une semaine serait souhaitable.



POUR ALLER PLUS LOIN

- Dossier thématique « [Mobilité scolaire, quoi de neuf ?](#) », la CeMathèque, avril 2019, SPW éditions.
- Pour aider à démarrer un projet de rangs scolaires à vélo, Pro Velo a réalisé un guide en 13 étapes : [Le vélobus. Guide de mise en route](#). Pro Velo Educ, sd.
- Bruxelles mobilité a publié la [Feuille de route de la rue scolaire à Bruxelles](#) qui peut servir de fil rouge et d'inspiration pour l'aménagement d'une rue scolaire. Ce document suggère notamment les étapes à suivre, les contacts à prendre avec l'école, les règles pratiques et d'accompagnement, les mesures de communication, le diagnostic de départ, la phase test, la récolte de données et l'évaluation.
- Bruxelles mobilité met, [sur son site](#), des outils de communication et d'évaluation à disposition : modèles de lettres aux parents, à la commune et questionnaires à destination des utilisateurs et des riverains de la rue.
- Un Vade-mecum CeMathèque relatif aux rues scolaires est en cours de rédaction (publication prévue mi 2020).
- Une fiche spécifique à la rue scolaire est en cours de rédaction et sera prochainement consultable sur le site de la Sécurithèque : <http://www.securotheque.be>



CONTACTS

- Service Communal d'Aide aux Jeunes de Perwez, Patrick DETRAUX, scaj@perwez.be, 081/ 65 92 01
- Conseillère en mobilité de la Commune de Mont-Saint-Guibert, Vanessa DUMONT, vanessa.dumont@mont-saint-guibert.be, 010/65 75 75